Onderzoek

Utrechtsestraat Autoluw



5.1, 2, e

14 april 2025

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid
Stadsdeel Centrum

!

INLEIDING 3

AANLEIDING 3
DOEL 4

SCENARIO'S VOOR MINDER AUTOVERKEER OP DE UTRECHTSESTRAAT 5

SCENARIO 1: EENRICHTINGSVERKEER ZUIDWAARTS OP DE UTRECHTSESTRAAT 8
BESCHRIJVING SCENARIO 8
NOODZAKELIJKE MAATREGELEN 11
KOPPELKANSEN 11
SCENARIO 2: EENRICHTINGSVERKEER NOORDWAARTS OP DE UTRECHTSESTRAAT 14
BESCHRIJVING SCENARIO 14
VERKEERSEFFECTEN 16
NOODZAKELIJKE MAATREGELEN 17
KOPPELKANSEN 17
SCENARIO 3: GEEN AUTOVERKEER OP DE UTRECHTSESTRAAT 20
BESCHRIJVING SCENARIO 20
VERKEERSEFFECTEN 20
NOODZAKELIJKE MAATREGELEN 20
KOPPELKANSEN 20
SCENARIO 4: EENRICHTINGSVERKEER ZUIDWAARTS TOT DE SARPHATISTRAAT 22
BESCHRIJVING SCENARIO 22
VERKEERSEFFECTEN 24
NOODZAKELIJKE MAATREGELEN 25
KOPPELKANSEN 25
SCENARIO 5: EENRICHTINGSVERKEER ZUIDWAARTS TOT DE STADSHOUDERSKADE 29
BESCHRIJVING SCENARIO 29
VERKEERSEFFECTEN 31
NOODZAKELIJKE MAATREGELEN 31
KOPPELKANSEN 31
SCENARIO 6: SCENARIO 1, PLUS EENRICHTINGSVERKEER OP DE BRUGGEN 32
BESCHRIJVING 32
VERKEERSEFFECTEN 34
NOODZAKELIJKE MAATREGELEN 35
KOPPELKANSEN 35
SCENARIO 7: SCENARIO 4, PLUS EENRICHTINGSVERKEER ACHTERGRACHT 38
BESCHRIJVING SCENARIO 38
VERKEERSEFFECTEN 38
SCENARIO 8 EN 9 : SCENARIO 1, PLUS PERIODIEKE OPENSTELLING AFSLUITING AMSTEL BIJ BLAUWBRUG. 40
BESCHRIJVING SCENARIO 40

VOORKEURSSCENARIO 50

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.

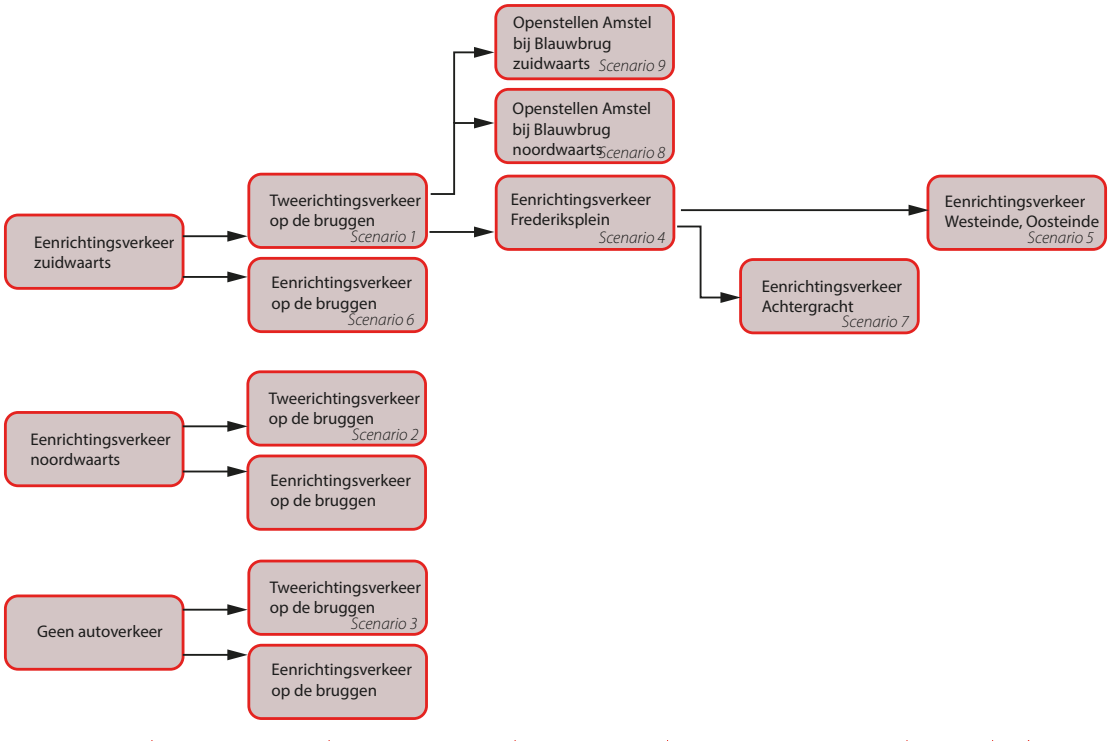
<u>Doel</u>
Het Dagelijks Bestuur wil nu de volgende stappen maken in het verbeteren van de fiets- en voetgangerskwaliteit. Het proces hiernaartoe bestaat uit verschillende fasen:

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 minder autoverkeer 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 modelsplit 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. Niet alle scenario’s worden doorgerekend; in dit rapport zijn scenario 1, 2, 4 6 en 8 vergeleken met de referentiesituatie. Dit geeft samen een goede indruk van hoe het verkeerssysteem zal reageren .

De bestaande verkeerscirculatie is te zien in figuur XX. De autoverkeersdrukte in de bestaande situatie in figuur XX.

Bij deze verkeerscirculatie is van belang dat gericht is op de dagsituatie. In de avond veranderen de verkeersstromen: De Reguliersdwarsstraat worden dan uitgaansstraat, afgesloten voor autoverkeer en bij de Utrechtsestraat ten noorden van de Herengracht wordt de schroefpaal verwijderd; op dit wegvak stellen taxi’s zich op, om vervolgens langs het Rembrandtplein naar de Amstelstraat weg te rijden. Deze situatie werkt, en de studie heeft het voornemen dit ongewijzigd in stand te houden.

Gemeente Amsterdam

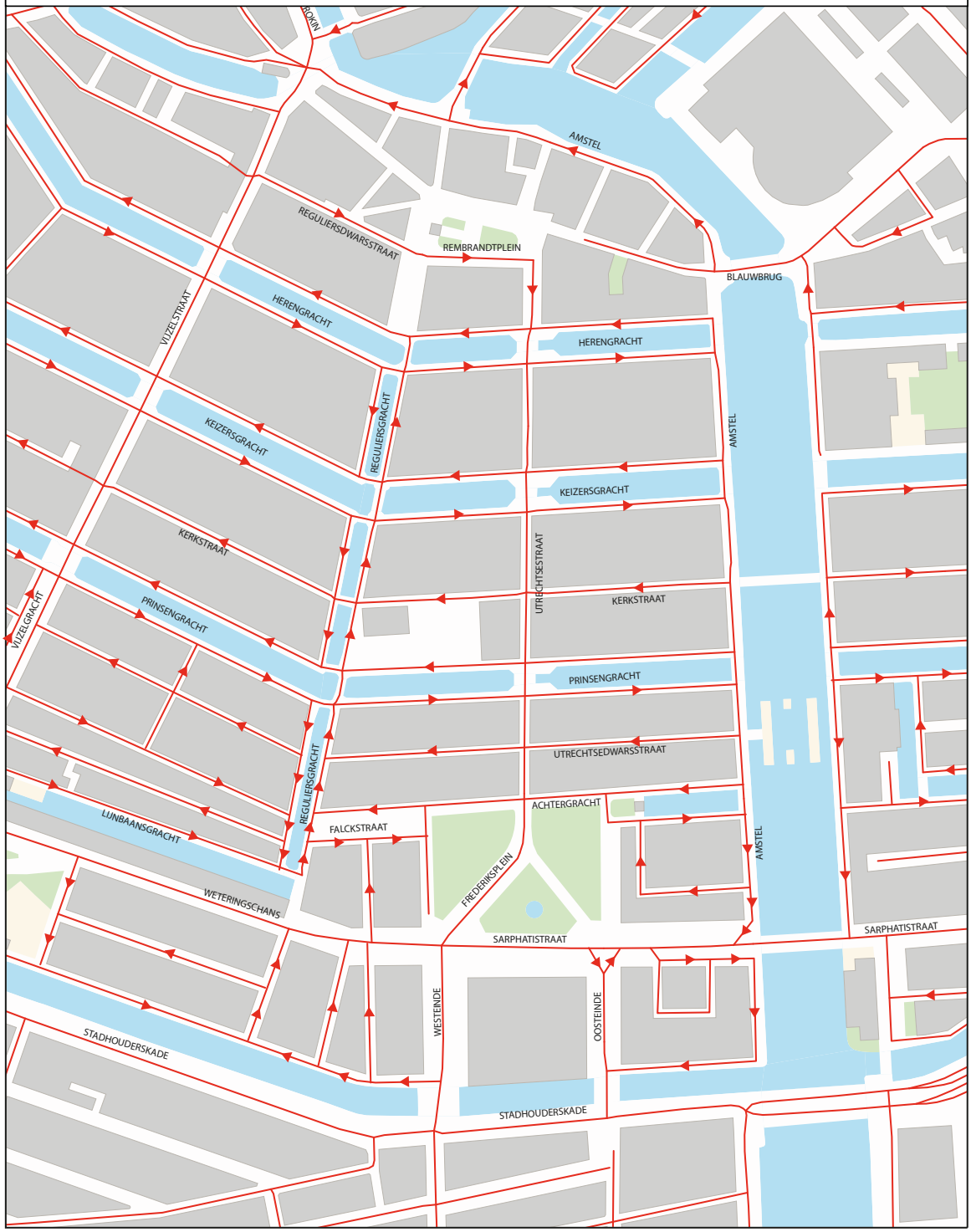
5.1, 2, e

Ruimte en Duurzaamheid

22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

verkeerscirculatie in de bestaande situatie





240432: Intensiteiten 2030 referentievariant (etmaal)

20 03 2025

Gemeente Amsterdam

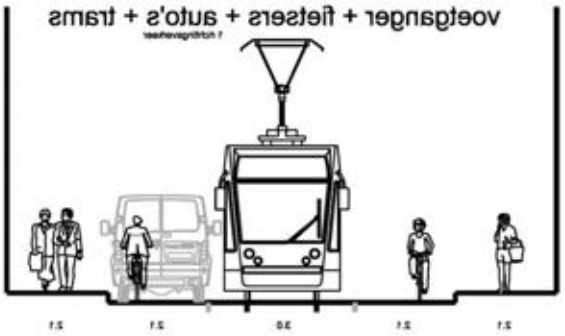
Scenario 1: Eenrichtingsverkeer zuidwaarts op de Utrechtsestraat

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



Gemeente Amsterdam

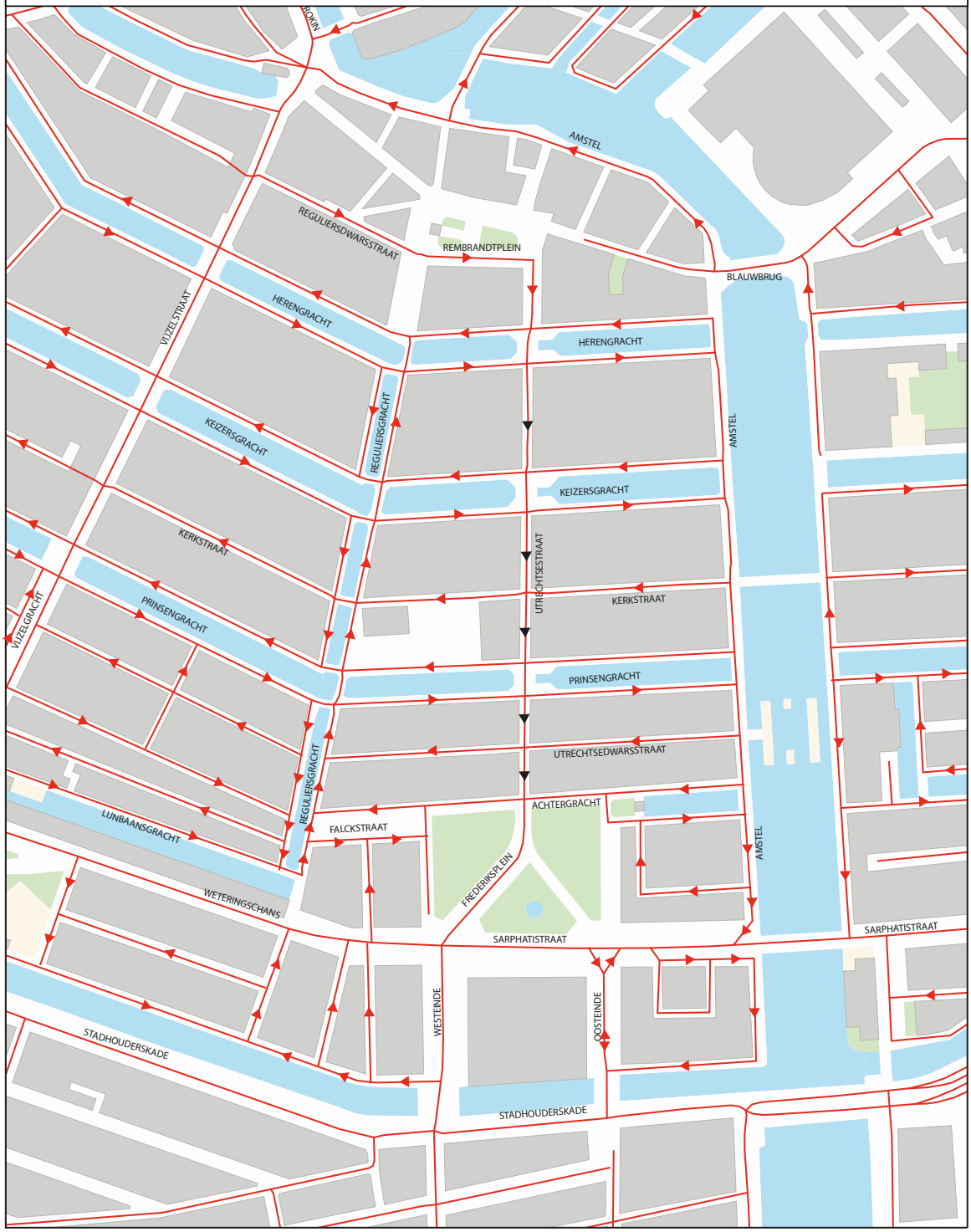
5.1, 2, e

Ruimte en Duurzaamheid

22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

variant 1: eenrichtingsverkeer zuidwaarts, Herengracht t/m Achtergracht

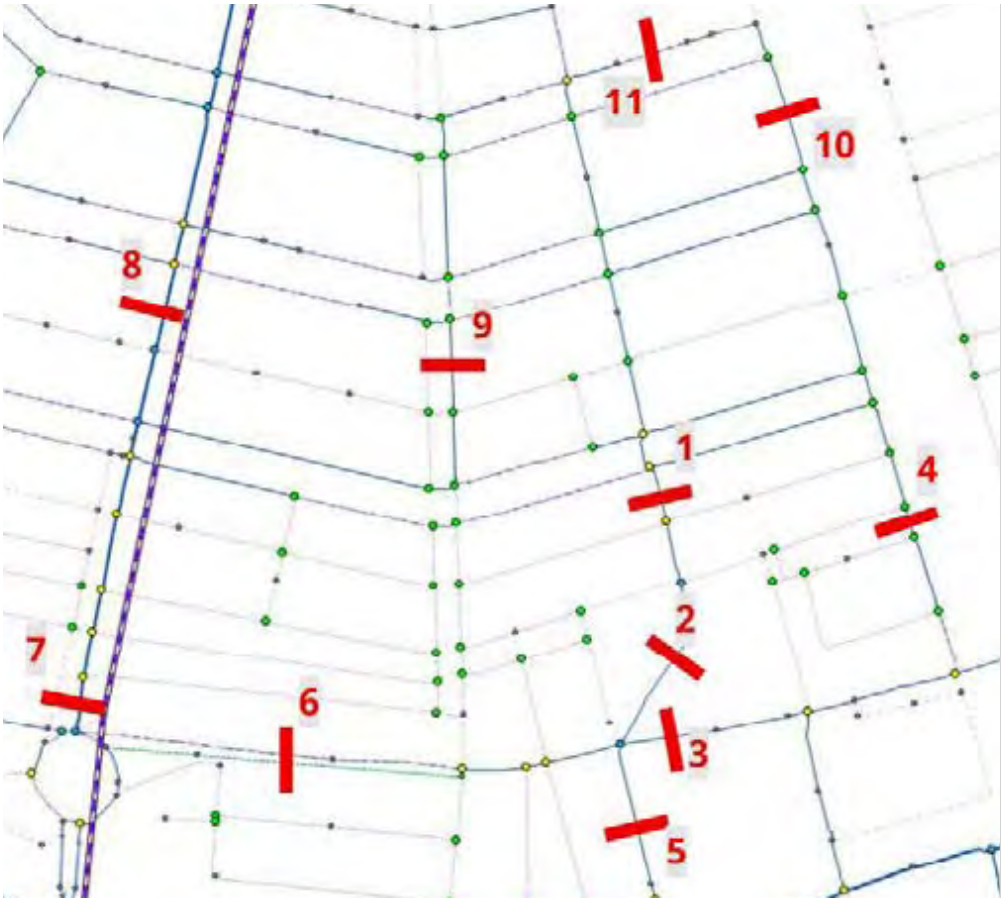


Verkeerseffecten

De verkeerseffecten van dit scenario zijn weergeveven in de figuur. In de zeverschilplot is het volgende te zien:

- Verkeer op de Utrechtsestraat van zuid naar noord is niet meer mogelijk door de 1-richtingsinstelling. Hierdoor is er een afname van verkeer op de Utrechtsestraat. De afname is 2350 motorvoertuigen per etmaal;
- Een deel van het verkeer rijdt nu via de Achtergracht en de Amstel naar de bestemming. Toename verkeer op de Amstel noordwaarts is ongeveer 770 motorvoertuigen per etmaal;
- Daarnaast is er een toename van verkeer op de Falckstraat. Het verkeer rijdt verder via de Reguliersgracht. De toename op de Reguliersgracht betreft ca. 350 motorvoertuigen per etmaal;
- Door de 1-richtingsinstelling van de Utrechtsestraat is er ook een toename van verkeer op de Weteringschans, Vijzelstraat en Vijzelgracht. Toename op de Weteringschans, waar een auto te gast is, is ongeveer 470 motorvoertuigen per etmaal.

In tabel 1 zijn de verkeersintensiteiten (motorvoertuigen per etmaal) weergegeven op een elftal doorsneden. Hiermee is ook inzichtelijk gemaakt hoe groot de verschillen ongeveer zijn.



Figuur 2. Locaties wegvakken met gerapporteerde verkeersintensiteiten

Tabel 1. Verkeersintensiteiten motorvoertuigen (per etmaal, per wegvak, beide rijrichtingen samen, afgerond op 10-tallen)

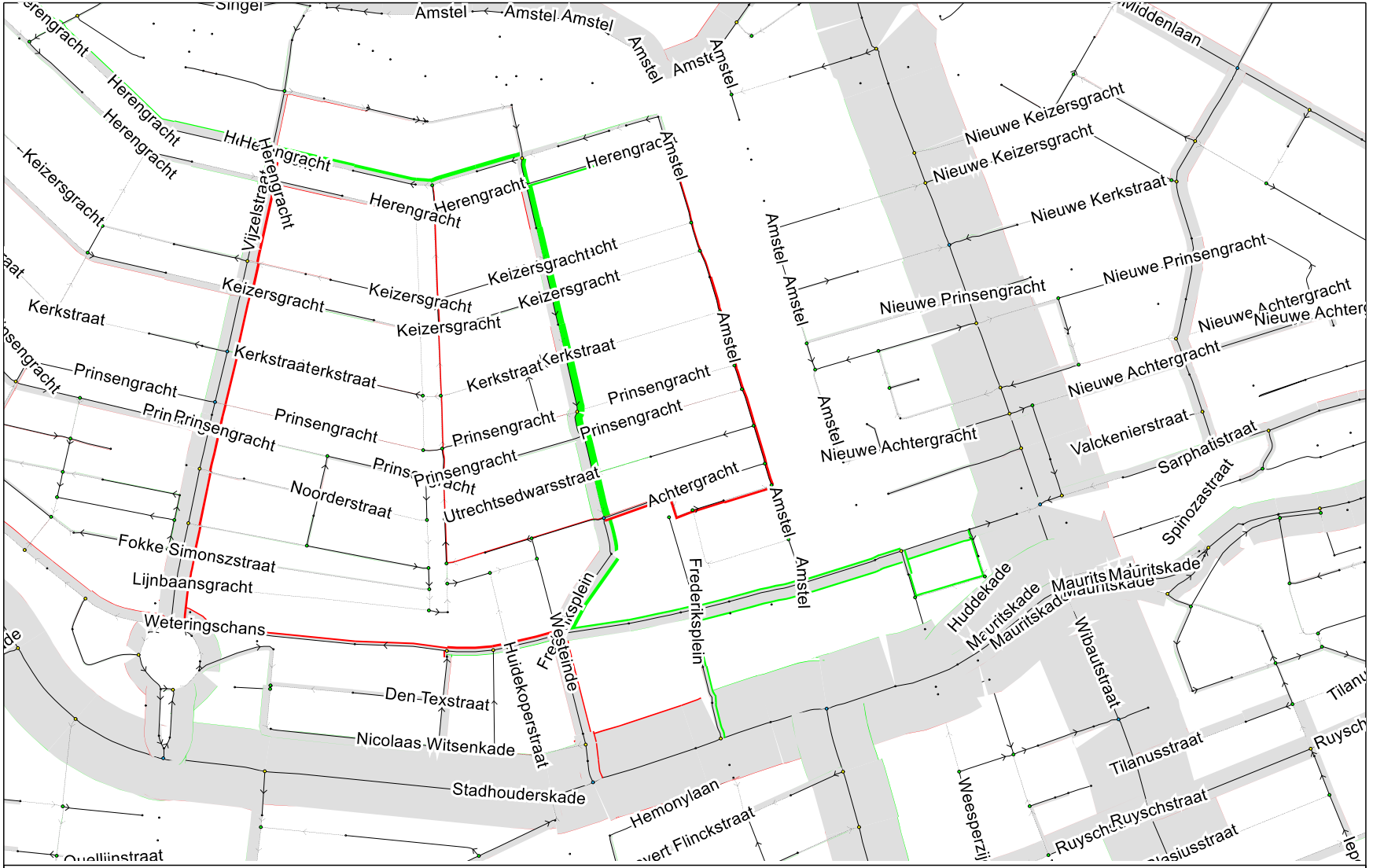
#	Straatnaam	Referentie	Variant 1	Verschil ref. en var.1
1	Utrechtsestraat	5310	2960	-2350
2	Frederiksplein	6450	5440	-1010
3	Frederiksplein	3780	3190	-590
4	Amstel	30	800	770
5	Westeinde	4420	4810	390
6	Weteringschans	650	1120	470
7	Vijzelgracht	7790	8400	610
8	Vijzelstraat	5570	6180	610
9	Reguliersgracht	50	400	350
10	Amstel	10	490	480
11	Herengracht	980	890	-90

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

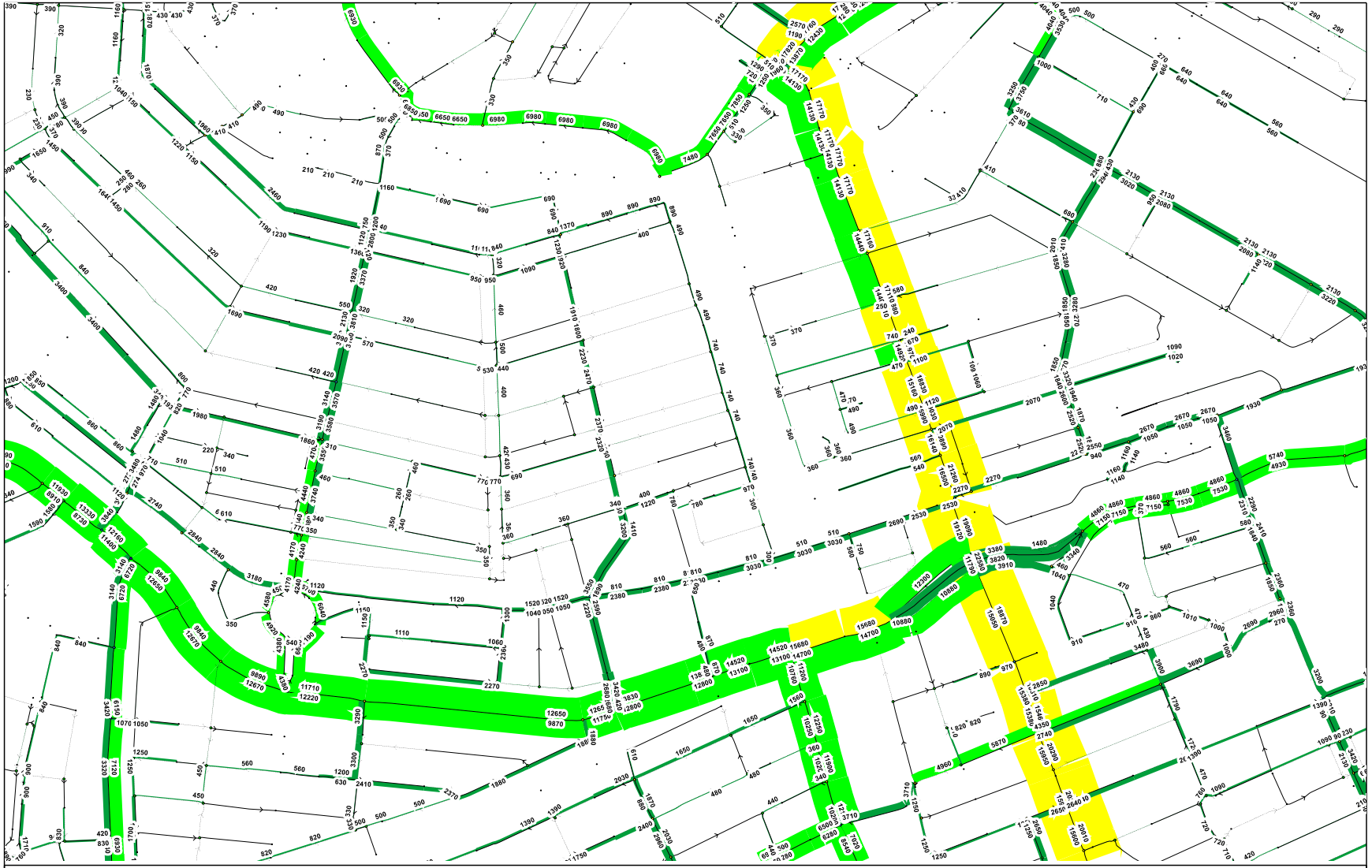
In dit ontwerp is er een beperkte koppelkans mogelijk met de verkeersonveilige oversteeklocatie tussen het Frederiksplein en de Utrechtsestraat, over de Achtergracht.



240432: Verschilplot 2030 variant 1 t.o.v. 2030 referentie (etmaal)

20 03 2025

Gemeente Amsterdam



240432: Intensiteiten 2030 variant 1 (etmaal)

20 03 2025

Gemeente Amsterdam

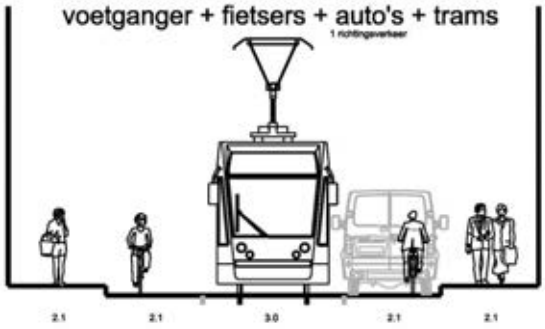
Scenario 2: Eenrichtingsverkeer noordwaarts op de Utrechtsestraat

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.



Gemeente Amsterdam

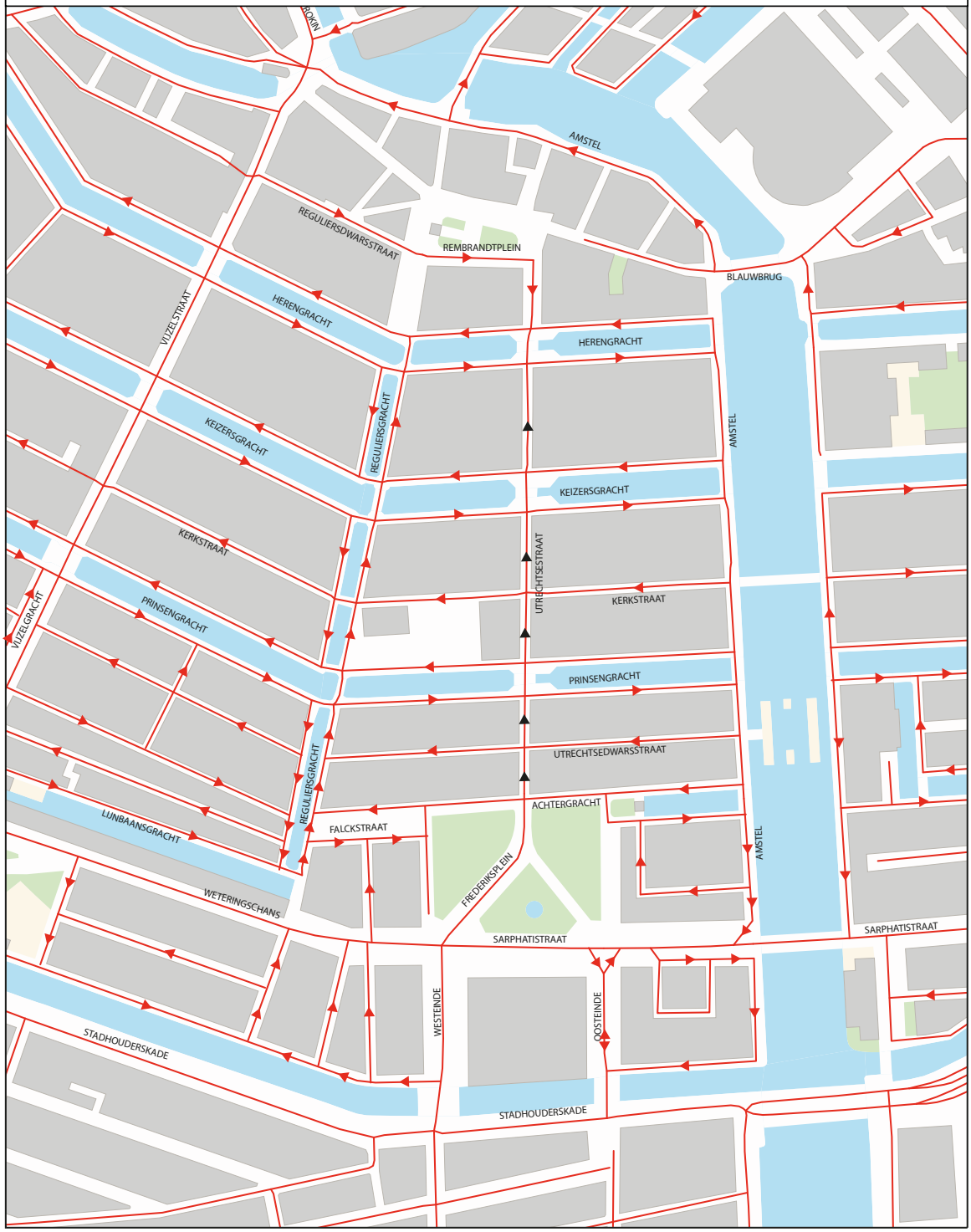
5.1, 2, e

Ruimte en Duurzaamheid

22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

variant 2: eenrichtingsverkeer noordwaarts, Herengracht t/m Achtergracht

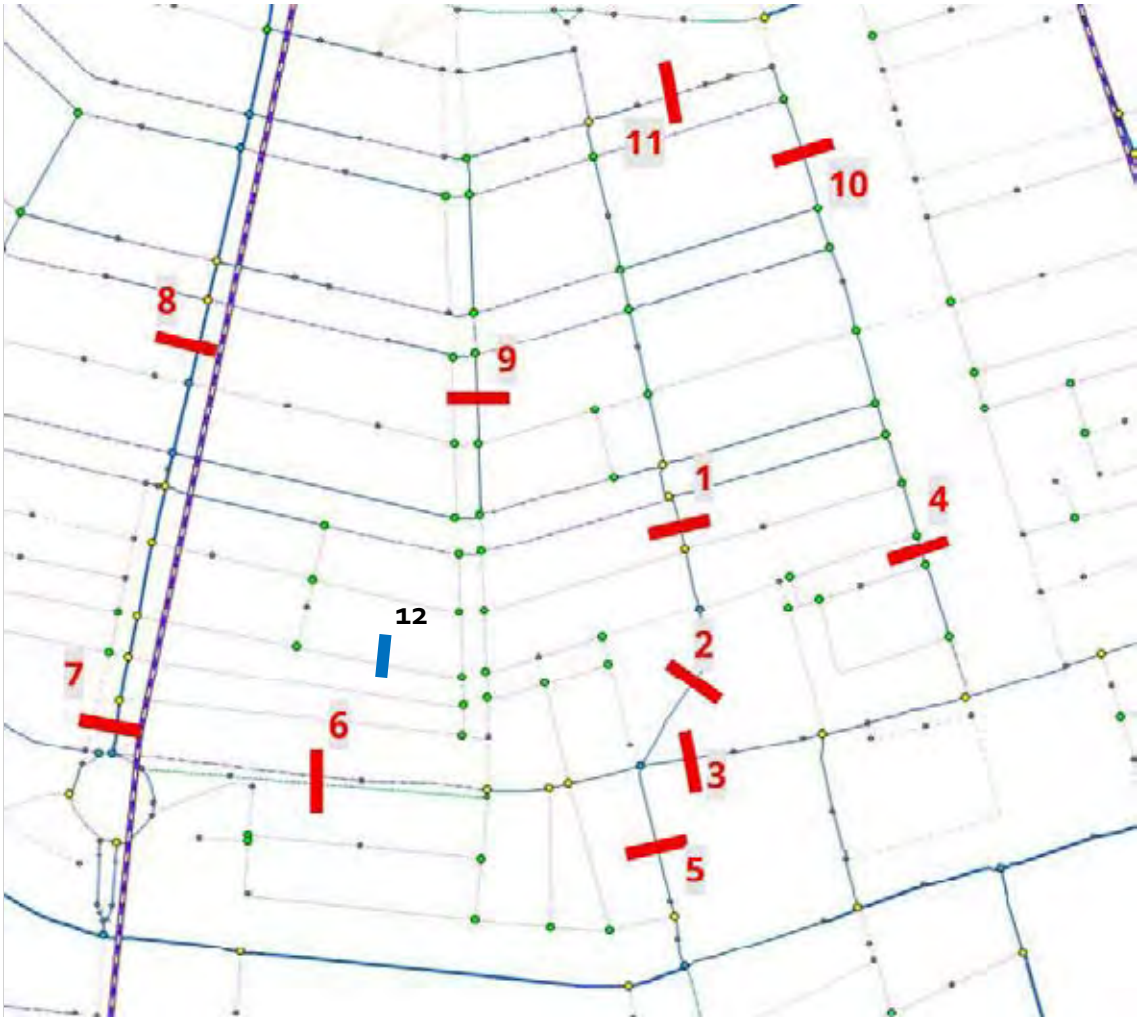


Verkeerseffecten
De verkeerseffecten van dit scenario zijn te zien in de figuur, de verschilplot tussen de referentiesituatie en variant 2, eenrichtingsverkeer noordwaarts.

In dit figuur is het volgende te zien:

- Omdat eenrichtingsverkeer zuidwaarts op de Utrechtsestraat afgesloten is in dit scenario, rijdt het verkeer van noord naar zuid via de Vijzelstraat en Amstel;
- Toename verkeer op de Vijzelstraat is ongeveer 1060 motovoertuigen;
- Toename verkeer op de Amstel gemiddeld 210 motorvoertuigen;
- Vanuit de Vijzelstraat rijdt een deel van het verkeer via de Nieuwe Looiersstraat en Falckstraat. Stijging verkeer op de Nieuwe Looierstraat is ca. 1160 motovoertuigen.

In tabel 2 zijn de verkeersintensiteiten (motorvoertuigen per etmaal) weergegeven op een elftal doorsneden. Hiermee is ook inzichtelijk gemaakt hoe groot de verschillen ongeveer zijn.



Figuur 4. Locaties wegvakken met gerapporteerde verkeersintensiteiten

Tabel 2. Verkeersintensiteiten motorvoertuigen (per etmaal, per wegvak, beide rijrichtingen samen, afgerond op 10-tallen)

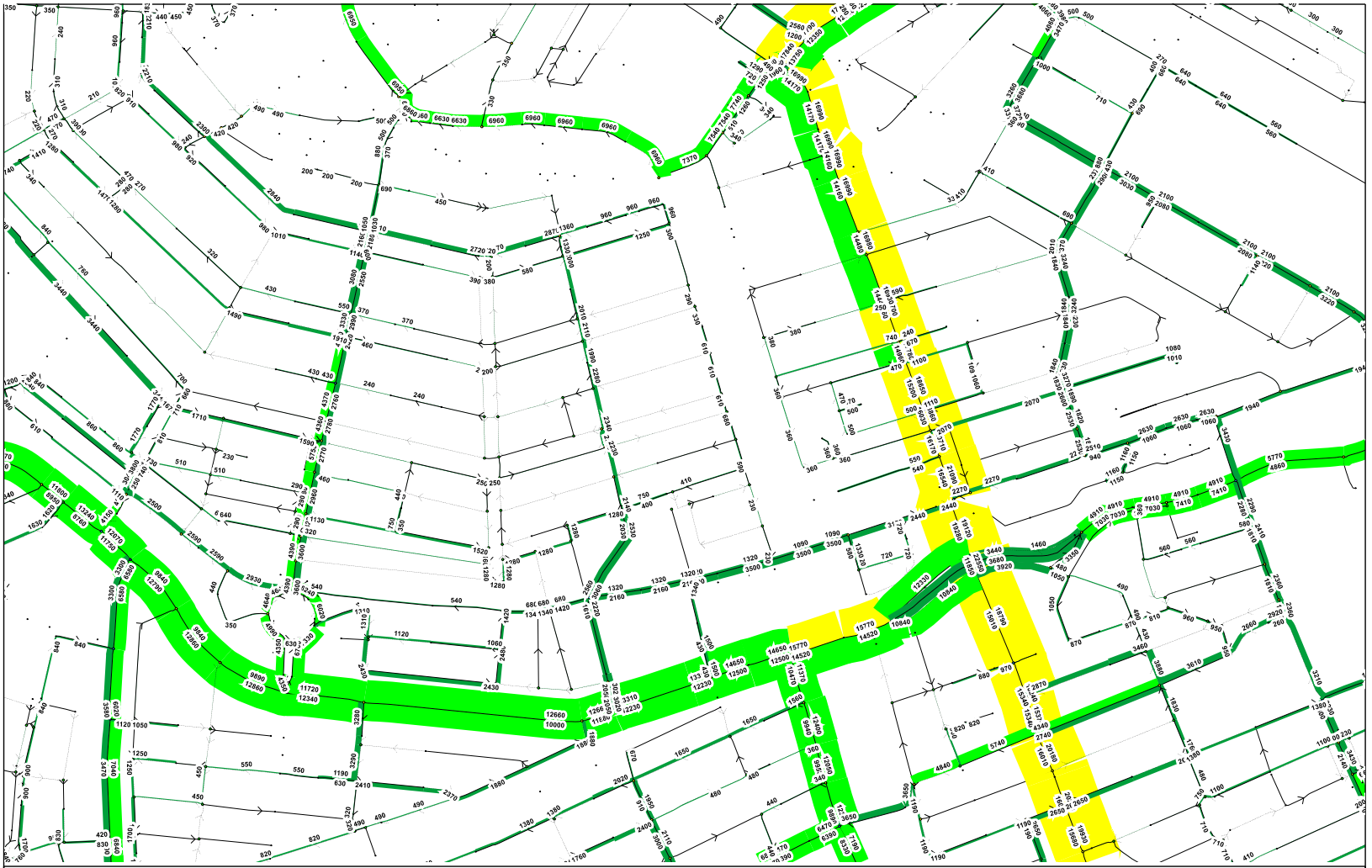
#	Straatnaam	Referentie	Variant 2	Verschil ref. en var.2
1	Utrechtsestraat	5310	2230	-3080
2	Frederiksplein	6450	5630	-820
3	Frederiksplein	3780	3480	-300
4	Amstel	30	170	140
5	Westeinde	4420	3830	-590
6	Weteringschans	650	540	-110
7	Vijzelgracht	7790	7980	190
8	Vijzelstraat	5570	6630	1060
9	Reguliersgracht	50	50	0
10	Amstel	10	300	290
11	Herengracht	980	960	-20
12	Nieuwe Looiersstraat	360	1520	1160

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

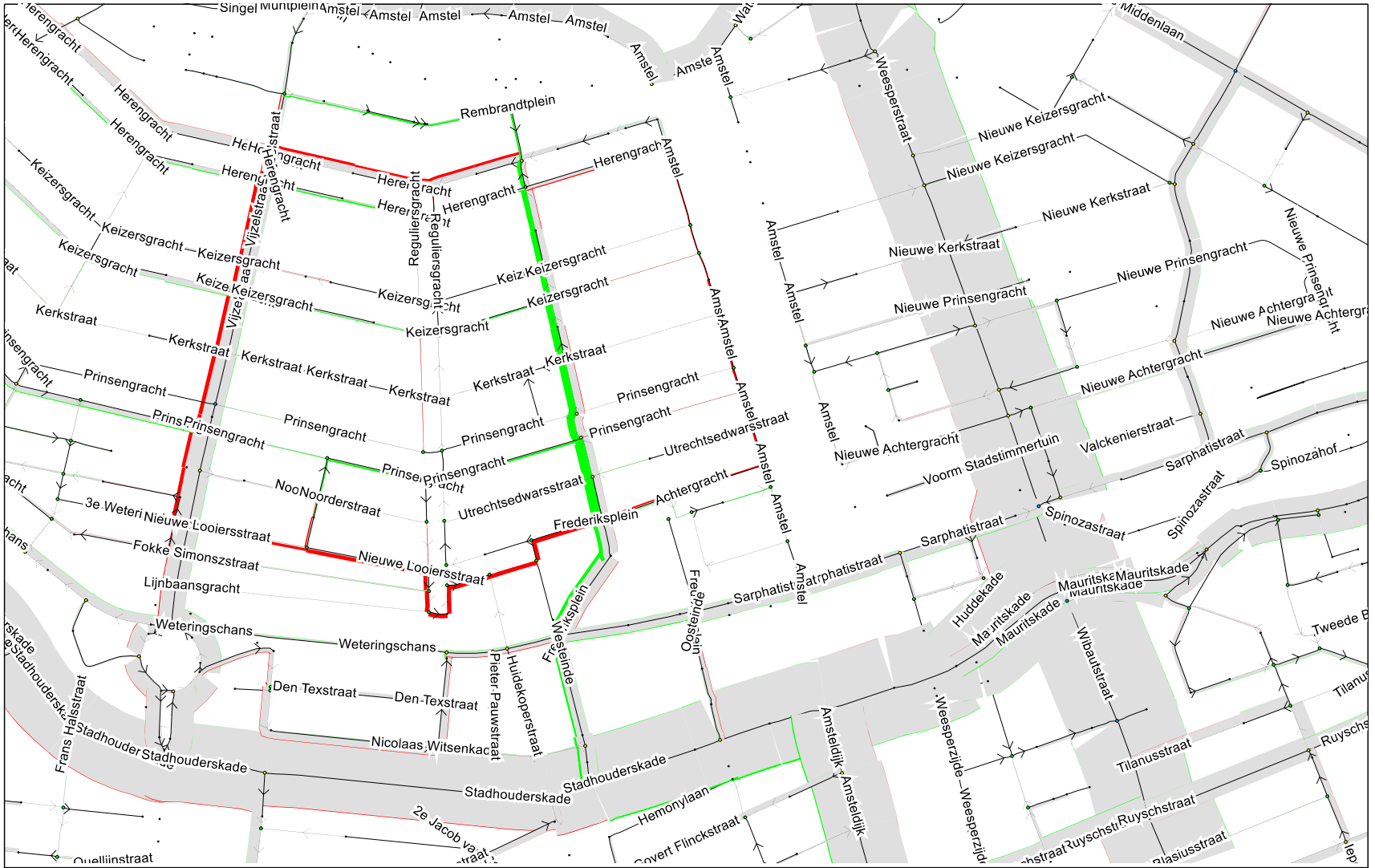
In dit ontwerp is er een beperkte koppelkans mogelijk met de verkeersonveilige oversteeklocatie tussen het Frederiksplein en de Utrechtsestraat, over de Achtergracht.



240432: Intensiteiten 2030 variant 2 (etmaal)

20 03 2025

Gemeente Amsterdam



240432: Verschilplot 2030 variant 2 t.o.v. 2030 referentie (etmaal)

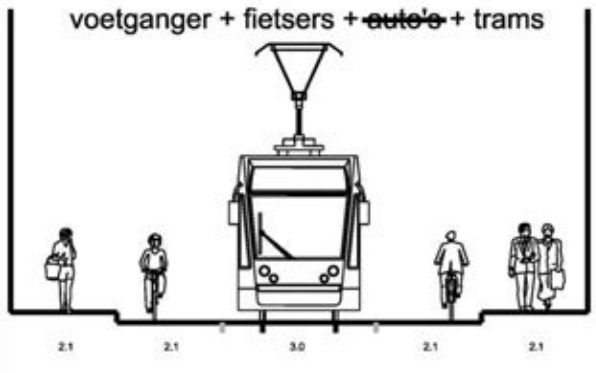
20 03 2025

Gemeente Amsterdam

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
Dit scenario is vooralsnog niet doorgerekend in 2025. De verwachting was dat dit scenario minder realistisch is omdat het verkeer op alternatieve routes, met name de Vijzelgracht, de Reguliersgracht en de Amstel, tot aanzienlijk hogere verkeersintensiteiten zou leiden.

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.

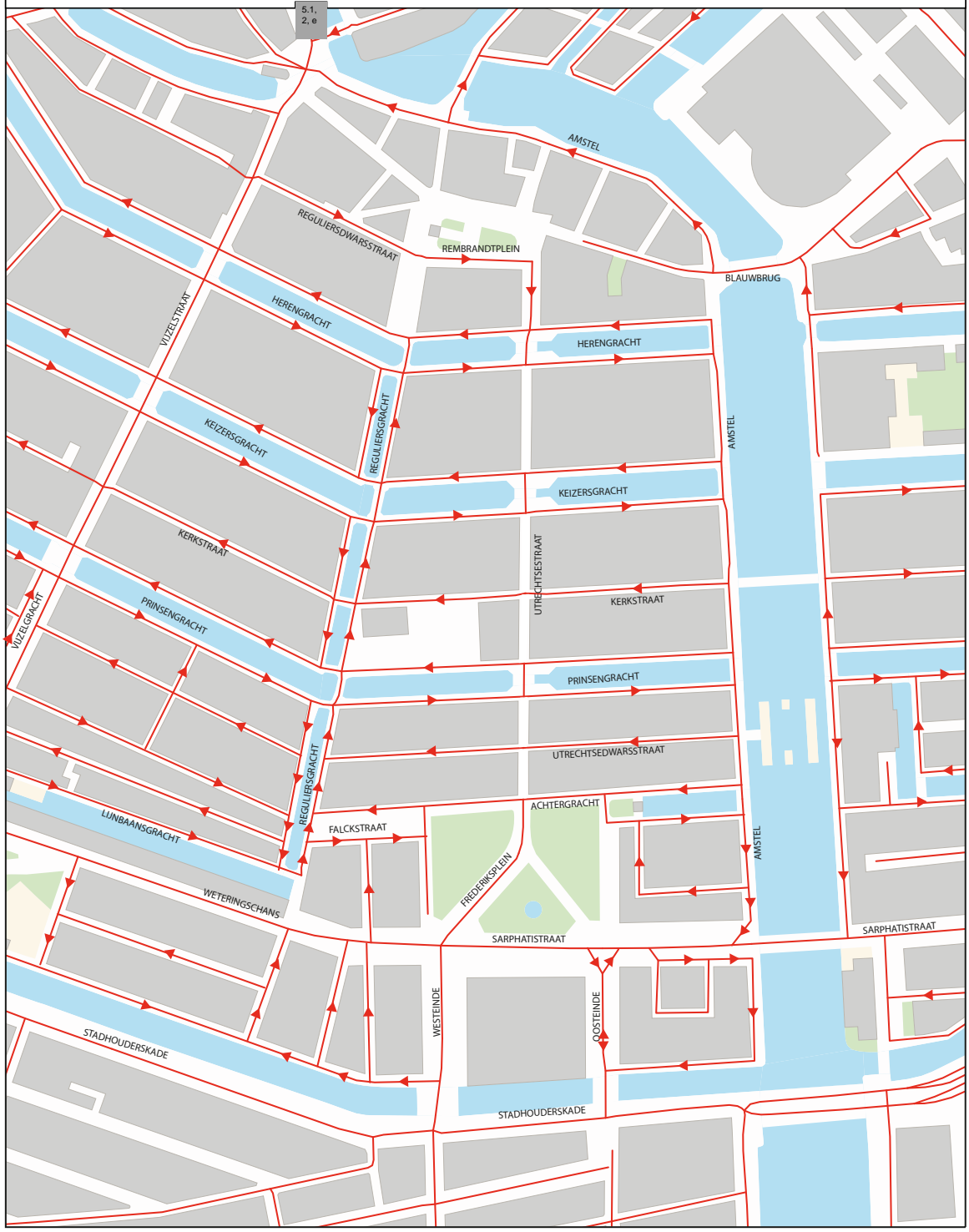
Gemeente Amsterdam

5.1, 2, e
Ruimte en Duurzaamheid
22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

variant 3: Utrechtsestraat autoloos

5.1, 2, e



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.

Gemeente Amsterdam

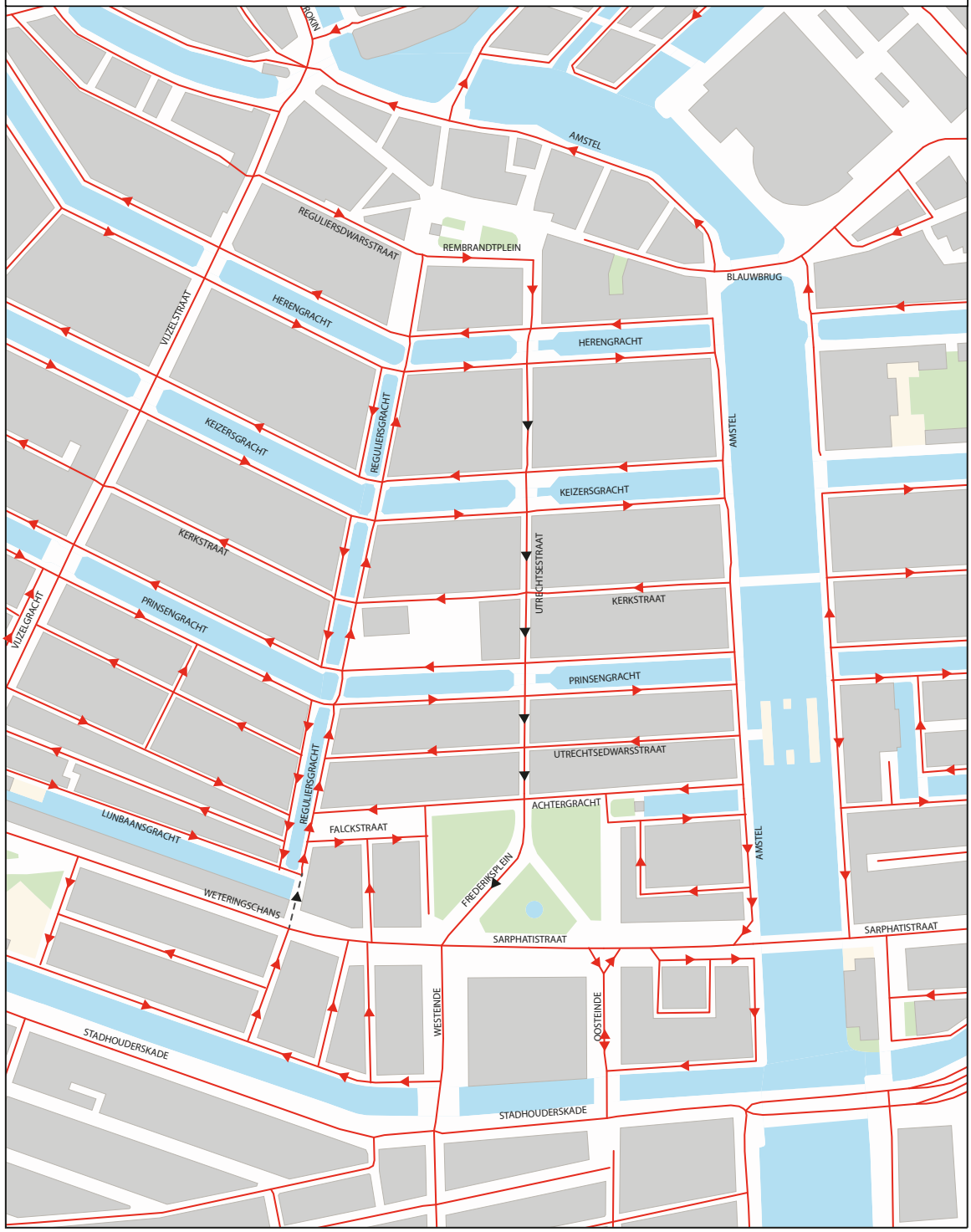
5.1, 2, e

Ruimte en Duurzaamheid

22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

variant 4: eenrichtingsverkeer zuidwaarts, Herengracht t/m Sarphatistraat

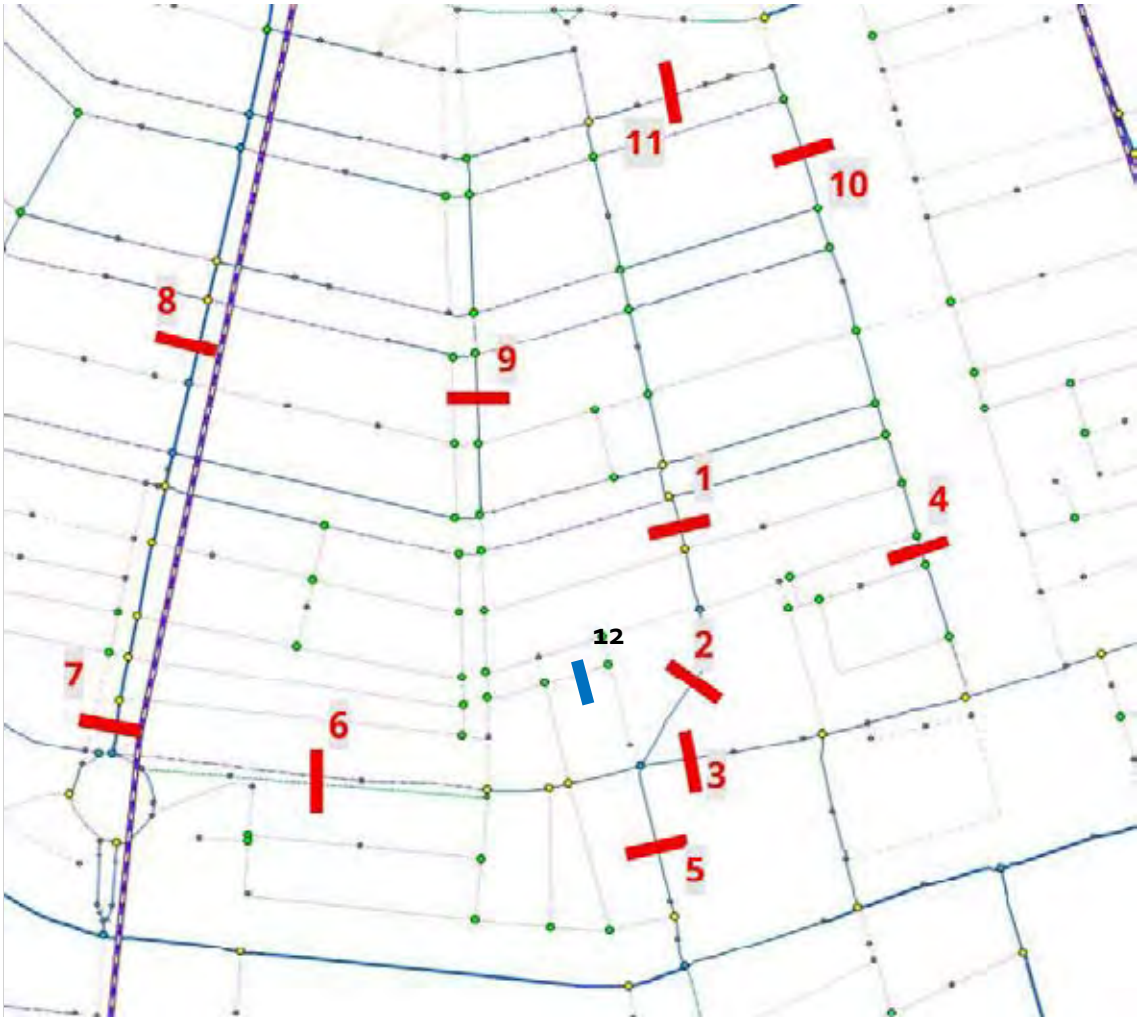


Verkeerseffecten
De verkeerseffecten van dit scenario zijn te zien in de figuur, de verschilplot tussen de referentiesituatie en variant 4, eenrichtingsverkeer zuidwaarts tot de Sarphatistraat (Binnenring). Ook zijn de verschillen tussen variant 4 en variant 1 te zien.

In dit figuur is het volgende te zien:

- Verkeer op de Utrechtsestraat noordwaarts is afgenomen vanwege de eenrichtingsverkeer maatregel. Tegelijkertijd gaat het verkeer op deze straat omhoog richting zuid;
- Stijging autoverkeer op de Weteringschans, rond 2500 motorvoertuigen per etmaal;
- Op Westeinde is verkeer in variant 4 gestegen met ca. 4310 motorvoertuigen;
- Toename verkeer op de Amstel richting noord, gemiddeld 420 extra motorvoertuigen per etmaal;
- Op de Falckstraat rijdt er ook meer verkeer vanuit de Weteringschans en Huidekoperstraat, het gaat om ongeveer 1970 extra motorvoertuigen.

In tabel 3 zijn de verkeersintensiteiten (motorvoertuigen per etmaal) weergegeven op een elftal doorsneden. Hiermee is ook inzichtelijk gemaakt hoe groot de verschillen ongeveer zijn.



Figuur 6. Locaties wegvakken met gerapporteerde verkeersintensiteiten

Tabel 3. Verkeersintensiteiten motorvoertuigen (per etmaal, per wegvak, beide rijrichtingen samen, afgerond op 10-tallen)

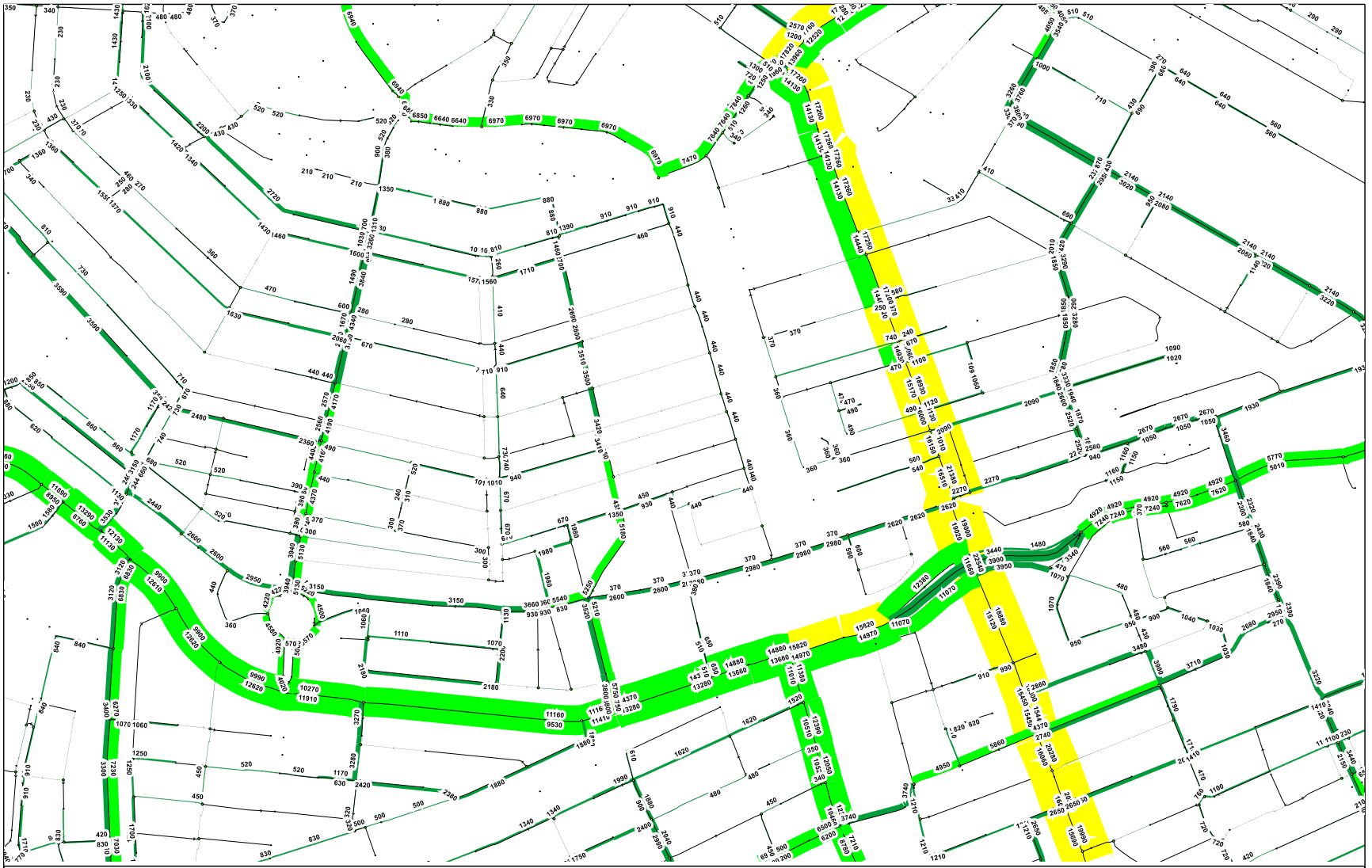
#	Straatnaam	Referentie	Variant 4	Verschil ref. en var.4
1	Utrechtsestraat	5310	4350	-960
2	Frederiksplein	6450	5250	-1200
3	Frederiksplein	3780	2970	-810
4	Amstel	30	440	410
5	Westeinde	4420	8730	4310
6	Weteringschans	650	3150	2500
7	Vijzelgracht	7790	9060	1270
8	Vijzelstraat	5570	6210	640
9	Reguliersgracht	50	640	590
10	Amstel	10	440	430
11	Herengracht	980	910	-70
12	Falckstraat	10	1980	1970

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

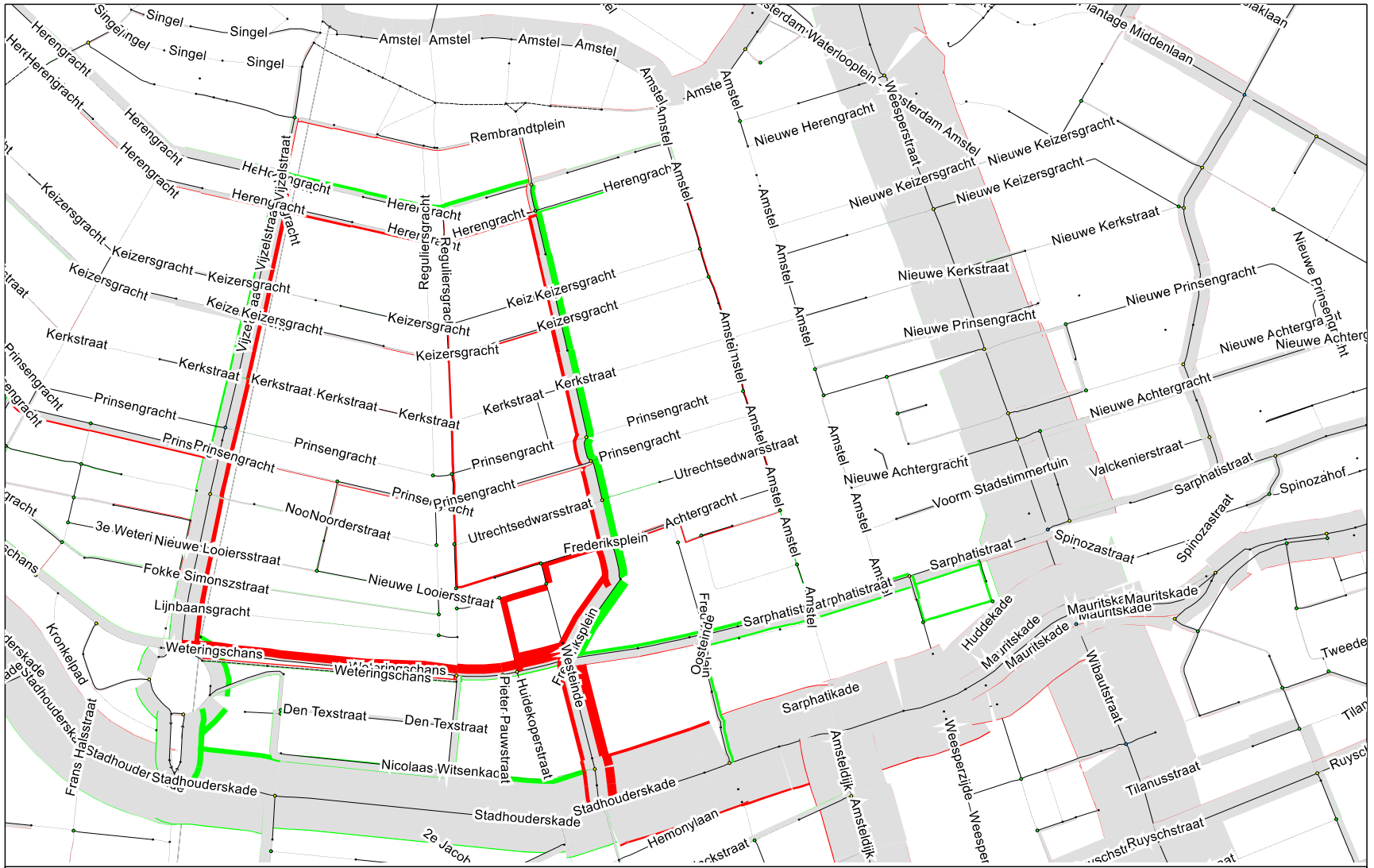
In dit ontwerp is er een grote koppelkans mogelijk met de verkeersonveilige oversteeklocatie tussen het Frederiksplein en de Utrechtsestraat, over de Achtergracht. De kruising wordt immers aanzienlijk vereenvoudigd door de afwezigheid van autoverkeer in een richting.
Een tweede belangrijke koppelkans 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.



240432: Intensiteiten 2030 variant 4 (etmaal)

20 03 2025

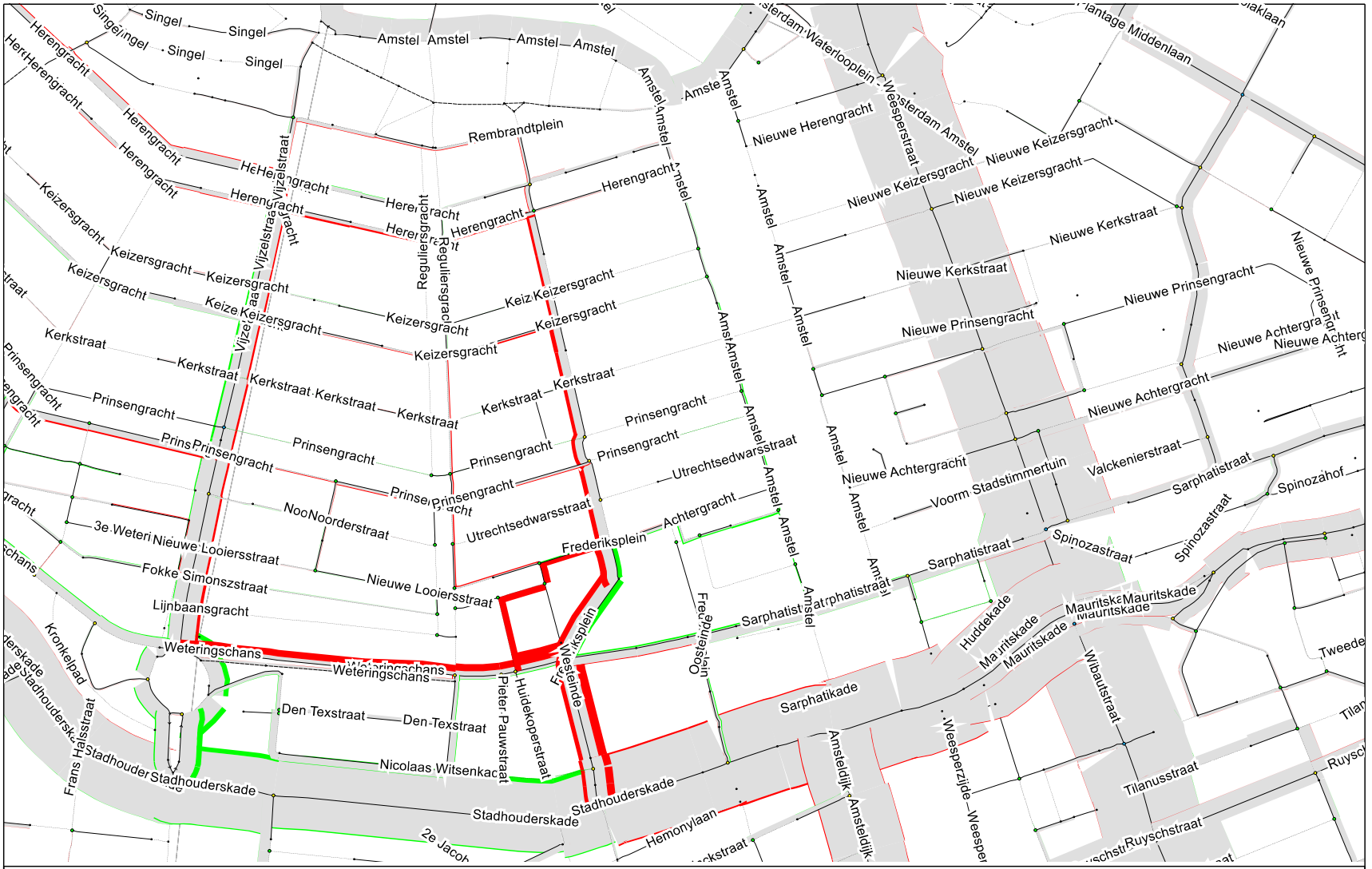
Gemeente Amsterdam



240432: Verschilplot 2030 variant 4 t.o.v. 2030 referentie (etmaal)

20 03 2025

Gemeente Amsterdam



240432: Verschilplot 2030 variant 4 t.o.v. 2030 variant 1 (etmaal)

20 03 2025

Gemeente Amsterdam

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

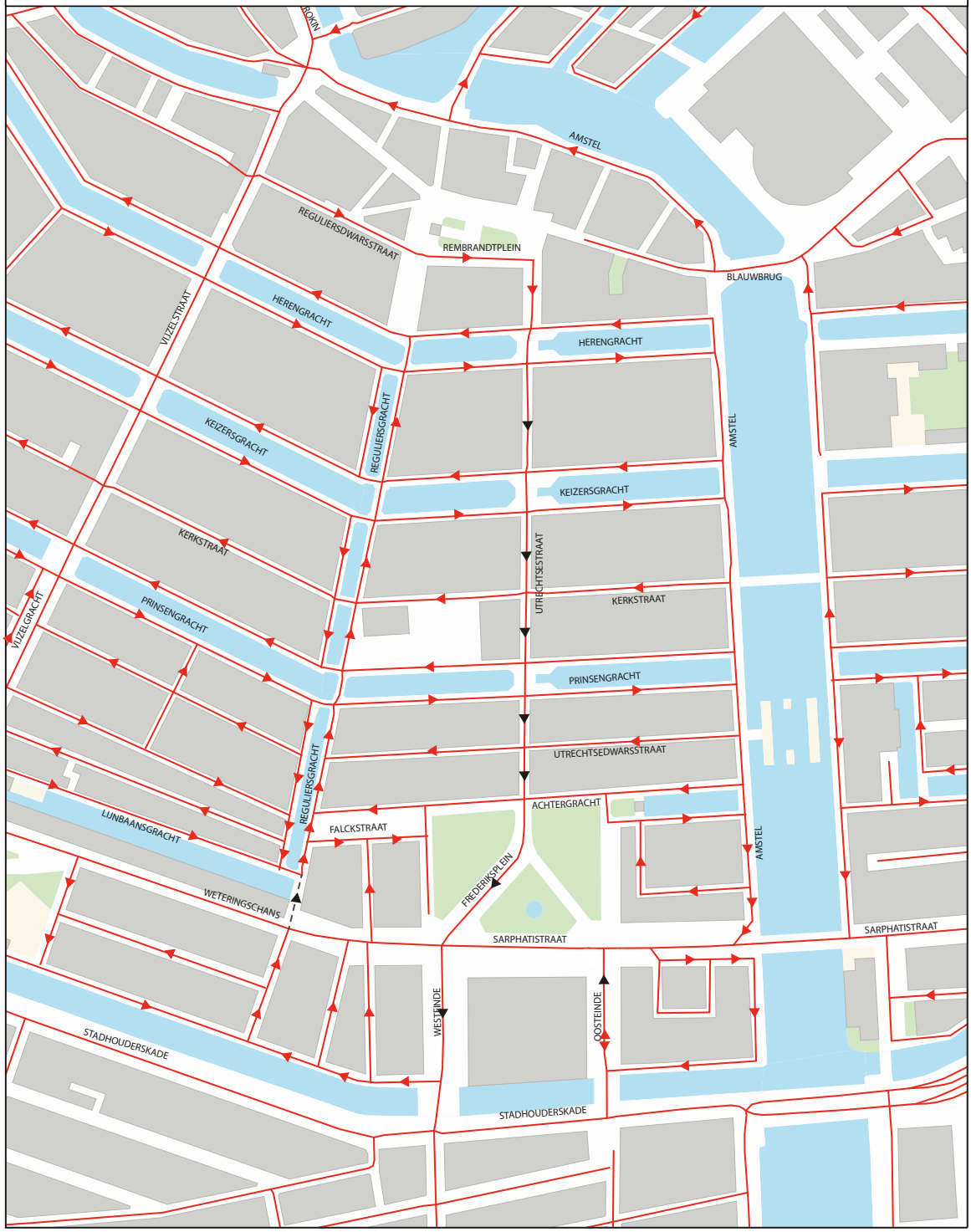
5.1, 2, e

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. NB Wordt nog nagerekend.

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.

Gemeente Amsterdam

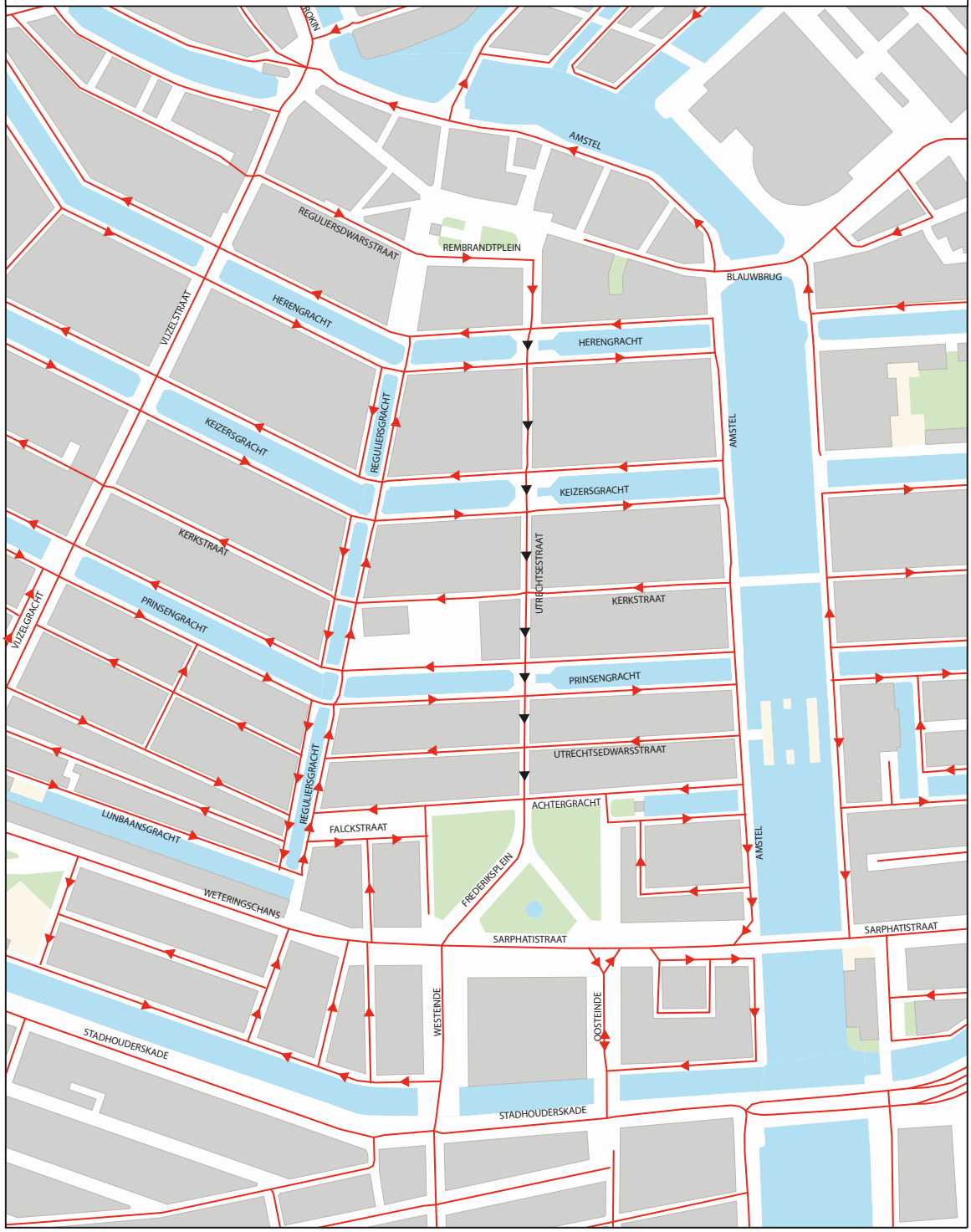
5.1, 2, e

Ruimte en Duurzaamheid

22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

variant 6: eenrichtingsverkeer zuidwaarts, Herengracht t/m Achtergracht, incl bruggen



,

,

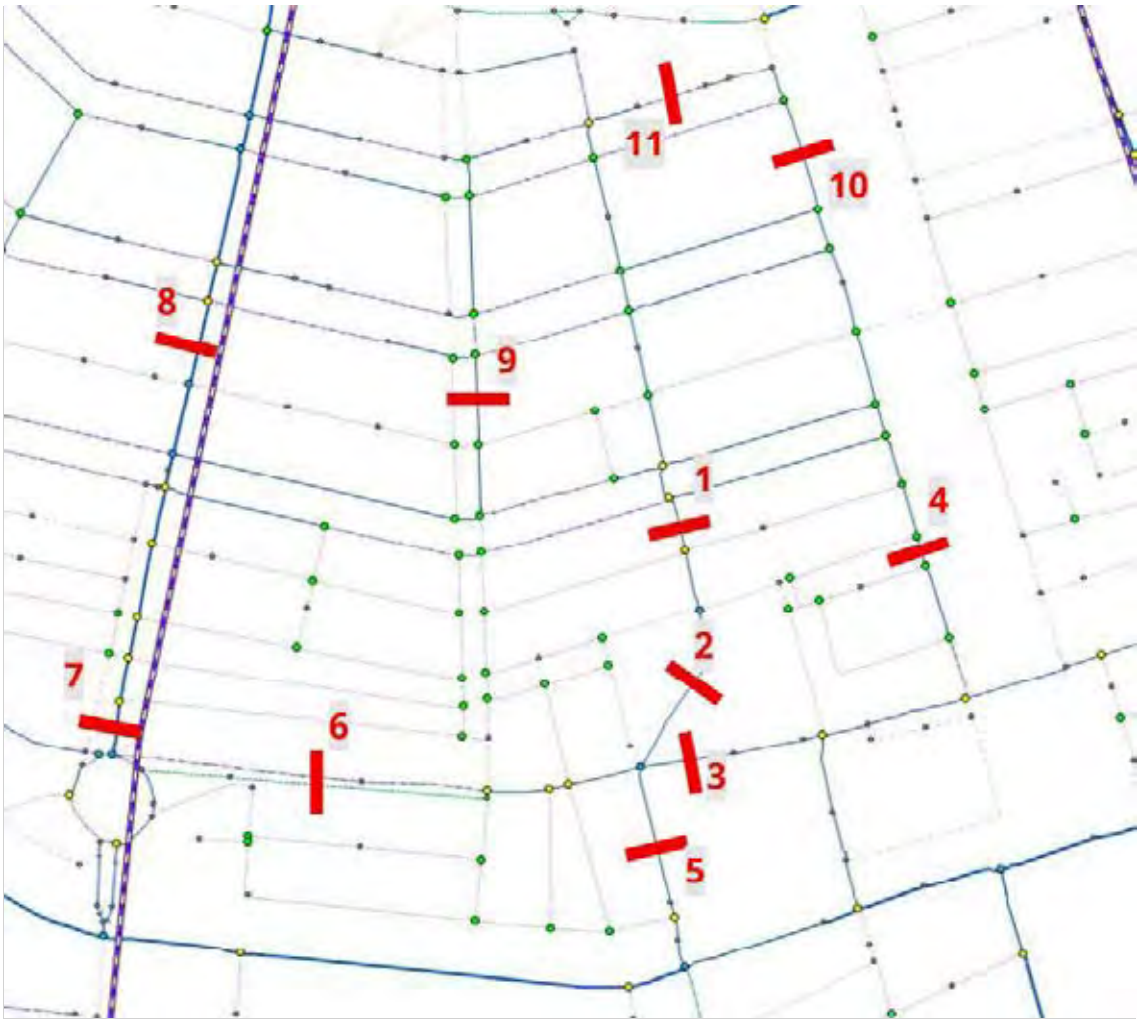
,

Verkeerseffecten
De verkeerseffecten van dit scenario zijn te zien in de figuur, de verschilplot eenrichtingsverkeer zuidwaarts, inclusief de bruggen.

In dit figuur is het volgende te zien:

- In plaats van de Utrechtsestraat rijdt er meer verkeer naar noord op de Amstel via de Achtergracht; de toename betreft ca. 630 motorvoertuigen per etmaal;
- Daarnaast stijgt autoverkeer op de Weteringschans dat vervolgens afslaat naar de Vijzelsgracht en rijdt op de Vijzelstraat naar noord;
- Stijging op de Weteringschans betreft ongeveer 470 motorvoertuigen;
- Toename op de Vijzelstraat is 580 extra motorvoertuigen;
- Er rijdt meer verkeer op de Falckstraat en de Reguliersgracht. Verkeer op de Reguliersgracht is gestegen met 350 motorvoertuigen.
- Daarnaast is het zo dat door het eenrichtingsverkeer op de bruggen er meer verkeer op de grachten rijdt.

In tabel 4 zijn de verkeersintensiteiten (motorvoertuigen per etmaal) weergegeven op een elftal doorsneden. Hiermee is ook inzichtelijk gemaakt hoe groot de verschillen ongeveer zijn.



Figuur 8. Locaties wegvakken met gerapporteerde verkeersintensiteiten

Tabel 4. Verkeersintensiteiten motorvoertuigen (per etmaal, per wegvak, beide rijrichtingen samen, afgerond op 10-tallen)

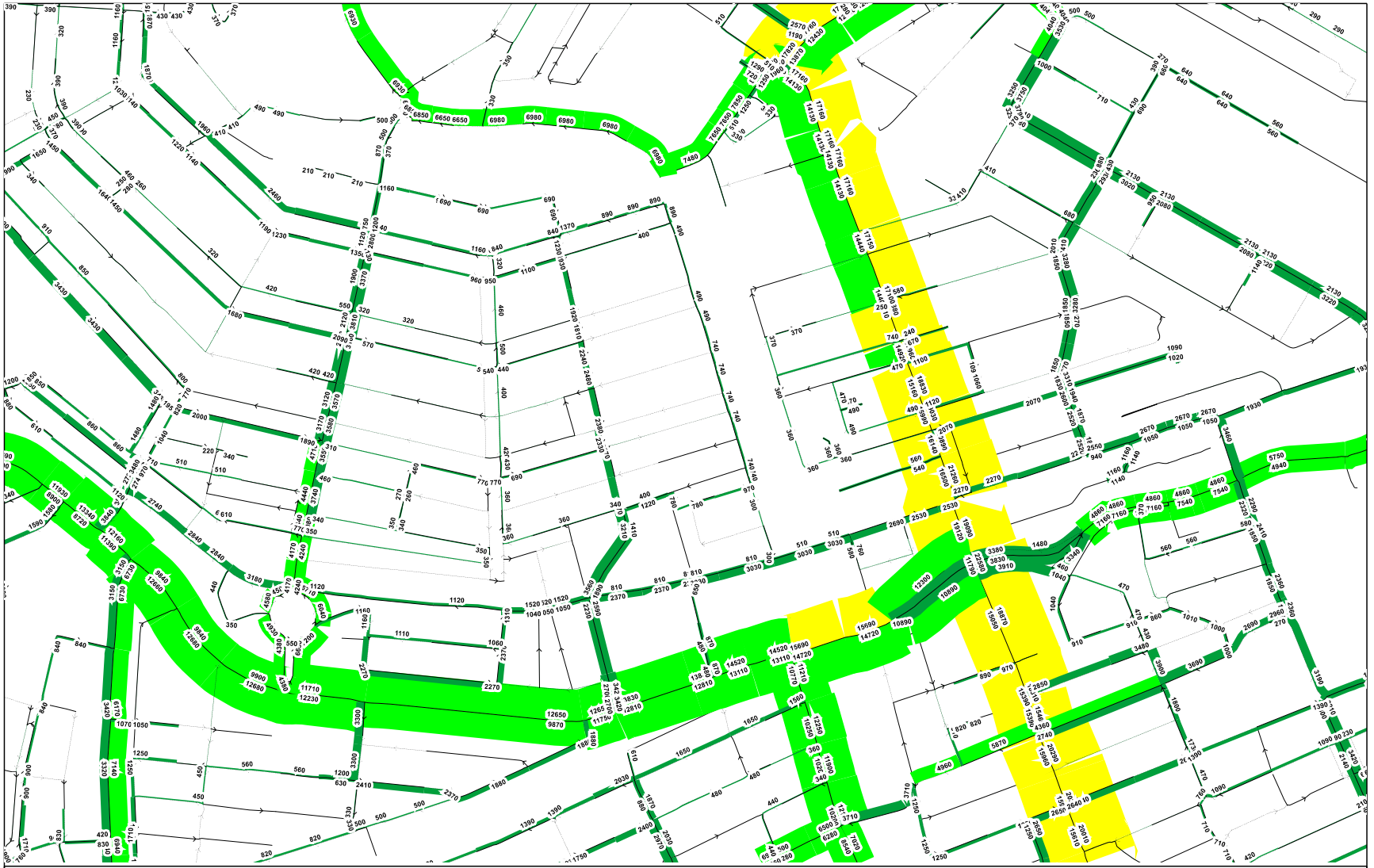
#	Straatnaam	Referentie	Variant 6	Verschil ref. en var.6
1	Utrechtsestraat	5310	2970	-2340
2	Frederiksplein	6450	5440	-1010
3	Frederiksplein	3780	3190	-590
4	Amstel	30	800	770
5	Westeinde	4420	4820	400
6	Weteringschans	650	1120	470
7	Vijzelgracht	7790	8400	610
8	Vijzelstraat	5570	6150	580
9	Reguliersgracht	50	400	350
10	Amstel	10	490	480
11	Herengracht	980	890	-90

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

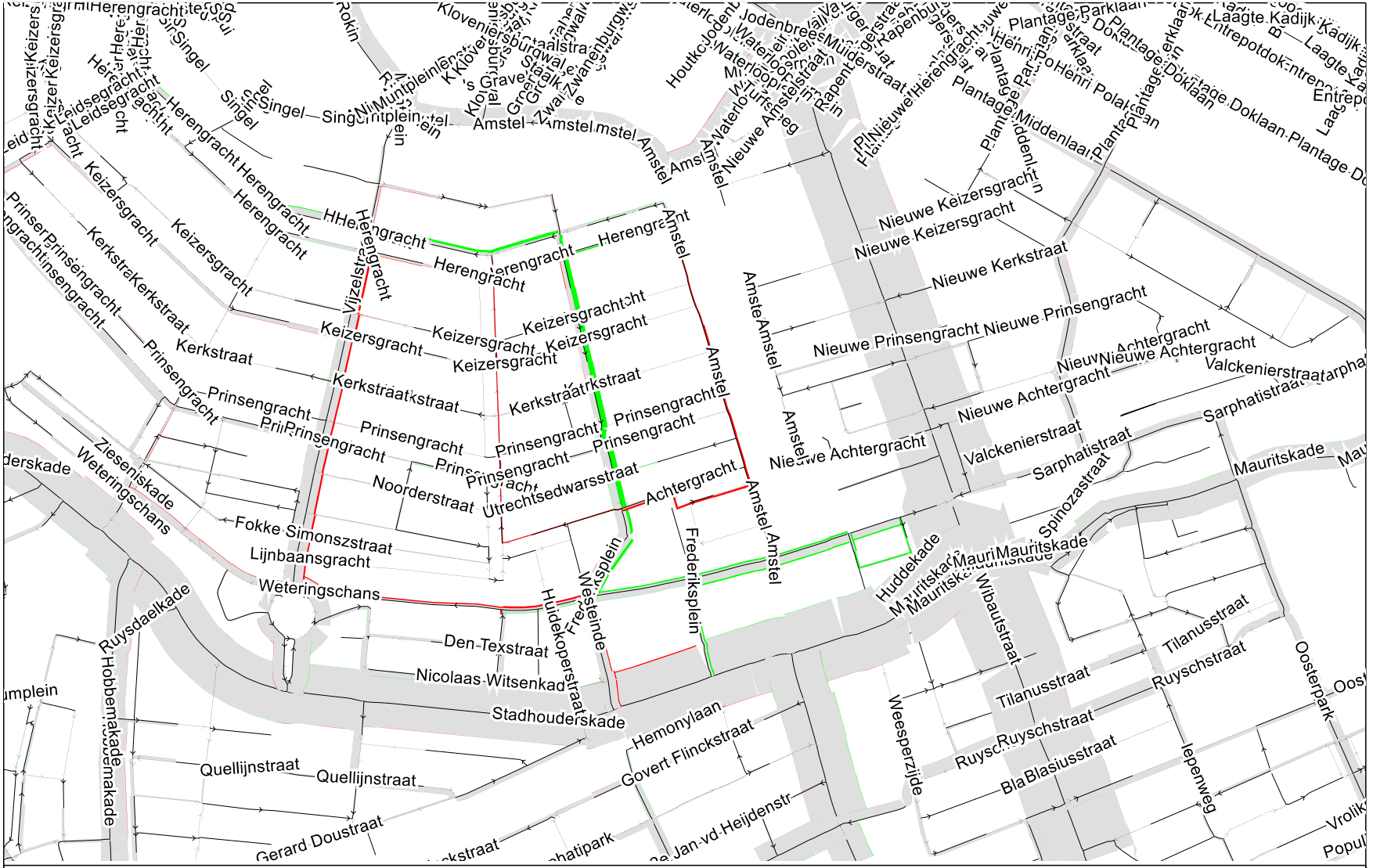
In dit ontwerp is er een beperkte koppelkans mogelijk met de verkeersonveilige oversteeklocatie tussen het Frederiksplein en de Utrechtsestraat, over de Achtergracht.



240432: Intensiteiten 2030 variant 6 (etmaal)

20 03 2025

Gemeente Amsterdam



240432: Verschilplots 2030 variant 6 t.o.v. 2030 referentie (etmaal)

20 03 2025

Gemeente Amsterdam

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 belangrijk 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 Frederiksplein 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
Dit scenario is niet doorgerekend. De verwachting is dat dit scenario voor de Utrechtsestraat zelf niet bijzonder veel verschil zal uitmaken. Wel wordt in dit scenario de Reguliersgracht zwaarder belast, en de Vijzelstraat, ten gunste van de Achtergracht en Amstel.

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

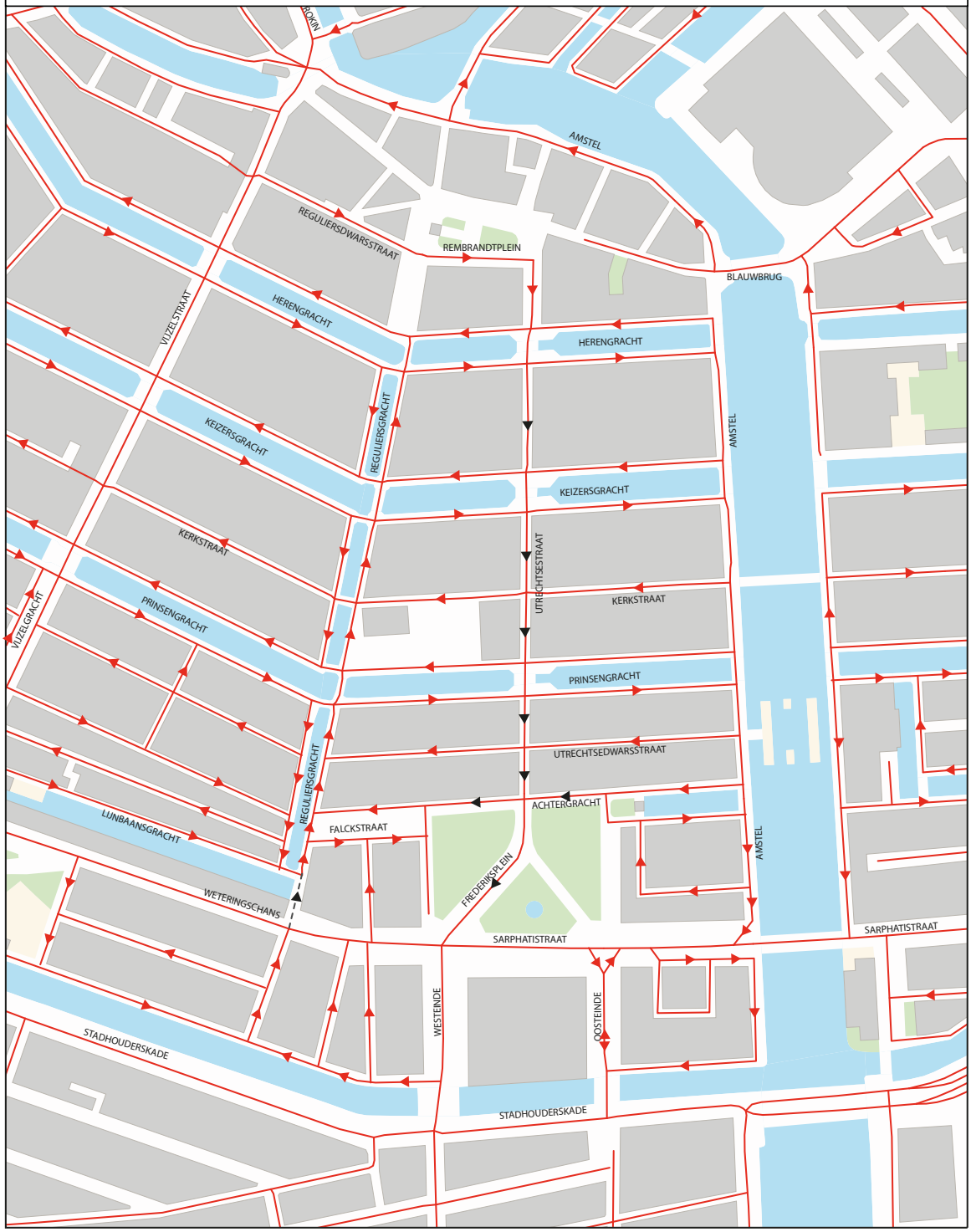
5.1, 2, e

Ruimte en Duurzaamheid

22 december 2024

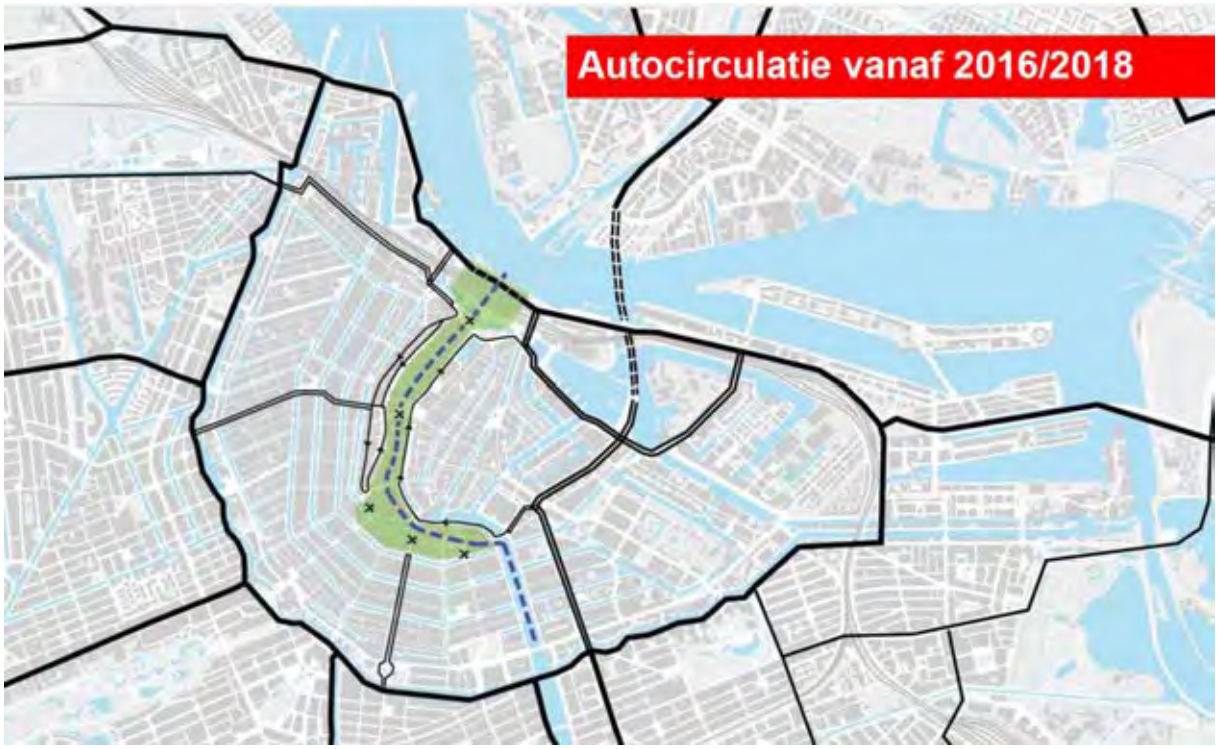
Utrechtsestraat Autoluw

variant 7: eenrichtingsverkeer zuidwaarts tot Sarphatistraat, incl eenrichtingsverkeer Achtergracht



Scenario 8 en 9 : Scenario 1, plus periodieke openstelling afsluiting Amstel bij Blauwbrug.

Beschrijving scenario
In deze twee scenario's, waar de auto niet meer in noordwaartse richting kan rijden op de Utrechtsestraat, 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 deze twee scenario wordt onderzocht hoe het wegennet reageert wanneer deze afsluiting weer ongedaan gemaakt wordt. In scenario 8 is hiervoor het wegvak Amstel in zuidelijke richting te bereiden, in scenario 9 in noordelijke richting. Het verschil is dat in scenario 8 men de buurt weer kan bereiken vanaf de IJ-tunnel/Mr. Visserplein, terwijl in scenario 9 men via deze route juist de wijk uit kan. Voor bewoners zijn beide opties gunstiger dan de bestaande situatie, waar lange omrijroutes de wijk uit gevolgd moeten worden. Tegelijkertijd is de knip ingesteld tijdens de discussie over de afsluiting van de Munt om de binnenstad te segmenteren en zo te voorkomen dat een verkeersroute over de grachten een snellere optie is dan 'buitenom'.



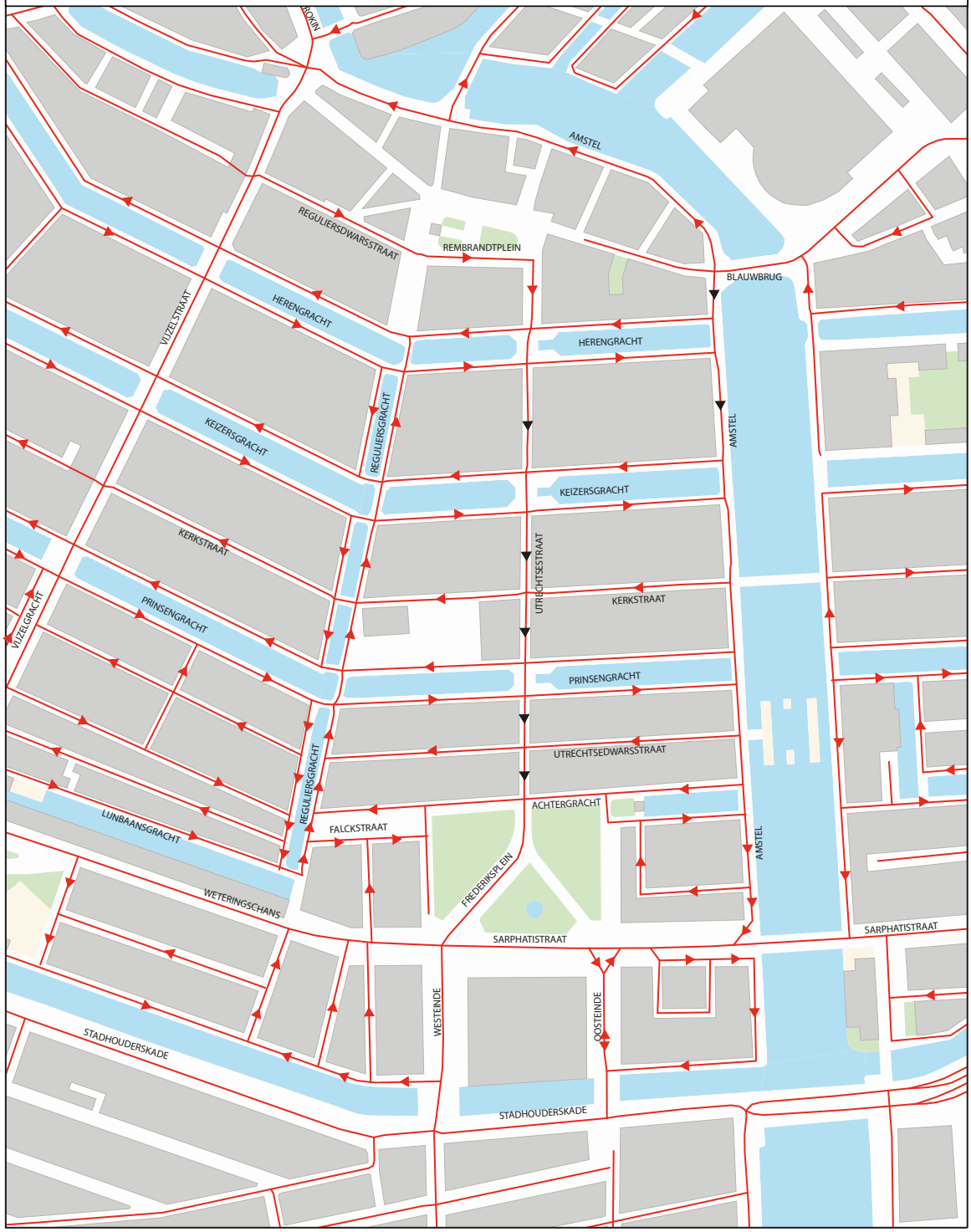
Gemeente Amsterdam

5.1, 2, e
Ruimte en Duurzaamheid
22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

variant 8: eenrichtingsverkeer zuidwaarts,

periodieke openstelling Amstel bij Blauwbrug, zuidwaarts

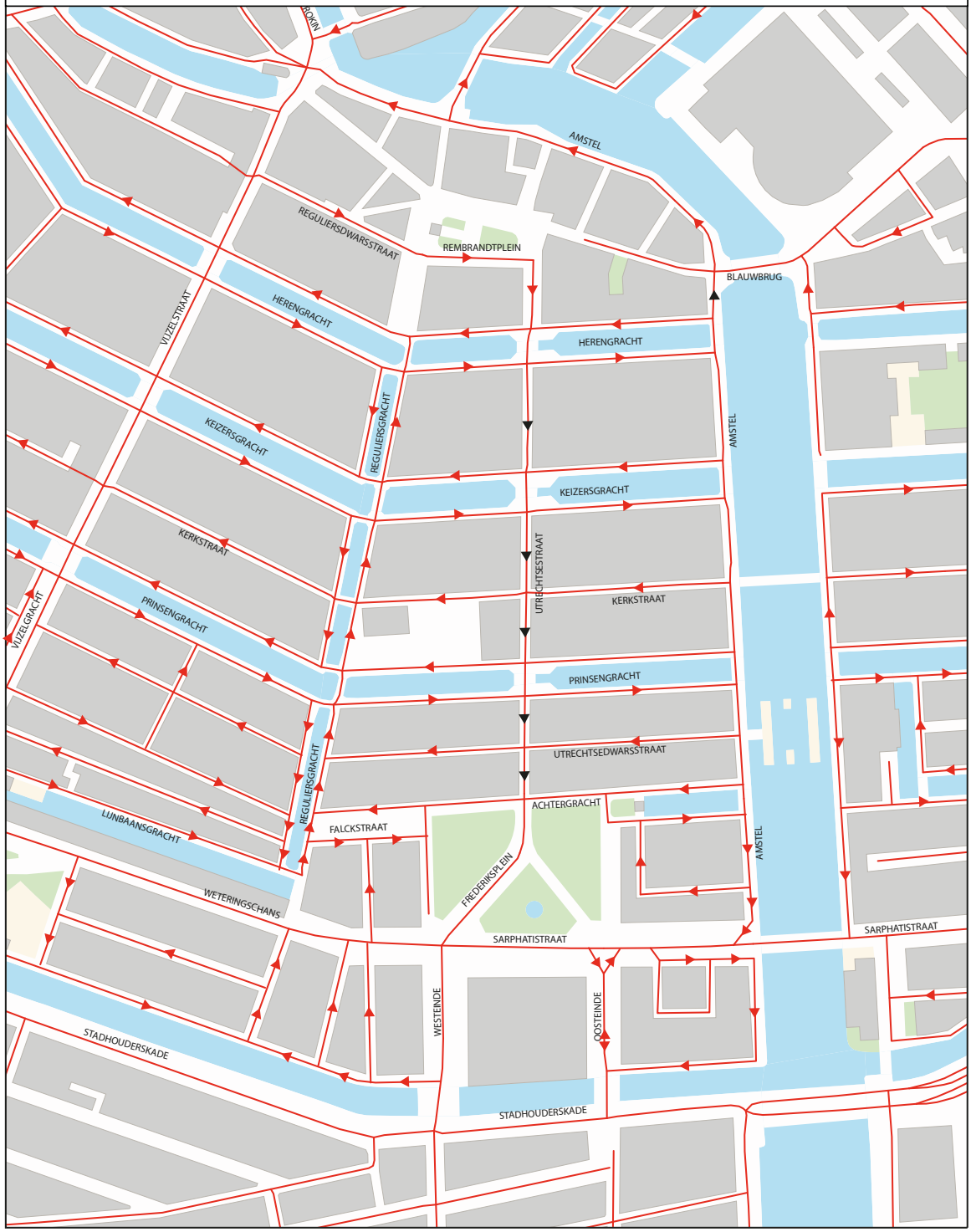


Gemeente Amsterdam

5.1, 2, e
Ruimte en Duurzaamheid
22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

variant 9: eenrichtingsverkeer zuidwaarts,
periodieke openstelling Amstel bij Blauwbrug, noordwaarts



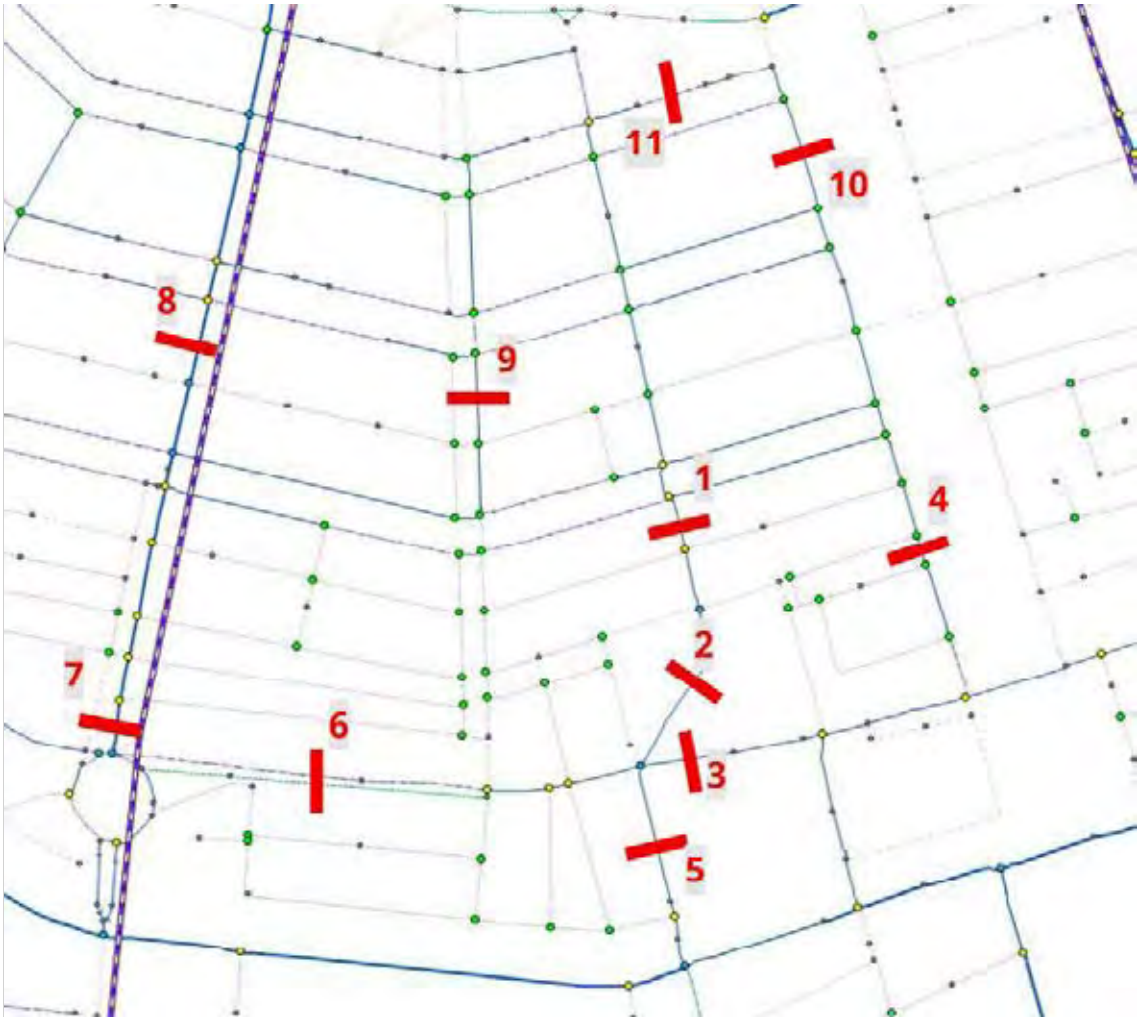
Verkeerseffecten

De verkeerseffecten van scenario 8 (eenrichtingsverkeer zuidwaarts op de Utrechtsestraat en openen Amstel bij Blauwbrug voor verkeer in noordelijke richting) zijn te zien in de figuur.

In dit figuur is het volgende te zien:

- Verkeer stijgt op de Herengracht vanwege het openstellen van het gedeelte van de Amstel (Blauwbrug-Herengracht). Er rijdt 3850 extra motorvoertuigen per etmaal dan in de referentiesituatie. Het is een aantrekkelijke route om vanaf de Weesperstraat – Mr. Visserplein – Blauwbrug – Herengracht op rijden;
- Er is meer autoverkeer op de Weteringschans richting west: toename van 840 motorvoertuigen per etmaal.

In tabel 5 zijn de verkeersintensiteiten (motorvoertuigen per etmaal) weergegeven op een elftal doorsneden. Hiermee is ook inzichtelijk gemaakt hoe groot de verschillen ongeveer zijn.

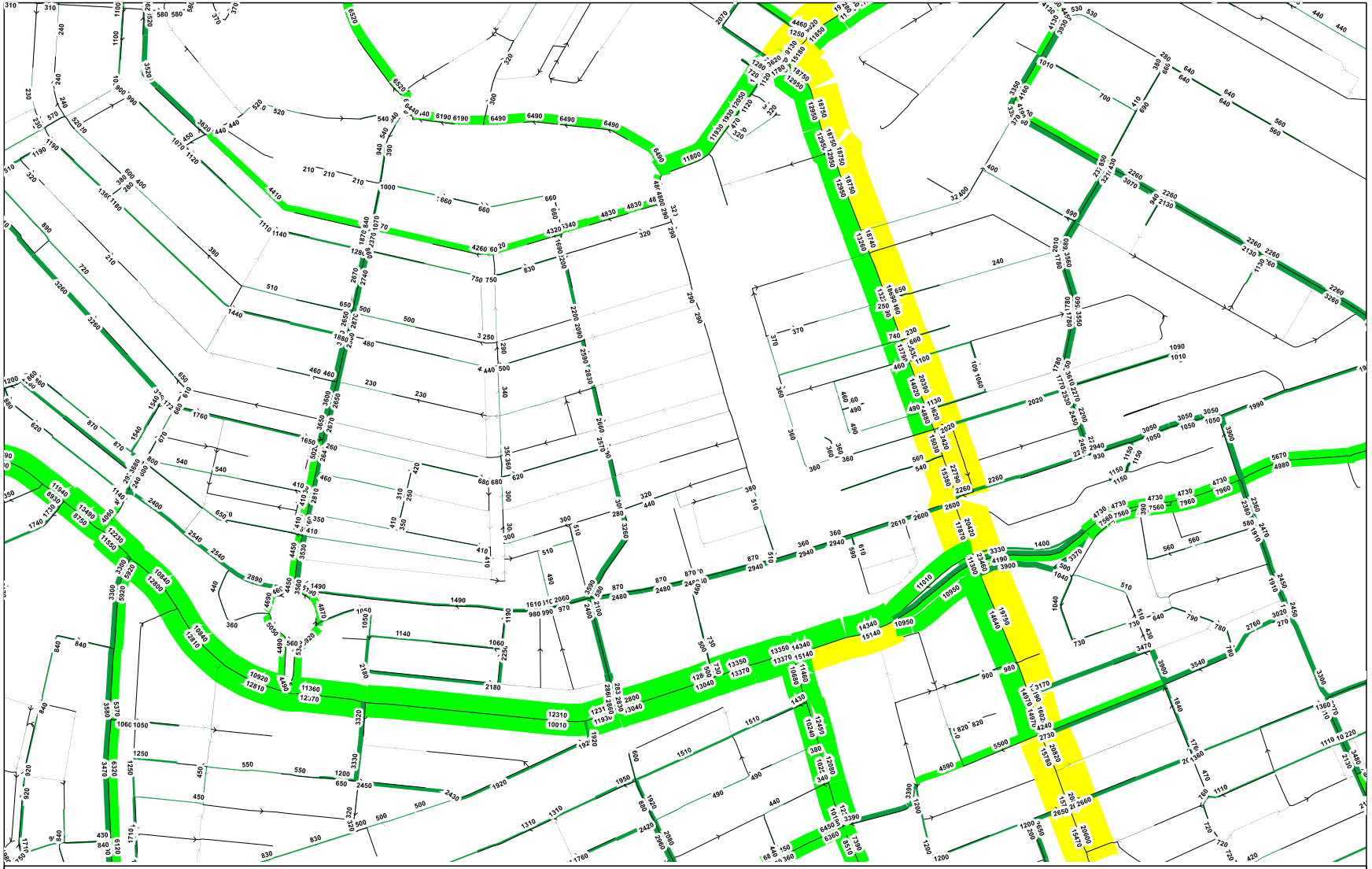


Figuur 10. Locaties wegvakken met gerapporteerde verkeersintensiteiten

Tabel 5. Verkeersintensiteiten motorvoertuigen (per etmaal, per wegvak, beide rijrichtingen samen, afgerond op 10-tallen)

#	Straatnaam	Referentie	Variant 8	Verschil ref. en var.8

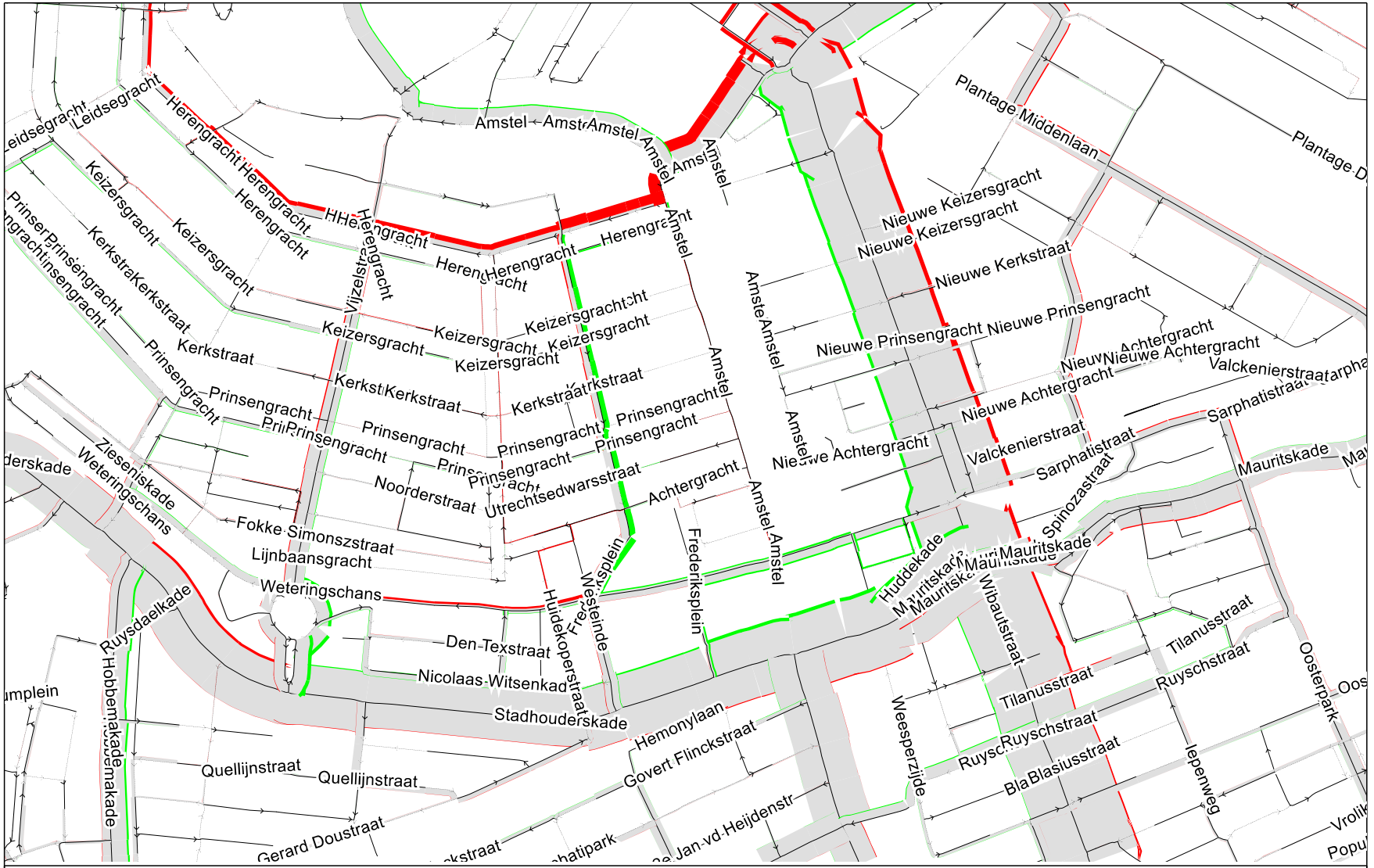
1	Utrechtsestraat	5310	3090	-2220
2	Frederiksplein	6450	4170	-2280
3	Frederiksplein	3780	3350	-430
4	Amstel	30	150	120
5	Westeinde	4420	4500	80
6	Weteringschans	650	1490	840
7	Vijzelgracht	7790	8010	220
8	Vijzelstraat	5570	5890	320
9	Reguliersgracht	50	340	290
10	Amstel	10	290	280
11	Herengracht	980	4830	3850



240432: Intensiteiten 2030 variant 8 (etmaal)

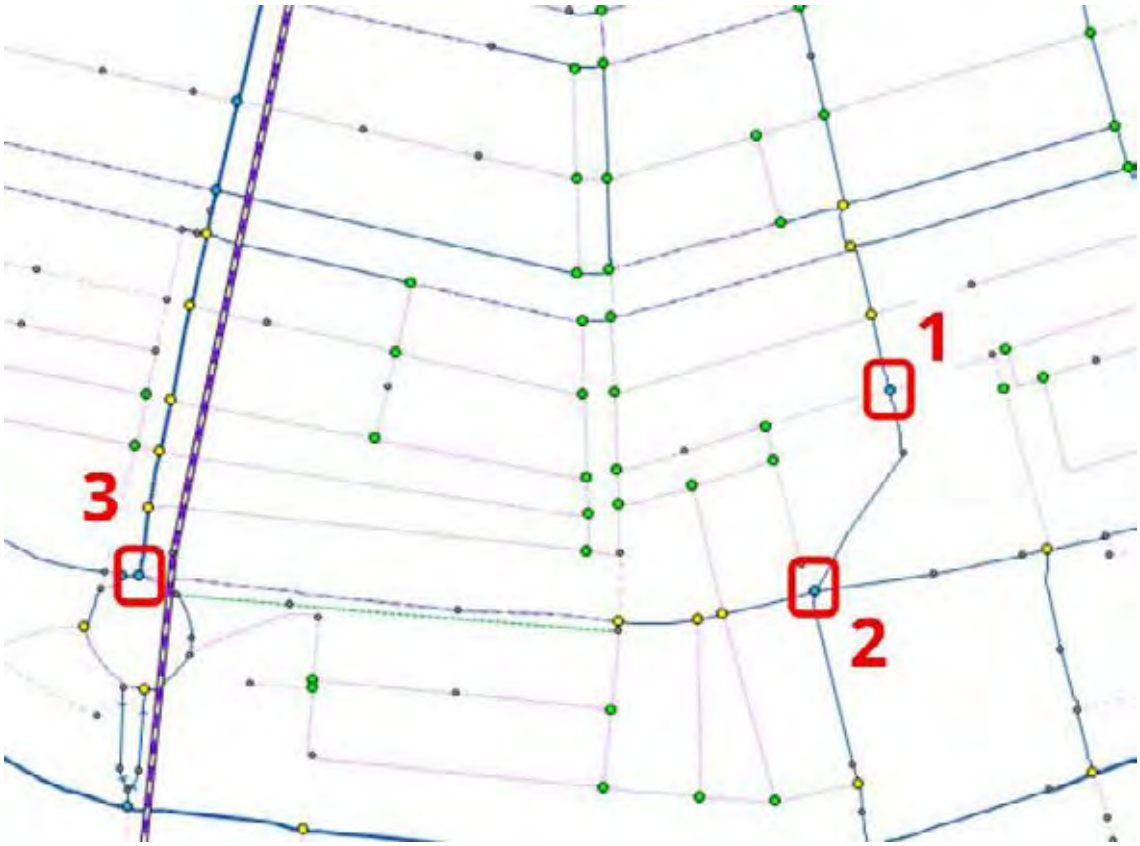
20 03 2025

Gemeente Amsterdam


Amstel
Plantage Middenlaan
Nieuwe Keizersgracht
Nieuwe Kerkstraat
Nieuwe Prinsengracht
Nieuwe Achtergracht
Valckenierstraat
Sarphatistraat
Mauritskade
Spinozastraat
Huddekade
Wibautstraat
Tilanusstraat
Ruyschstraat
Oosterpark
Weesperzijde
Blasiusstraat
Iepenweg
Herengracht
Keizersgracht
Prinsengracht
Kerkstraat
Leidsegracht
Vijzelstraat
Amstel
Nieuwe Achtergracht
Valckenierstraat
Sarphatistraat
Achtergracht
Utrechtsedwarsstraat
Noorderstraat
Fokke Simonszstraat
Lijnbaansgracht
Weteringschans
Ziesenisskade
Ruysdaelkade
Hobbemakade
Den Texstraat
Nicolaas Witsenkade
Stadhouderskade
Hemonylaan
Govert Flinckstraat
Quellijnstraat
Gerard Doustraat
Jan van Heijdenstr
Huidekoperstraat
Westeinde
Frederiksplein
Amstel
Amstel
Amstel

Kruispuntbelastingen

Knelpunten in binnenstedelijke gebieden zijn voornamelijk voorrangskruispunten, geregelde kruisingen (VRI's) en rotondes. Vanuit het VMA is een eerste globale analyse uitgevoerd over het functioneren van de kruisingen waar extra verkeer wordt verwacht door de ontwikkeling. Dit gebeurd op basis van de V/C ratio, een verdeling waar bij de intensiteiten en capaciteiten per richting op de kruising worden vergeleken. Deze kruisingen worden relevant geacht met betrekking tot de nieuwe ontwikkeling, zoals in de vorige paragraaf is weergegeven.



Figuur 11. Belangrijke kruispunten in het studiegebied

De kruispuntbelastingen zijn voor zowel ochtend- als avondspits berekend. Hierbij geldt:

- Een waarde van boven de 1 betekent dat de verkeerslichten de verkeersstroom niet kunnen verwerken. Dit leidt tot wachtrijen
- Een waarde van maximaal 0,89 is de streefwaarde.

Dit is vertaald naar een drietal kleuren: groen kruispunten zijn geen knelpunten, de gele kruispunten aandachtspunten en de rode mogelijke knelpunten[1].

In **tabel 6** zijn met groen (<0.89), oranje (tussen de 0.89 en 1) en rood (>1) weergegeven hoe de kruisingen functioneren volgens het verkeersmodel. In deze tabel is de (maatgevende) maximale kruispuntbelasting te zien. Dit betekent dat de waarde voor de richting met de maximale belasting op de kruising is weergegeven. De waarden zijn voor alle varianten berekend en weergegeven voor zowel ochtendspits (OS) als avondspits (AS).

[1] De kleuren zijn het resultaat van een kwalitatieve vertaling van de modelresultaten. Het is een beoordeling op basis van de gewogen V/C ratio van alle richtingen en de maximale V/C-ratio (maatgevende richting) van de kruising. Als de verzadigingsgraad van beide spitsen gelijk of lager is dan 0,89 dan is het kruispunt groen. Als één van beide spitsen een verzadigingsgraad heeft tussen de 0,89 en 1 dan is het kruispunt oranje. 1 of hoger is rood.

Tabel 6. Kruispuntenbelastingen maximale kruispuntbelasting (= drukste stroom)

	2030 Referentie		2030 Plan		Verschil Referentie en Plan	
Kruispunt	OS	AS	OS	AS	OS	AS
			Variant 1		Variant 1	
1	0.95	0.70	0.37	0.57	-0.58	-0.13
2	1.09	1.11	1.10	1.06	0.01	-0.05
3	1.04	1.12	1.05	1.33	0.01	0.21
			Variant 2		Variant 2	
1	*idem*	*idem*	0.83	0.58	-0.12	-0.12
2	*idem*	*idem*	1.03	1.11	-0.06	-
3	*idem*	*idem*	1.03	1.11	-0.01	-0.01
	idem	*idem*	Variant 4		Variant 4	
1	*idem*	*idem*	0.50	0.56	0.45	-0.14
2	*idem*	*idem*	0.89	0.89	-0.2	-0.22
3	*idem*	*idem*	1.01	0.95	-0.03	-0.17
	idem	*idem*	Variant 6		Variant 6	
1	*idem*	*idem*	0.37	0.57	-0.58	-0.13
2	*idem*	*idem*	1.09	1.06	-	-0.05
3	*idem*	*idem*	1.05	1.32	0.01	0.2
	idem	*idem*	Variant 8		Variant 8	
1	*idem*	*idem*	0.44	0.67	-0.51	-0.03
2	*idem*	*idem*	1.11	0.99	0.02	-0.12
3	*idem*	*idem*	0.92	1.07	-0.12	-0.05

De groentijdverdeling is in het project niet aangepast ten opzichte van de huidige situatie. Sommige kruispunten lijken daardoor overbelast (V/C > 1), maar kunnen waarschijnlijk met een nieuwe groentijdverdeling het verkeer wel goed verwerken. Deze aanvullende analyse is geen onderdeel van de scope van dit verkeersonderzoek.

In de referentiesituatie zijn kruising 2 en 3 in de ochtend en avondspit (drukste stroom) boven de gestelde norm en wikkelt de kruising niet optimaal af. In variant 1 en 6 neemt de wachttijd licht toe (0.1-0.2 punten). Het advies is om bij de definitieve variant de verkeersregeling opnieuw te laten doorrekenen. Zodat er een optimale VRI instelling kan worden gevonden.

Varianten 4 en 8 leiden tot verbetering van de doorstroming op alle drie kruispunten.

Voorkeursscenario

De Utrechtsestraat is een drukke winkelstraat. Dit onderzoek is uitgevoerd om te verkennen hoe de omgeving aangenamer en veiliger gemaakt kan worden voor voetgangers en fietsers. Daarom zijn de effecten van eenrichtingsverkeersmaatrelen voor motorvoertuigen geanalyseerd.
Deze rapportage beschrijft de te verwachten verkeerseffecten als gevolg van de verkeersmaatregelen van het project Utrechtsestraat Autoluw. Hierbij ligt de focus op de auto-intensiteiten op wegvakken en kruispunten, en de gevolgen hiervan voor de verkeersafwikkeling.
De verkeerseffecten zijn berekend met het Verkeersmodel Amsterdam, versie 5.0. Deze versie van het model is op het moment van schrijven de vigerende modelversie voor verkeersberekeningen.

<u>Verkeerstromen</u>
In de referentiesituatie rijden er ca. 5310 motorvoertuigen per etmaal op de Utrechtsestraat.

- **Variant 1. Eenrichtingsverkeer zuidwaarts Herengracht t/m Achtergracht**

Door de eenrichtingsinstelling op de Utrechtsestraat is het verkeer daar afgenomen met 2350 motorvoertuigen per etmaal. Tegelijkertijd neemt het verkeer toe op omliggende routes, waaronder de Amstel (+770), Falckstraat en Reguliersgracht (+350), en Weteringschans (+470).

- **Variant 2. Eenrichtingsverkeer noordwaarts Achtergracht t/m Herengracht, incl. de bruggen**

Door de eenrichtingsinstelling op de Utrechtsestraat is het verkeer daar afgenomen met 3080 motorvoertuigen per etmaal. Verkeer rijdt nu van noord naar zuid via de Vijzelstraat (+1060) en de Amstel (+210). Daarnaast is er een forse toename op de Nieuwe Looiersstraat (+1160), omdat verkeer vanaf de Vijzelstraat deze route gebruikt.

- **Variant 4. Eenrichtingsverkeer zuidwaarts Herengracht t/m Sarphatistraat**

Door de eenrichtingsinstelling op de Utrechtsestraat is het verkeer daar afgenomen met 960 motorvoertuigen per etmaal. Op de Utrechtsestraat neemt het verkeer af in noordelijke richting, maar toe richting het zuiden. De grootste toename is te zien op het Westeinde (+4310) en de Weteringschans (+2500), terwijl ook de Amstel (+420) en Falckstraat (+1970) meer verkeer verwerken.

- **Variant 5. Eenrichtingsverkeer zuidwaarts tot de Stadhouderskade, waarbij het Westeinde zuidwaarts rijdt en het Oosteinde noortwaarts**

P.M. Wordt nader uitgewerkt.

- **Variant 6. Eenrichtingsverkeer zuidwaarts Herengracht t/m Achtergracht, incl. de bruggen**

Door de eenrichtingsinstelling op de Utrechtsestraat is het verkeer daar afgenomen met 2340 motorvoertuigen per etmaal. Meer verkeer rijdt via de Amstel (+630) en Weteringschans (+470) naar het noorden, en vervolgens via de Vijzelsgracht naar de Vijzelstraat (+580). Daarnaast neemt het verkeer op de Falckstraat en Reguliersgracht toe, met +350 op de Reguliersgracht.

- **Variant 8. Eenrichtingsverkeer zuidwaarts Herengracht t/m Achtergracht, openstelling Amstel bij Blauwbrug**

Door de eenrichtingsinstelling op de Utrechtsestraat is het verkeer daar afgenomen met 2220 motorvoertuigen per etmaal. Door de openstelling van de Amstel tussen de Blauwbrug en

Herengracht stijgt het verkeer op de Herengracht fors (+3850), omdat het een aantrekkelijke route wordt vanaf de Weesperstraat. Ook op de Weteringschans richting west is er een toename (+840).

Kruispuntbelastingen

In de referentiesituatie zijn de kruisingen Frederiksplein-Westeinde-Weteringschans en Weteringschans-Vijzelsgracht al een aandachtspunt voor de drukste verkeersstromen. In de varianten 1 en 6 neemt de doorstroming af met 0.1 – 0.2 punten. In de varianten 4 en 8 verbetert de doorstroming.

Mocht een van scenario's uitgevoerd worden, dan is het raadzaam ook de VRI-regeling opnieuw in te stellen.

Voorkeursscenario

Op basis van bovenstaande heeft variant 1 de voorkeur. In dit geval rijdt het autoverkeer in zuidelijke richting, terwijl de fietser nog wel in twee richtingen rijdt. In de noordwaartse richting wordt de rijstrook een fietsstrook. Dit maakt het voor voetgangers ook iets minder prangend om achter elkaar op het trottoir te lopen; men kan her en der hiervan afstappen zonder groot gevaar.

Het autoverkeer dat zuidwaarts rijdt op de Utrechtsestraat vindt haar weg met name op de Amstel en de Reguliersgracht, en de Vijzelgracht/straat. De toename hier is relatief beperkt; alle wegen blijven ruim beneden haar capaciteit.

Vanuit dit basisscenario is het mogelijk om het eenrichtingsregime later uit te breiden richting het Frederiksplein of verder. Dit vergt echter wel additionele maatregelen. Wel kan nu direct de blackplot op de kruising Utrechtsestraat / Achtergracht opgelost worden door ee nieuw ontwerp.

- Andere opties die goed uit de bus komen zijn scenario 2 (eenrichtingsverkeer noordwaarts) en scenario 6. - Eenrichtingsverkeer noordwaarts (scenario 2) leidt tot een groter verdringend effect voor de auto van de Utrechtsestraat. Er komt hierdoor wel meer verkeer op de Vijzelstraat. Dit 'sluipt' door de Noorderbuurt naar een van de bruggen over de Reguliersgracht, en dan naar de woonbuurten bij de Utrechtsestraat. De Amstel en de Reguliersgracht zelf worden iets minder belast.
- Variant 6 stelt eenrichtingsverkeer ook op de bruggen voor. Het effect op het omliggend wegennet is beperkt ten opzichte van scneario 1. Wel is de overlast op de grachten is iets groter (omrijden, robuustheid netwerk), maar winst op de Utrechtsestraat voor de fiets en voor verblijven ook.

Deze beide opties worden daarom als minder optimaal gezien als scenario 1.

#	Straatnaam	Referentie	Variant 1	Variant 2	Variant 2	Verschil var 2 tov var 1
1	Utrechtsestraat	5310	2960	2230	2230	-730
2	Frederiksplein	6450	5440	5630	5630	190
3	Frederiksplein	3780	3190	3480	3480	290
4	Amstel	30	800	170	170	-630
5	Westeinde	4420	4810	3830	3830	-980
6	Weteringschans	650	1120	540	540	-580
7	Vijzelgracht	7790	8400	7980	7980	-420
8	Vijzelstraat	5570	6180	6630	6630	450
9	Reguliersgracht	50	400	50	50	-350
10	Amstel	10	490	300	300	-190
11	Herengracht	980	890	960	960	70
12	Nieuwe Looiersstraat	360		1520	1520	1160