Gemeente Amsterdam

CONCEPT

Verkenning tijdelijke verbeteringen

25 april 2023

Gemeente Amsterdam

Stadsdeel Centrum
Ruimte en Duurzaamheid
April 2023

Dick van Veen, Maarten Kool
Ontwerp Openbare Ruimte

AANLEIDING

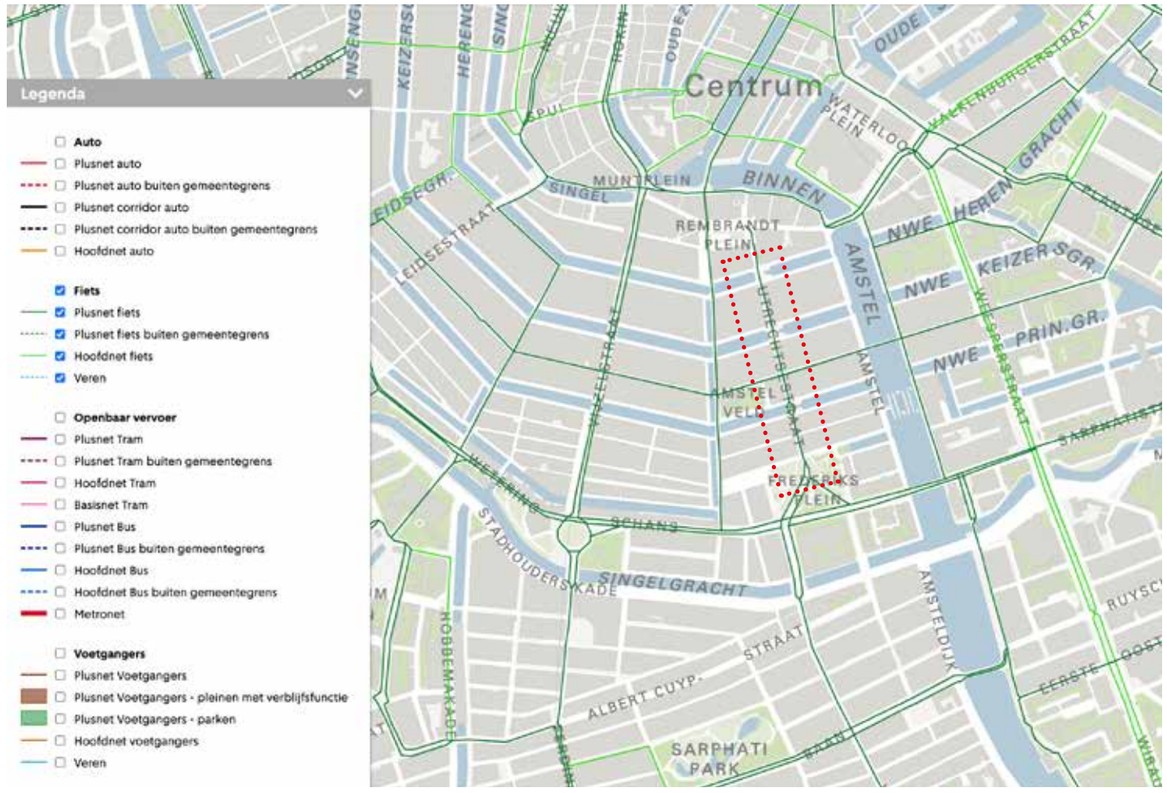
De voetgangers- en fietskwaliteit van de Utrechtsestraat is flink onder de maat. Er is simpelweg te weinig ruimte voor langzaam vekeer. Onderzoek is gewenst naar hoe dit te verbeteren. In een steeds minder auto-georienteerde (binnen)stad liggen er kansen om ook deze route te transformeren tot een leefbaarder, autoluwer en voetgangervriendelijker straat..

In deze verkenning wordt de problematiek op de Utrechtsestraat geschetst en wordt, door middel van goedkopere, tijdelijke ingrepen, onderzocht welke ruimtelijke kansen er voor de straat liggen.

De Utrechtsestraat is onderdeel van het plusnet Voetganger.

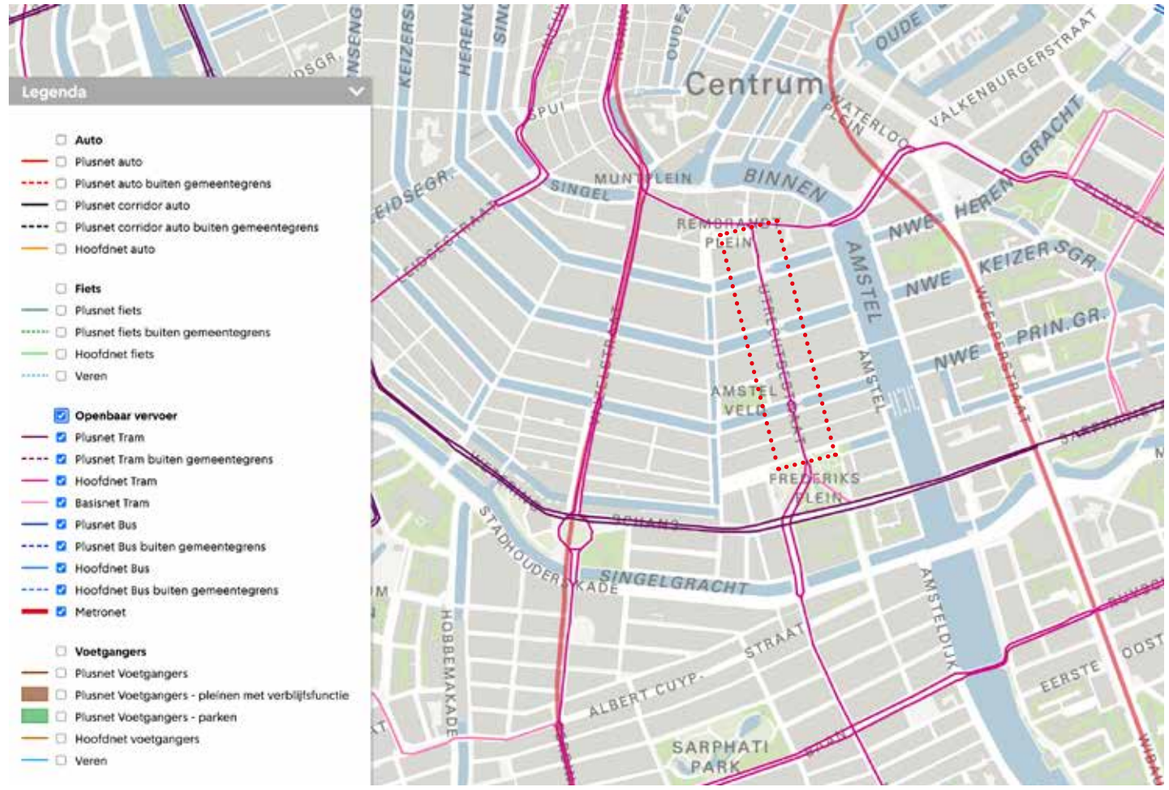


De Utrechtsestraat is onderdeel van het plusnet Fiets.

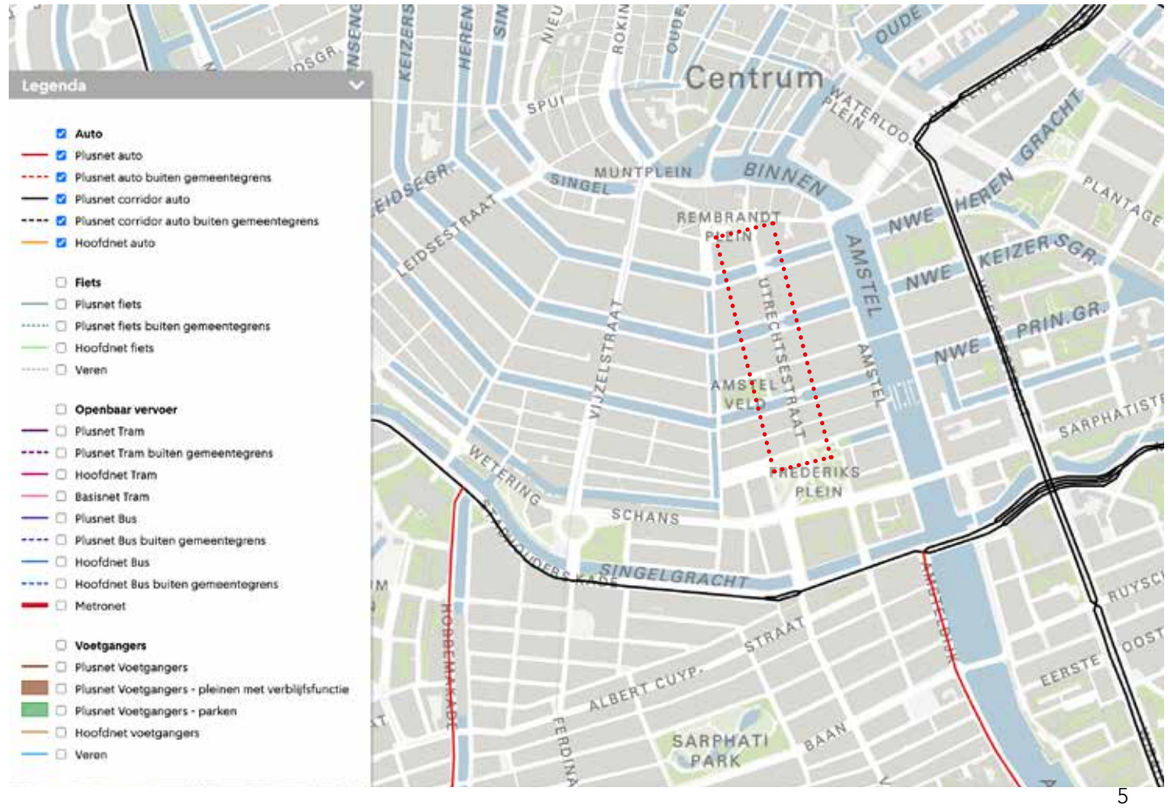


PLUS- EN HOOFDNETTEN

De Utrechtsestraat maakt onderdeel uit van diverse Plus- en Hoofdnetten. Deze ordening geeft per locatie aan welke verkeerssoort het belangrijkst is, en welke een lagere prioriteit kent. Op de Utrechtsestraat zijn de fietser en voetganger de belangrijkste verkeerssoorten, gevolgd door de tram. De prioriteit van de auto is hier het laagst. Deze ordening komt overeen met het duurzame STOP-principe



De Utrechtsestraat is onderdeel van het hoofdnet Tram.



De Utrechtsestraat is geen onderdeel van een hoofd- of plusnet



Doorloopruimte voetganger is 2.1 m, maar wordt door uitstallingen, stoepen en andere voorzieningen vaak veel krapper.



Oversteekbaarheid staat onder druk; de bruggen zijn verkeersruimten.



Fietsrumte, -veiligheid en comfort beperkt door gedeelte rijloper met autoverkeer, opgesloten tussen tram en trottoir



De combinatie van verkeerssoorten in de krappe ruimte zorgt vaak voor onoverzichtelijke situaties.

HUIDIGE SITUATIE OP STRAAT

De Utrechtsestraat kent in haar huidig ontwerp een scherpe tegenstelling tussen enerzijds verkeersruimte en anderzijds verblijfsruimte. De overzichtelijke breedte en aantrekkelijke winkelplint zorgt voor een menselijk, uitnodigende beleving. Echter, de claim vanuit verkeer, met tram, auto en fiets, zorgt ervoor dat de trottoirs tot een minimum zijn gereduceerd.

Dit heeft zijn weerslag op de gebruikskwaliteit; de fietser wordt opgejaagd door de auto met wie de rijloper gedeelt wordt; de trottoirs zijn te smal voor de hoeveelheid voetgangers en voor verblijfskwalititeit op de trottoirs is eigenlijk geen plek. De trambaan, reeds geminimaliseerd door beide richtingen in hetzelfde ruimtebeslag te plaatsen, vragt veel ruimte, zowel op de wegvakken als op de bruggen.

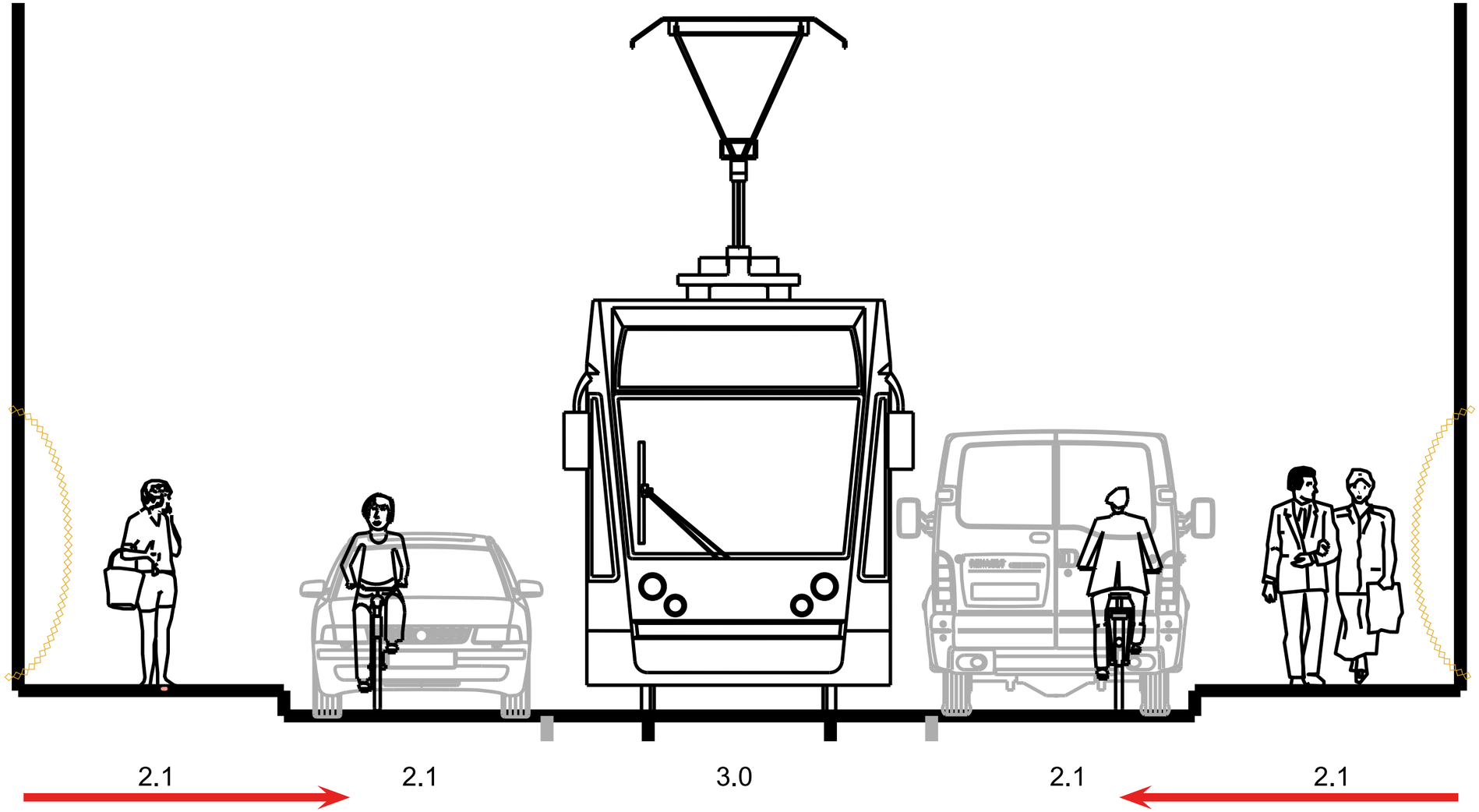
Een interessante constatering is dat, alhoewel het STOP-principe op netwerk niveau voor de Utrechtsestraat klopt, is de situatie op straat eigenlijk andersom; de auto heeft haar rijlopers, net als de tram. De fietser moet hier met de auto meerijden en voor de voetganger is slechts nog de restruimte beschikbaar.



Verblijfsruimte is minimaal en concurreert met voetgangersruimte


Bij de bruggehoofden is meer ruimte. Functies zoals fietsparkeren worden hier ingepast

HUIDIGE SITUATIE DWARSPROFIEL UTRECHTSESTRAAT



kans 1: uitbreiding voetgangersruimte

kans 2: verbeteren fietsveiligheid en -comfort

Onderzoeksdoel: Is het mogelijk om de voetgangersruimte uit te breiden?

Nevendoelen: Is het mogelijk om de fietser meer veiligheid en comfort te bieden?
Is het mogelijk om de oversteekbaarheid voor voetgangers te verbeteren
Is het mogelijk om de verblijfskwaliteit te verbeteren.

KANSENVERKENNING

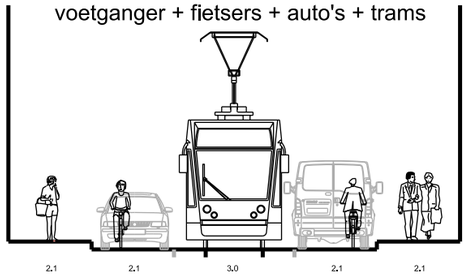
Een eerdere studie heeft onderzocht welke oplossingsmogelijkheden er zijn voor de Utrechtsestraat, gericht op het uitbreiden van voetgangersruimte.

Het is duidelijk dat een of meerdere verkeerssoorten zal moeten verdwijnen, om meer ruimte te scheppen voor anderen.

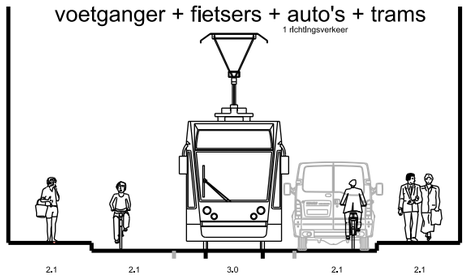
Wanneer alleen de auto (geheel of deels), of de fiets uit de straat verdwijnt, ontstaat er geen extra ruimte voor de voetganger. Pas wanneer fiets en auto samen uit de straat gaan ontstaat een model Leidsestraat.

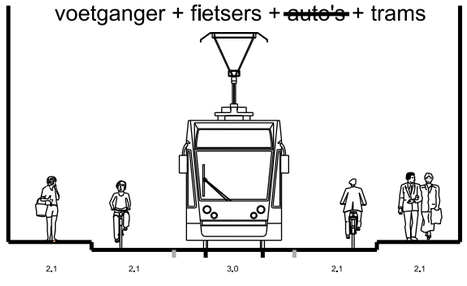
Wanneer de tram uit het straatbeeld verdwijnt ontstaat een model Damstraat. Wordt het voor de auto daarnaast ook enrichtingsverkeer, dan ontstaat een model Haarlemmerstraat. Verdwijnt ook de auto volledig, dan wordt het een model Nieuwe Hoogstraat. Deze laatste twee modellen lijken het meeste aan de projectdoelstellingen te voldoen. Maar, het is de vraag of deze opties ook op netwerk niveau mogelijk zijn.

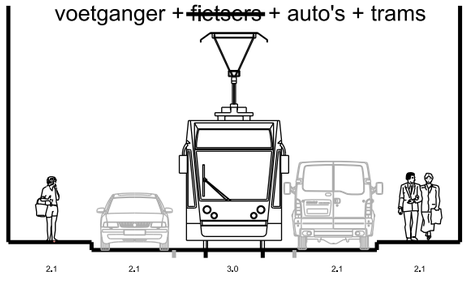
Huidige situatie



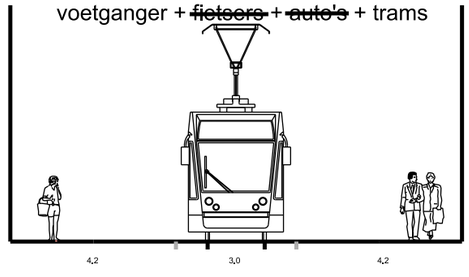
Geen ruimtewinst voetganger



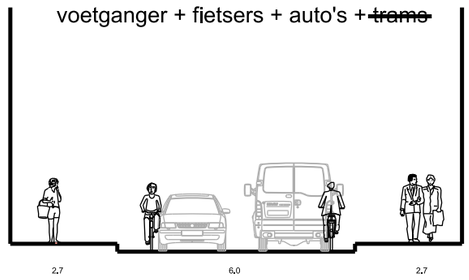




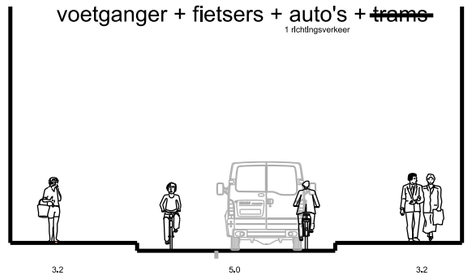
Wel ruimtewinst



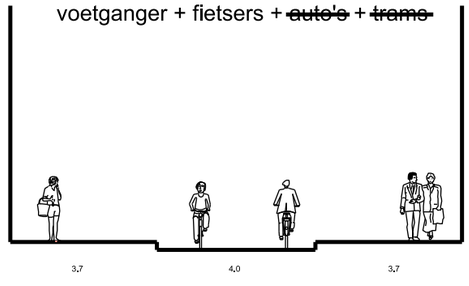
Referentie: Leidsestraat (11m)



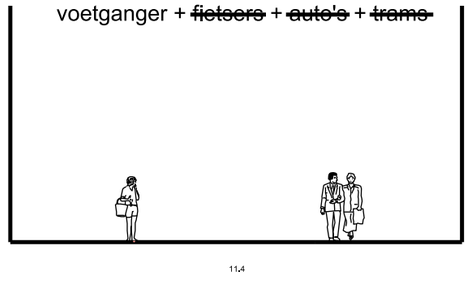
Referentie: Damstraat (11m)



Referentie: Haarlemmerstraat (11



Referentie: Nieuwe Hoogstraat (8m)



Referentie: Kalverstraat (8m)



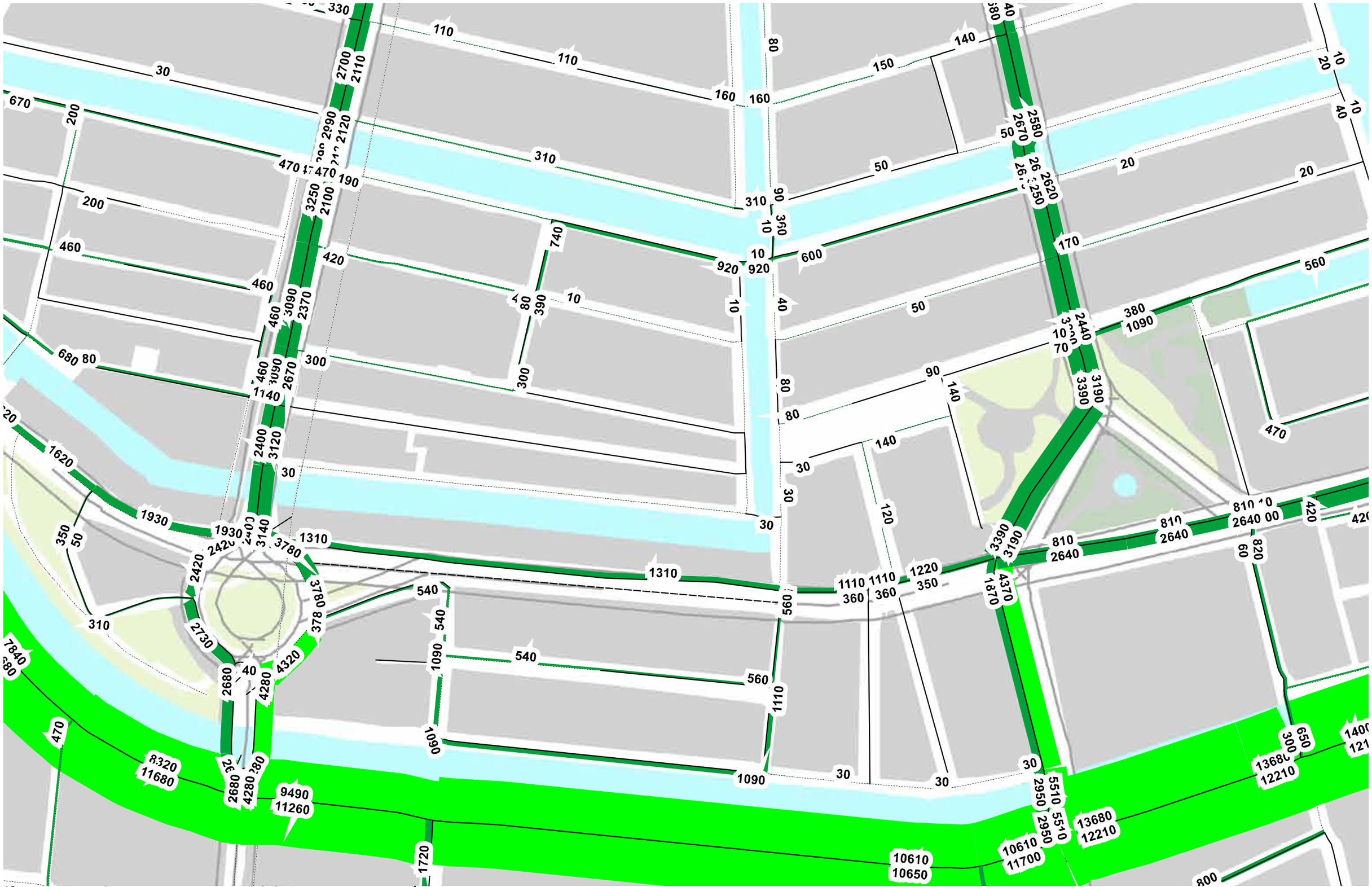








VERKEERSSCENARIO'S DOORGEREKEND: AUTO



scenario 0: autonoom 2025 per etmaal

VERKEERSSCENARIO'S DOORGEREKEND: AUTO

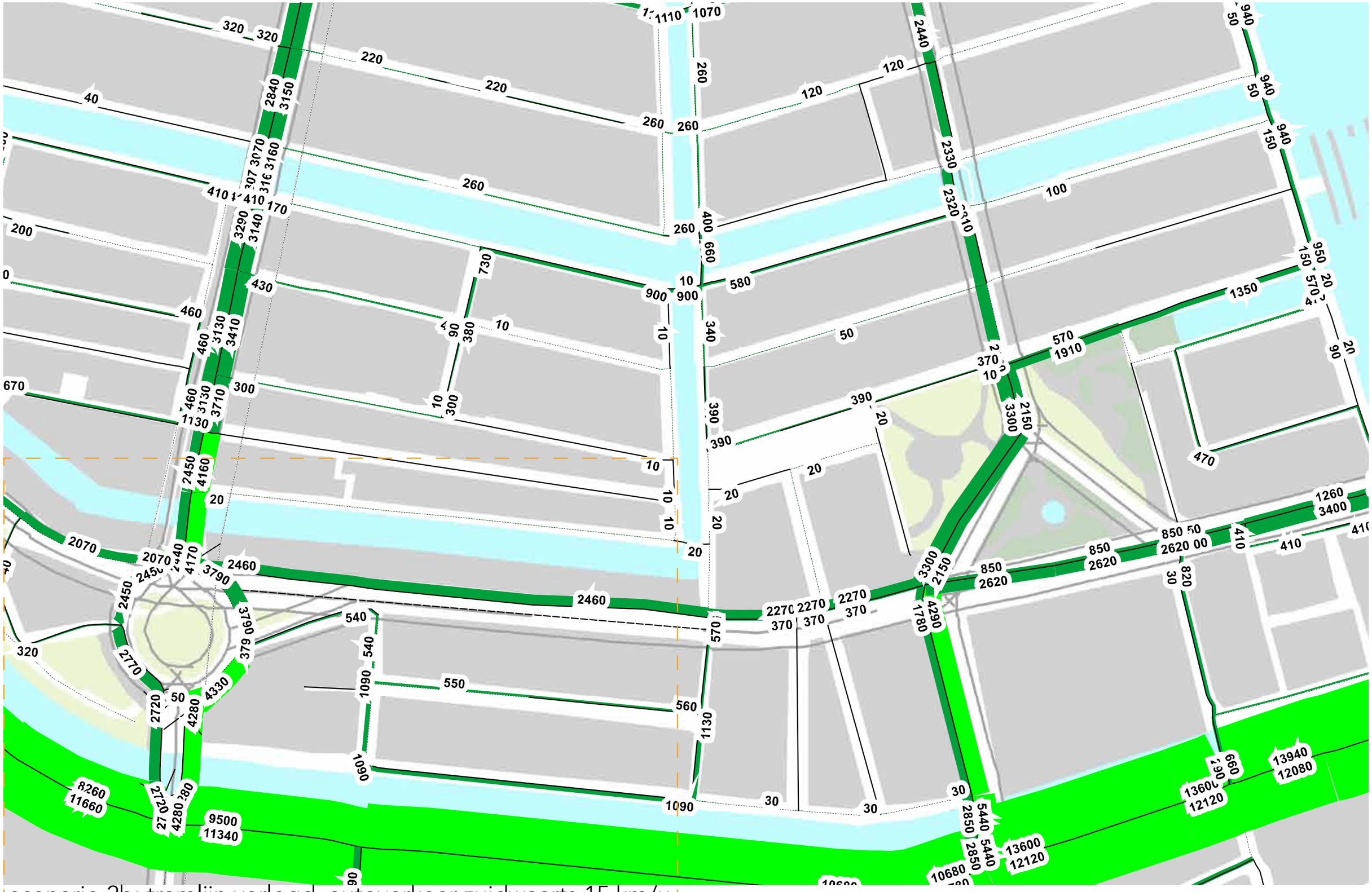
De Utrechtsestraat is geen hoofdnet, noch plusnet auto. Toch neemt de auto, met twee rijstroken, aanzienlijk veel ruimte in. In de bestaande (2025) situatie rijden er 3390 auto's per etmaal zuidwaarts en 2440 auto's per etmaal noordwaarts.

Verschillende interventies zijn onderzocht om de druk van het autoverkeer te verminderen en zo mogelijk meer ruimte te creeren in de straat. Dit zijn: Een snelheidsverlaging van 30 km/u naar 15 km/ en het invoeren van een eenrichtingsregime, zuidwaarts.

Modelgegevens van het Amsterdamse verkeersmodel (VRA model) laten zien dat een snelheidsreductie naar 15 km/u zorgt voor een beperkte verschuiving van het verkeer naar de Vijzelgracht (+1000 mvt/etmaal) en deels naar de Weesperstraat.

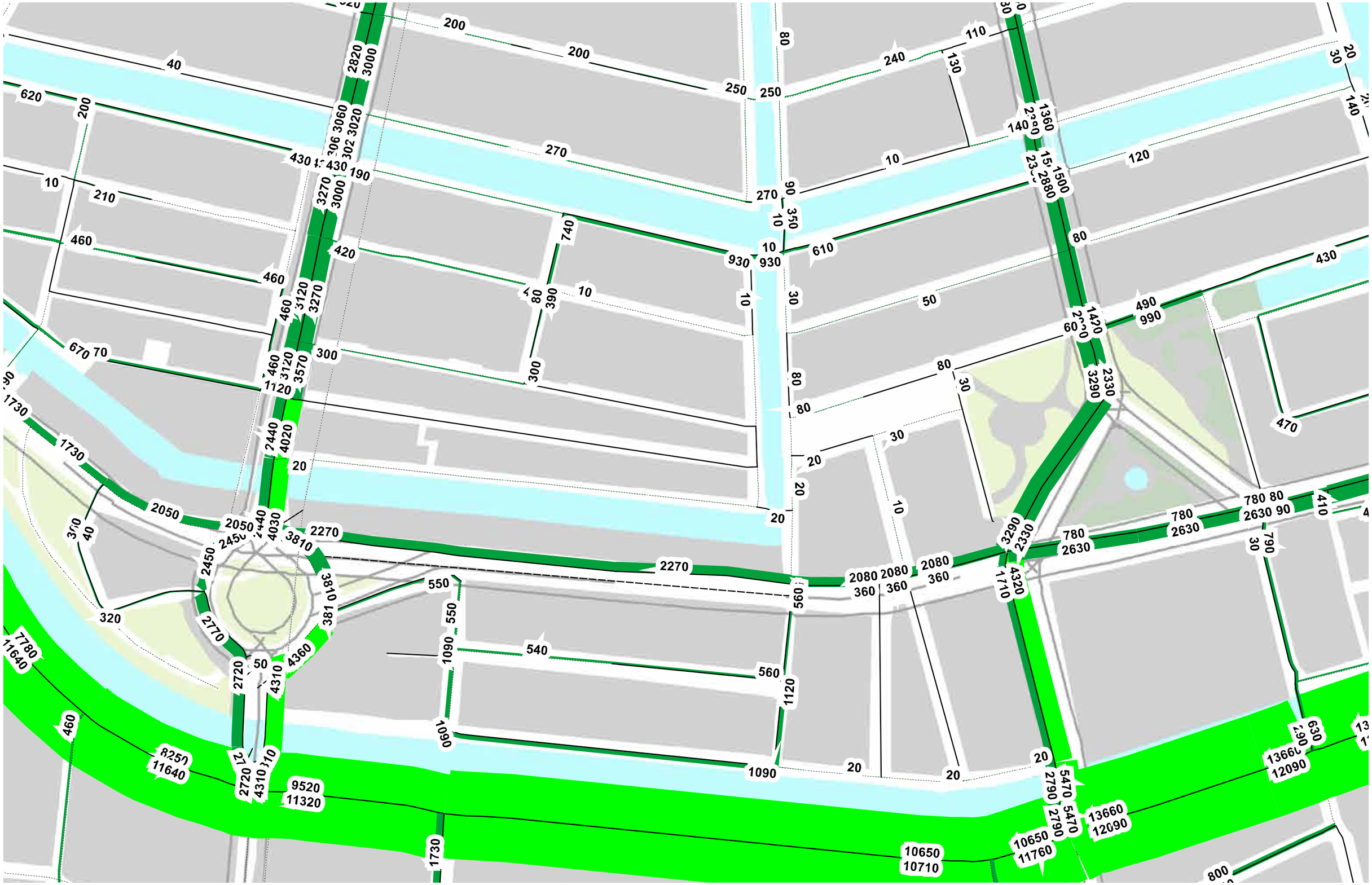
Wanneer er ook nog eenrichtingsverkeer (zuidwaarts) ingevoerd wordt, dan zorgt voor een aanvullende, relatief beperkte toename verkeer op de Vijzelgracht. Daar stijgt de intensiteit nog eens met 200 voertuigen per dag. Daarnaast wordt ook de kruising Weteringstraat - Stadhouderskade druk.

VERKEERSSCENARIO'S DOORGEREKEND: AUTO



scenario 2b: tramlijn verlegd, autoverkeer zuidwaarts 15 km/u

VERKEERSSCENARIO'S DOORGEREKEND: AUTO



scenario 1b: tramlijn verlegd, auto tweerichtingen 15 km/u

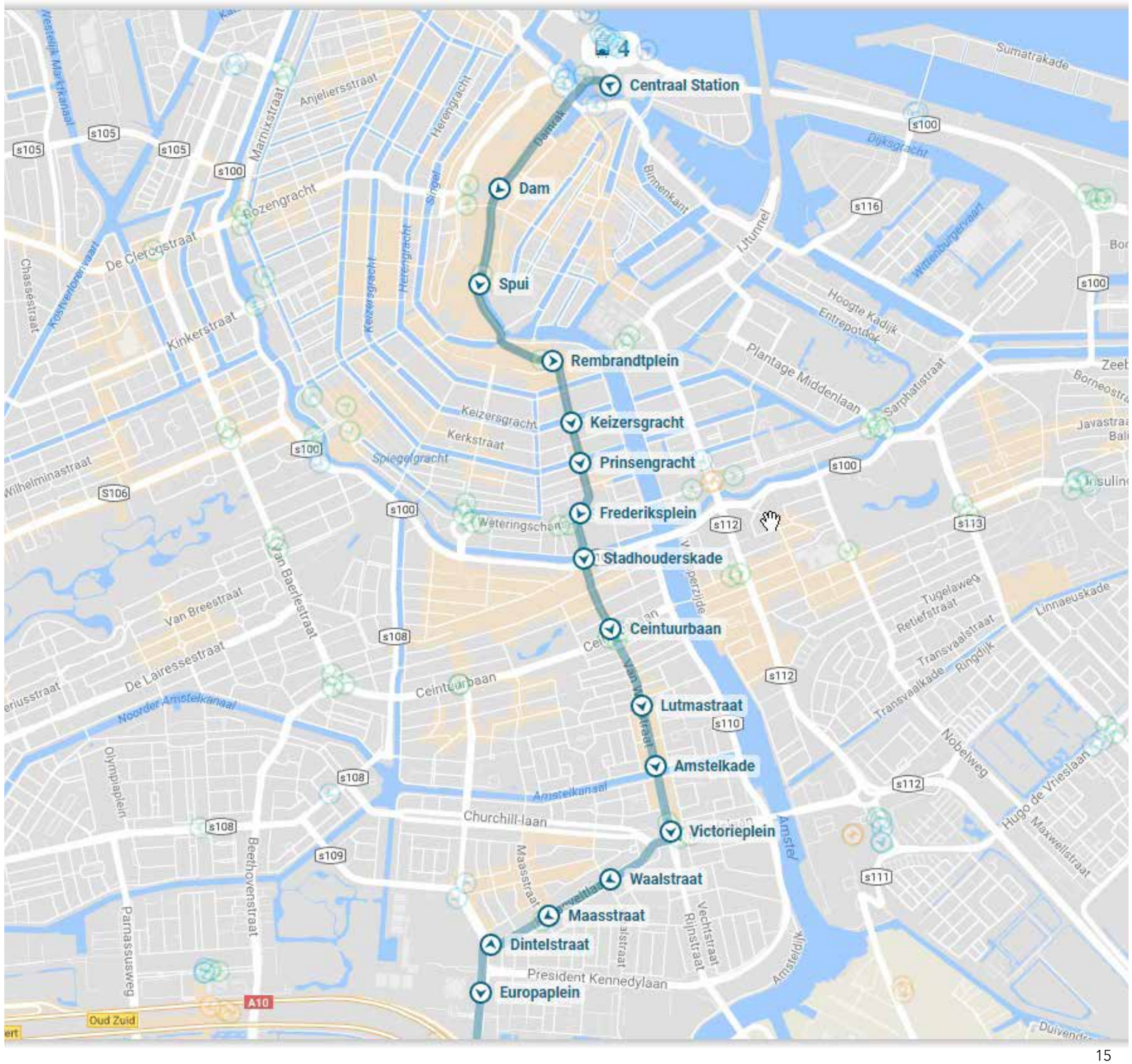
TRAMLIJN 4

Tramlijn 4 loopt van Centraal Station via Rembrandtplein naar stadsdeel Oost. De lijn loopt voor een groot deel parallel aan de metrolijnen onder de Vijzelgracht en de Weesperstraat, en de tramlijn op de Vijzelgracht (14). Het is een lijn die relatief beperkt aantal reizigers vervoert. Sinds de opening van de noordzuidlijn is het reizigersaantal gedaald.

Toch is het tekort door de bocht om te stellen dat de tramlijn geen nut meer heeft. Zo verbindt zij de woonwijken van stadsdeel Oost met het Rembrandtplein. Bovendien wordt de Van Woustraat (noordelijk) momenteel omgebouwd om slechts fietsers en de tram te faciliteren.

Wanneer de tramlijn niet zou rijden, dan wordt zal de route over de Vijzelgracht circa 3000 passagiers/dag drukker worden. Voor passagiers die van Oost naar Centraal of terug reizen is dit minder een probleem dan voor de bereikbaarheid van het Rembrandtplein.

Wanneer tramlijn 4 vanuit Stadsdeel Oost naar het Wteeringcircuit rijdt, om daarna samen met tramlijn 14 naar CS te rijden, dan is het zo dat de rotonde Weteringsplantsoen vertragend werkt voor het tramverkeer. Daarnaast is het echter de vraag of de tram zou moeten doorrijden naar CS, of dat er een visgraatmodel zou kunnen worden aangehouden, waar de tramlijn al eerder eindigt en men overstapt op een belangrijkere route.



VERKEERSSCENARIO'S DOORGEREKEND: OPENBAAR VERVOER



scenario 0: autonoom 2025 per etmaal

VERKEERSSCENARIO'S DOORGEREKEND: OPENBAAR VERVOER



scenario 1: tramlijn 14 opgeheven op de Utrechtsestraat

TRAMRAIL OVERRIJDBAAR MAKEN

Wanneer tramlijn 4 een andere route zou gaan rijden, dan komt ruimte vrij op de Utrechtse-straat. Deze ruimte kan worden benut voor langzaam verkeer. Het is echter wellicht niet nodig om de rails ook direct fysiek te verwijderen. De tramrails zal dichtgemaakt moeten worden zodat zij overrijdbaar wordt. Door hiervoor niet-permantent dichtingsmateriaal te gebruiken blijft het trace bruikbaar voor (langdurige) omleiding via Utrechtsestraat. Dit vereist dan wel dat op dat moment het overige (fiets en ev. auto) verkeer omgeleid wordt.

Gebruik van de tramrails voor kortdurende omleidingen (bij calamiteiten) ligt minder voor de hand omdat het weer bruikbaar maken van de tramrails niet op stel en sprong mogelijk is, noch het instellen van omleidingsroutes voor fiets (en ev. auto).

Het GVB, en andere tram en treindiensten, hebben reeds enige ervaring met het tijdelijk dichten van tramrails. Bruikbare materialen om de tramrail niet-permanent dicht te maken zijn bijvoorbeeld:
- Schuimrubber in de voegen
- Rubber FlangewayFiller
- Touw

Nader onderzoek is gewenst naar het optimale materiaal.



Delen tweet Reageren

GVB vult tramrails met schuimrubber wegens Giro d Italia

06 mei 2010 15:36

evenementen reisinformatie

Van zaterdag 8 mei tot en met maandag 10 mei vindt de Giro d'Italia plaats in Amsterdam. Om wielrenners veilig over het parcours te leiden, wordt zo'n 650 meter tramrails opgevuld met een hard soort schuimrubber. Ook past GVB op deze dagen tramroutes aan.

Het opvullen van de tramrails gebeurt ter hoogte van de Vijzelgracht, Ceintuurbaan, Apollolaan en de Olympiaweg. Dit voorkomt dat wielrenners met hun banden klem komen te zitten in de tramrails.

Bereikbaarheid
De Giro d'Italia start op zaterdag 8 mei op het Museumplein met een individuele tijdrit. Zondag 9 mei koerst het peloton vanaf het Museumplein naar de finish in Utrecht en maandag 10 mei start de etappe op de Zuidas. Hierna gaat de 'corsa rossa' verder in Italië. GVB moet met name op 8 mei ruim baan maken voor de wielrenners.

Aanpassingen
Op zaterdag 8 mei geldt voor de hele dag een apart tramnet. Tram 1, 13, 17 en 26 rijden de normale route. Tram 2, 4, 5, 9 en 14 rijden om of ingekort, tram 16, 24 en 25 rijden niet. Daarnaast zijn er twee gecombineerde tramlijnen, tram 3 en 10 en tram 7 en 12. Ook de bussen rijden aangepaste routes. Voor 9 en 10 mei geldt dat er op bepaalde tijden enkele omleidingen en inkortingen zijn. Voor meer informatie over bereikbaarheid tijdens de Giro D'Italia kijk op www.gvb.nl.

TRAMRAIL OVERRIJDBAAR MAKEN

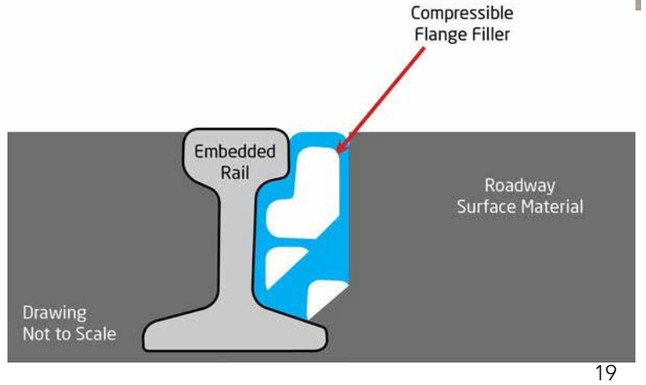
COMPRESSIBLE RUBBER FLANGEWAY FILLER IN TRAMRAILS

(semi)Permanente afdichting groeven. Dit materiaal is samenduwbaar bij zware voertuigen, zodat het niet verwijderd hoeft te worden voordat de tram hier weer overheen kan rijden. Testresultaten voor langere wegvakken (Zurich) zijn echter nog niet volledig positief.





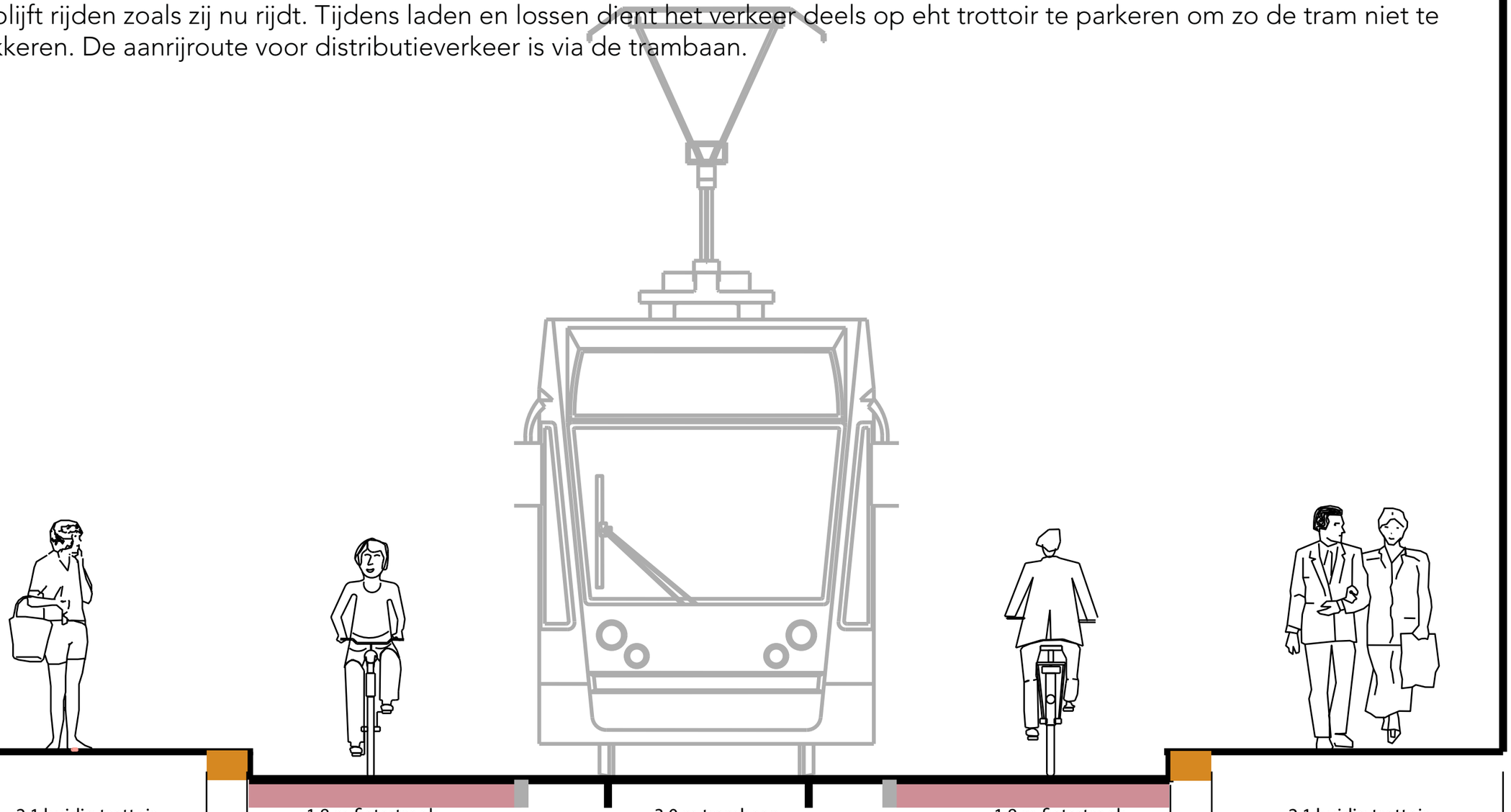




MOGELIJKE INRICHTING CONFORM MODEL ‘AUTOLOZE UTRECHTSESTRAAT’

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

Wanneer de auto in twee richtingen verwijderd kan worden uit het straatprofiel, dan zijn de rijlopers volledig fietsvrij. Door hier 1,8 brede fietsstroken (1,7 m + 0,1 m asmarkering) van te maken ontstaat 0,3 m brede ruimte voor de voetganger aan beide zijden. Dit model behelst een marginale verbetering voor de voetganger, naast een kwaliteitsverbetering voor de fietser. De tramlijn blijft rijden zoals zij nu rijdt. Tijdens laden en lossen dient het verkeer deels op eht trottoir te parkeren om zo de tram niet te blokkeren. De aanrijroute voor distributieverkeer is via de trambaan.

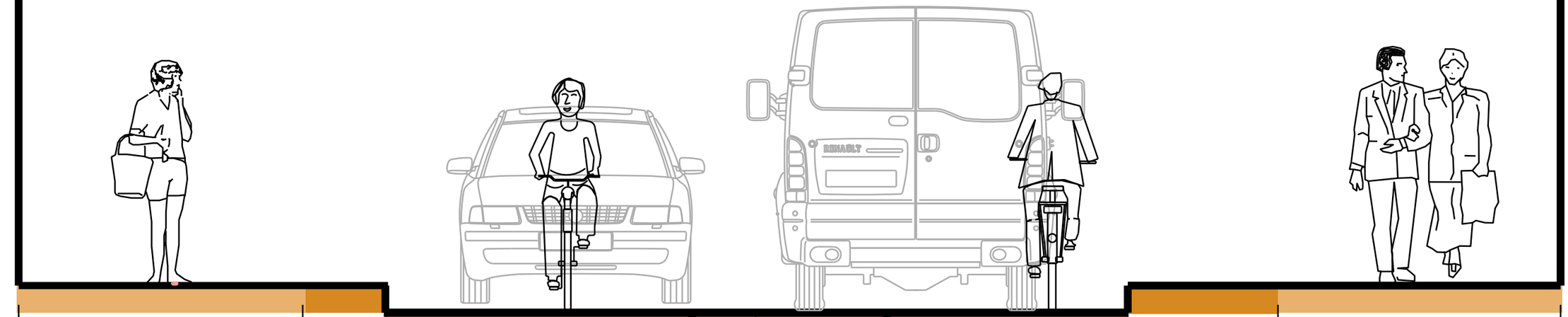


MOGELIJKE INRICHTING CONFORM MODEL ‘DAMSTRAAT’

Voetganger + fietsers + auto's + ~~trams~~

tweerichtingsverkeer

Wanneer de tramlijn vervalt, en het niet mogelijk is om autoverkeer in minimaal 1 richting te weren, dan kan er 1,7 m trottoir-ruimte worden toegevoegd. De fietser rijdt in beide richtingen mee met de auto. De verbreding van het trottoir is aanzienlijk; aan een zijde haalt zij de gemeentelijke gewenste doorloopbreedte van 2,9-3,6 m (tenzij deze door middel van uitstallingen weer verder beperkt wordt.

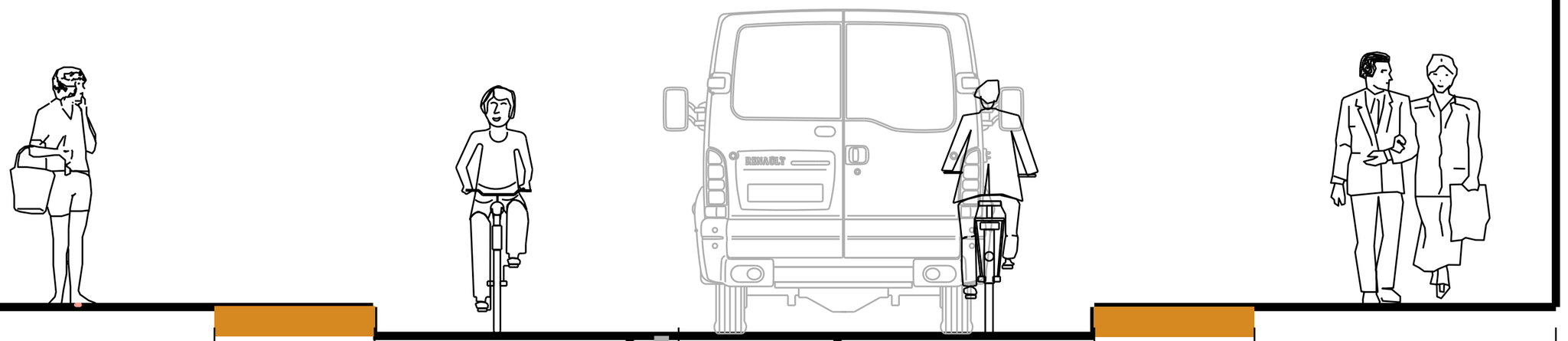


MOGELIJKE INRICHTING CONFORM MODEL ‘HAARLEMMERSTRAAT’

Voetganger + fietsers + auto's + ~~trams~~

1 richtingsverkeer

Wanneer de tramlijn vervalt, en de auto slechts in zuidelijke richting rijdt dan ontstaat er ruimte voor de fiets, en ruimte voor de voetganger. In totaal kan er 2,2 m trottoirruimte worden toegevoegd. Dit is aanzienlijk; de gemeentelijk gewenste doorloopbreedtes worden gehaald. In noordelijke richting kan een fietspad van 2,10 m breed worden ingepast, terwijl in zuidelijke richting en 2,9 m brede fietsstraat gefaciliteerd kan worden.



2,1 huidig trottoir | 1,1 m verbreding | 2,1 fietspad (incl rail) | 2,9 gedeelde rijloper (incl rail) | 1,1 m verbreding | 2,1 huidig trottoir

3.2 | 5.0 | 3.2

INSPIRATIE TACTICAL URBANISM:

HOE MAKEN WE MEER OPENBARE RUIMTE MET MINDER MIDDELEN



Voor een pilot, een verkenning, wordt uitgegaan van materialen die gemakkelijk aan te passen zijn, te verwijderen zij, betaalbaar zijn en toch snel veel resultaat bieden.

Hiervoor wordt inspiratie gehaald uit Tactical Urbanism, uit de VS. Hiermee komen de doelen voor meer voetgangersruimte en een aantrekkelijker, leefbaarder straat nu alvast binnen handbereik. Een aantal beelden ter inspiratie.

Tactical Urbanism is all about action. Also known as DIY Urbanism, Planning-by-Doing, Urban Acupuncture, or Urban Prototyping, this approach refers to a city, organizational, and/or citizen-led approach to neighborhood building using short-term, low-cost, and scalable interventions to catalyze long-term change.

Streets Plan Collective, 2016, Tactical Urbanism; Short Term Actioun for Long Term Change

INSPIRATIE TACTICAL URBANISM:

KANSEN: DOORLOOPRUIMTE VOETGANGER VRIJMAKEN DOOR UITPLAATSEN OBJECTEN IN TROTTOIR VERBREDING

MIDDELEN: Afgeschermde verblijfsruimte in ‘gewonnen verkeersruimte.’ Plantenbakken e.d. op straat. Zonder vlonder: afstapje (of hellingplank). Huidige en nieuwe objecten van trottoir naar deze nieuwe strook verplaatsen.







INSPIRATIE TACTICAL URBANISM:

KANSEN: DOORLOOPRUIMTE VOETGANGER VRIJMAKEN DOOR UITPLAATSEN OBJECTEN IN TROTTOIR VERBREDING

MIDDELEN: Afgeschermde verblijfsruimte in ‘gewonnen’ verkeersruimte. Plantenbakken en banken als afscherming e.d. op straat. Met een vlonder ontstaat ook een gelijkvloerse trottoirverbreding. Huidige en nieuwe objecten van trottoir naar deze nieuwe strook verplaatsen.







INSPIRATIE TACTICAL URBANISM:

KANSEN: DOORLOOPRUIMTE VOETGANGER VRIJMAKEN DOOR UITPLAATSEN OBJECTEN IN TROTTOIR VERBREDING
VERBETEREN VERBLIJFSKWALITEIT DOOR TOEVOEGEN ‘GROENE’ ELEMENTEN (GROENE ‘PARKLETS’)

Middelen: Afgeschermde groene verblijfsruimte. Wellicht kunstgras als vloerkleed. Goedkopere of duurdere inrichtingselementen.







INSPIRATIE TACTICAL URBANISM:

KANSEN: RUIMTE VOOR DE VOETGANGER VEILIGER MAKEN, STRAAT VERGROENEN

MIDDELEN: Plaatsen groene objecten in ‘gewonnen’ verkeersruimte, die als barriere dienen en tegelijkertijd de straat vergroenen. Plantenbakken of boombakken. Wellicht bomen van toekomstige projecten ‘alvast’ hier plaatsen in plaats van bij de kweker.





INSPIRATIE TACTICAL URBANISM:

KANS: OBJECTEN VAN HUIDIG TROTTOIR VERPLAATSEN, FIETSPARKEEROPLOSSINGEN BIEDEN.

MIDDELEN: Los plaatsbare fietsvlonder of ‘bike corral’: gemakkelijk verwijderbaar. Optioneel extra wayfinding naar de stallingen.









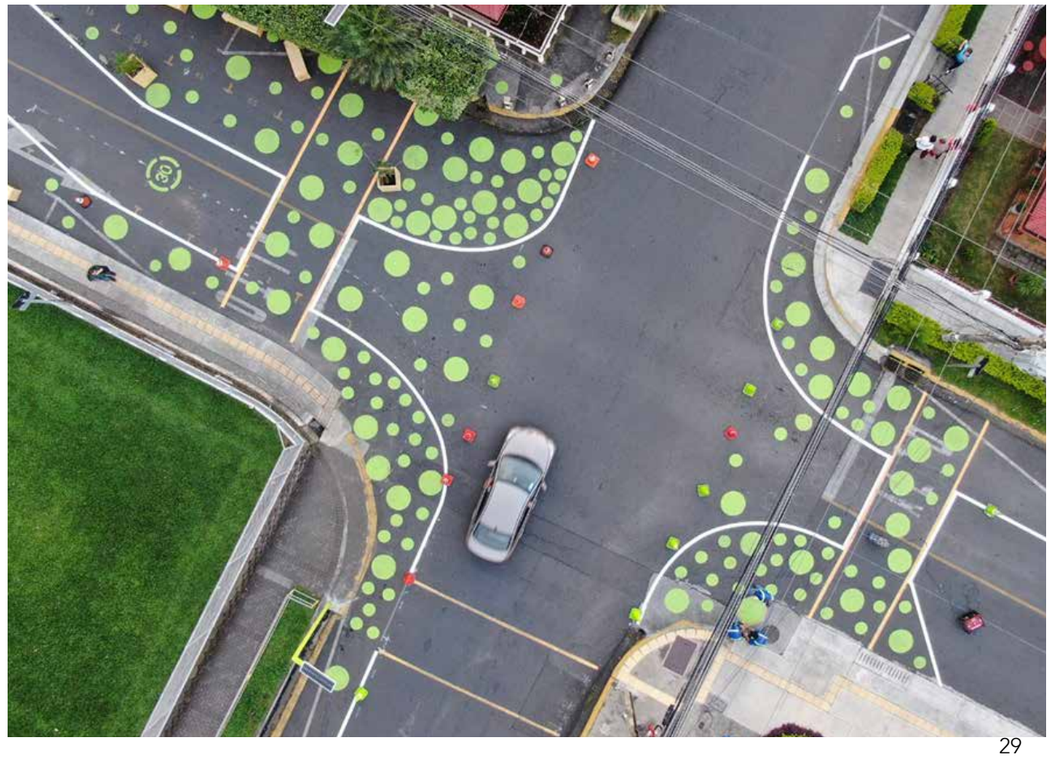
INSPIRATIE TACTICAL URBANISM:

KANSEN: NIEUWE VERBLIJFSRUIMTEN VISUEEL HERBESTEMMEN EN VORMGEVEN

MIDDELEN: straatverf om voetgangersdomein, eventueel fietsdomein aan te geven. Hiermee een statement maken; placemaking Utrechtsestraat.

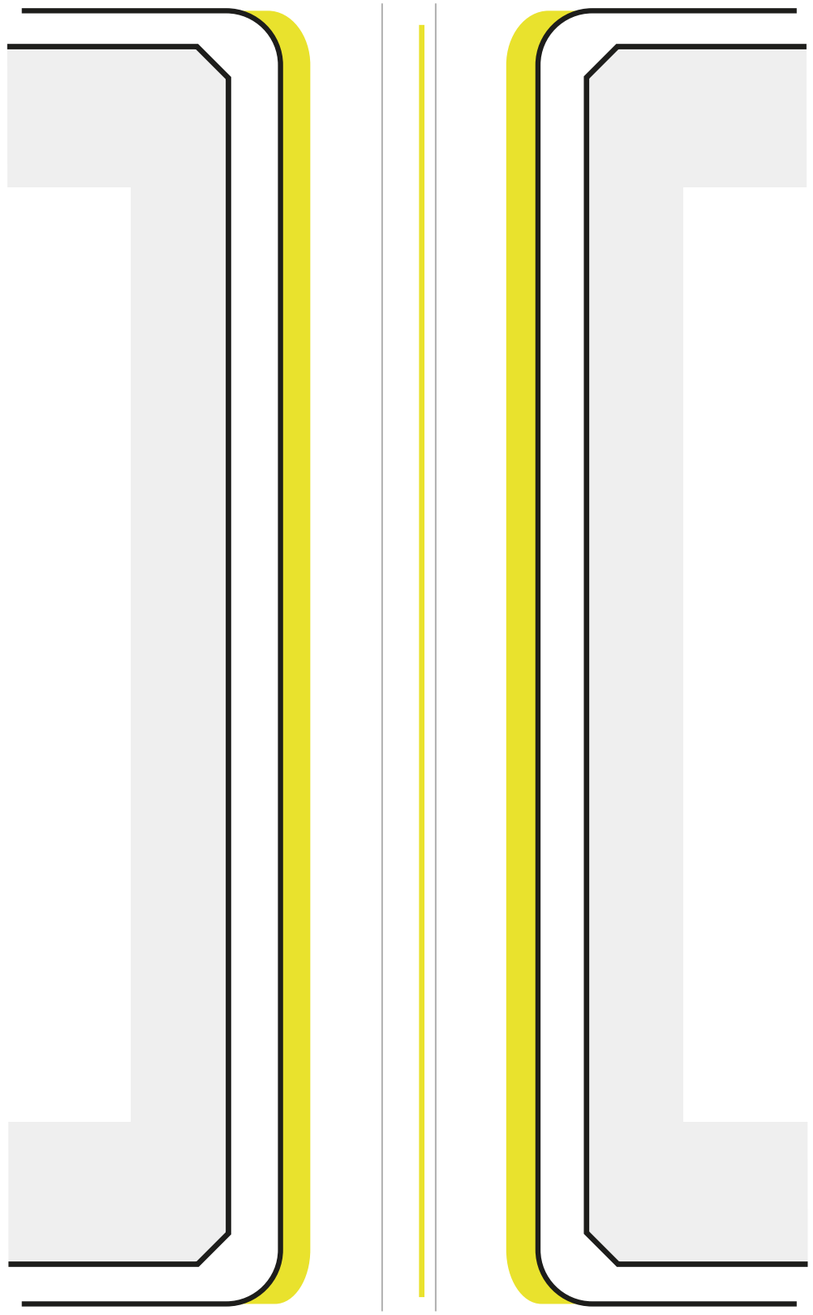






VINGEROEFENING ONTWERP UTRECHTSESTRAAT

De ruimte die beschikbaar komt voor de voetganger kan op verschillende manieren worden ingevuld. Een vingeroefening laat de kansen zien.



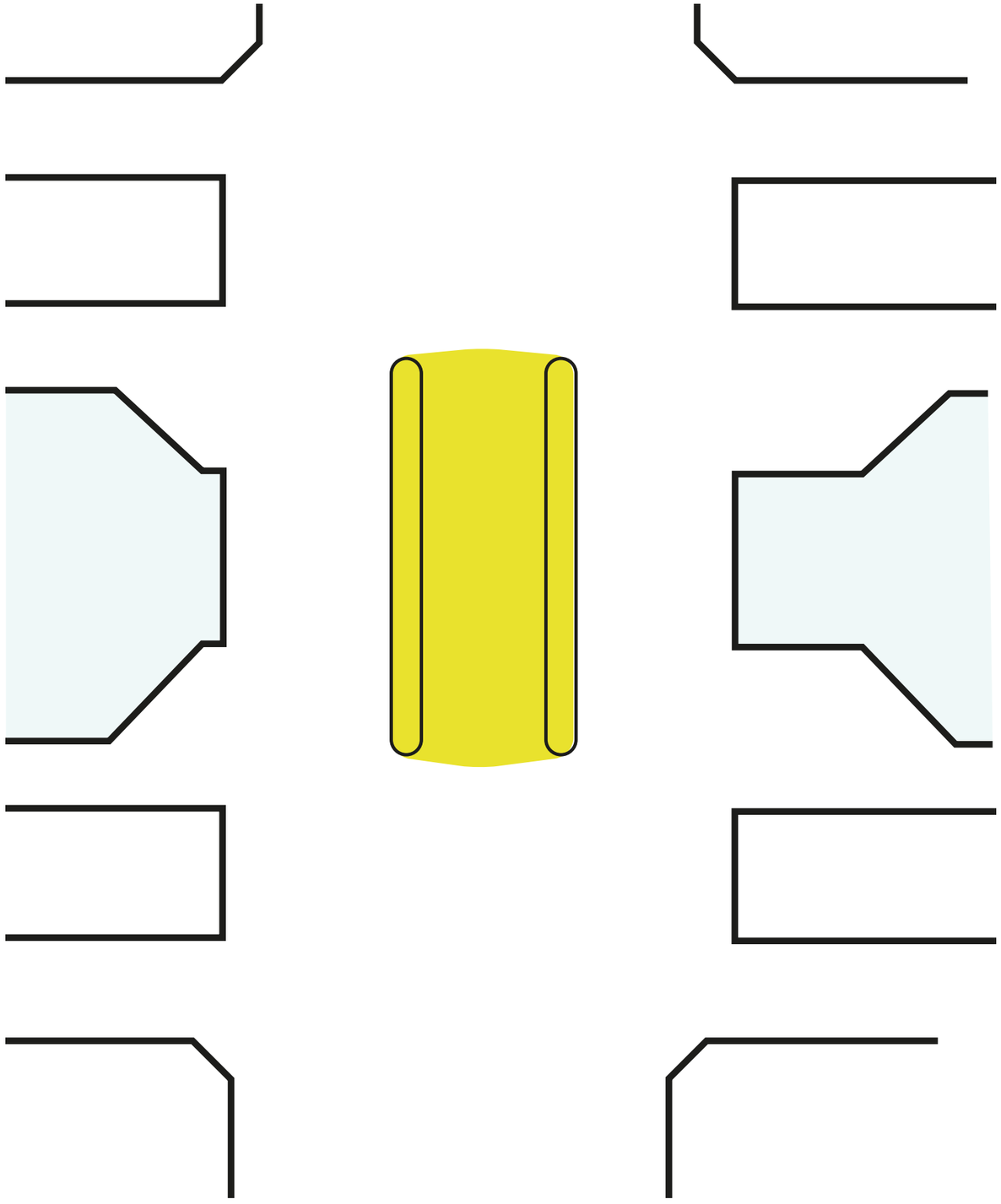
Langs de wegvakken is 1,1 meter aan elke zijde (of 2,2 m aan een zijde) beschikbaar, wanneer er eenrichtingsverkeer auto is. Wanneer er tweerichtingsverkeer auto is, is deze 0,6 m per zijde (of 1.1 m aan een zijde).

De bestaande witte belijning kan gedurende de pilot afgeplakt worden, en de tramrails kan gedurende de pilot dichtgemaakt worden met een (schuim)rubber. Met gele belijning kan de tijdelijke wegmarkering worden aangebracht.

In de zo ontstane restzones kunnen verschillende verblijfsfuncties worden toegevoegd, zoals vergroening, winkeluitstallingen, zitgelegenheid, fietsparkeren of simpelweg doorloopruimte voor de voetganger.

Met drie verschillende denkrichtingen worden hier modellen gepresenteerd voor de inrichting van deze stroken.

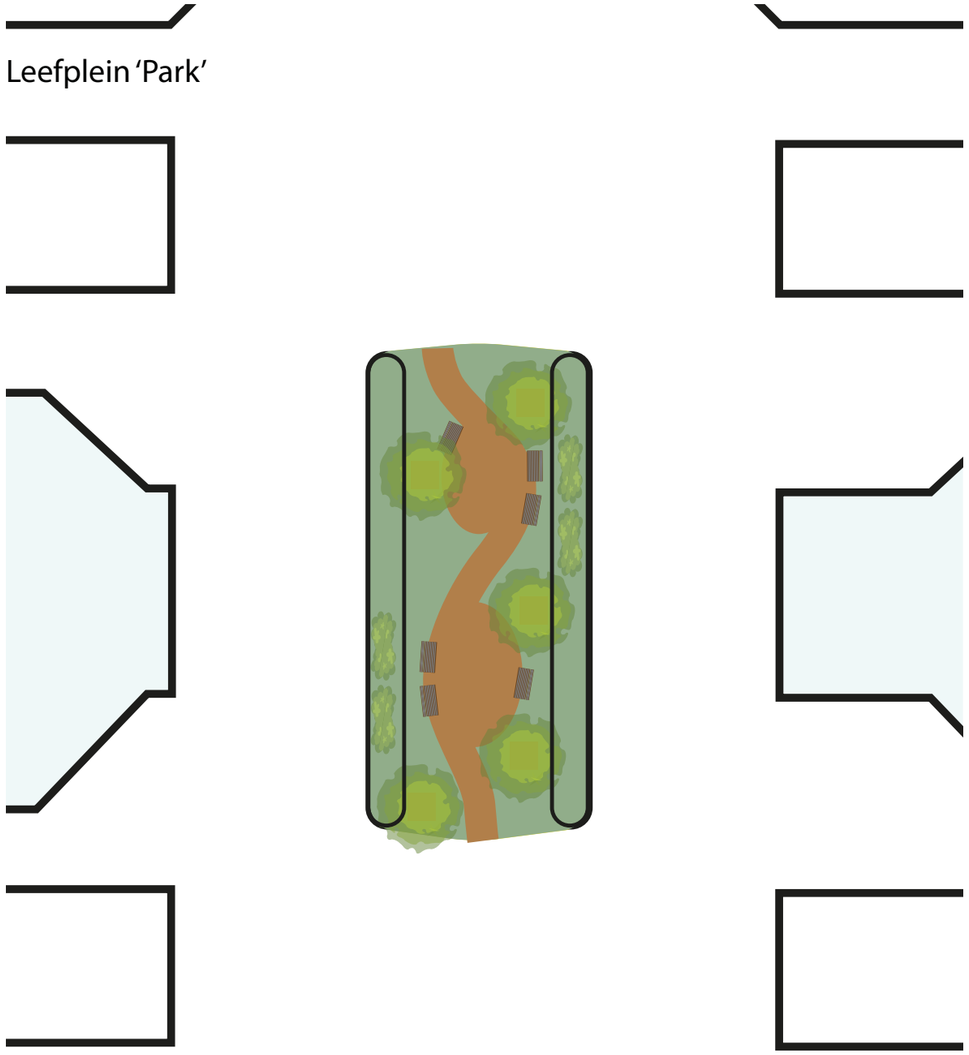
VINGEROEFENING ONTWERP UTRECHTSESTRAAT



Op de bruggen komt de ruimte tussen de halteperrons vrij als verblijfsgebied. De rijbanen daarbuiten moeten beschikbaar blijven voor fiets- en autoverkeer, voor noord-zuid verkeer en voor draaibewegingen over de kades. Autoverkeer op de grachten dient rechtdoor te kunnen blijven rijden, naast ook U-bochten om de halteperrons.

VINGEROEFENING ONTWERP UTRECHTSESTRAAT

Leefplein ‘Park’







Een groene rustplek met minimale groene middelen.

ONTWERPOPTIES BRUGGEN

Tussen de halteperrons kunnen in deze pilot ‘Leefpleintjes’ aangelegd worden. Voor de drie pleintjes worden de thema’s Park, Speel en Sport’ voorgesteld.

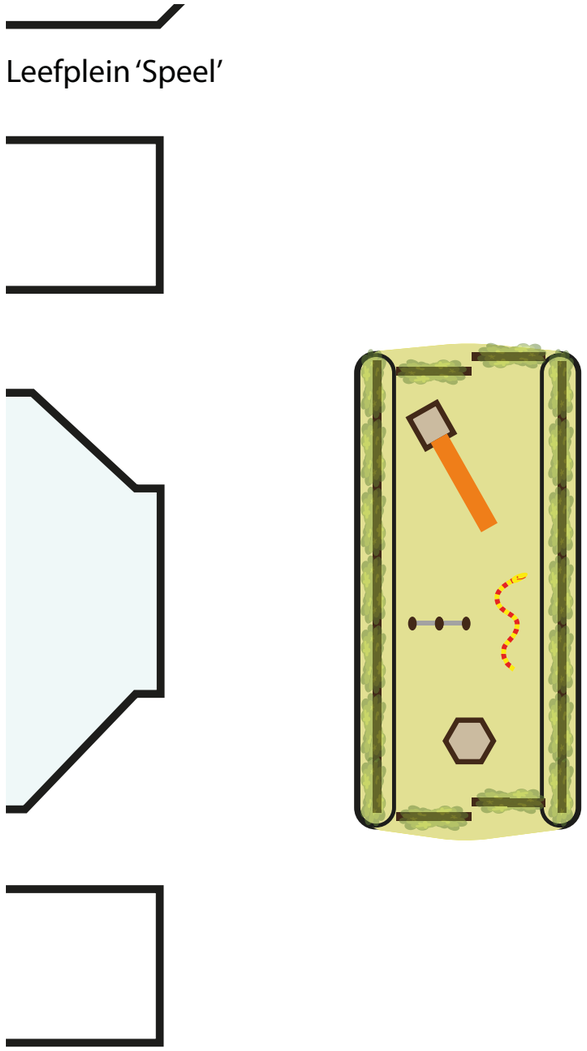
Het pleintje ‘Park’ kan aangekleed worden met een kunstgrasmat, met bomen in bakken of zakken. Op tijdelijk geplaatste publieke zitbanken ontstaan schaduwrijke, groene rustplekken.

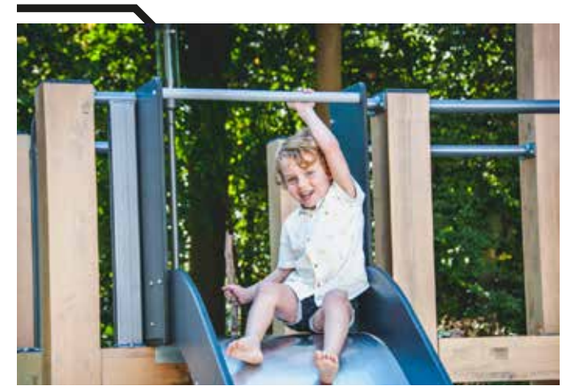
Het pleintje ‘Speel’ biedt kinderen de kans om buiten te spelen. Met hagen wordt het pleintje afgezet, zodat het pleintje afgeschermd wordt en men slechts aan twee kanten naar binnen kan. Kunstgras en rubber tegels, in combinatie met speelvoorzieningen, zorgen voor veel buitenspeelplezier.

Het pleintje ‘Sport’ geeft Amsterdammers de kans buiten te sporten. Afgeschermd
door hagen ontstaat een sportive buiten gym plaats, een beweegtuin. Hier kan men zich in het zweet werken in de open lucht.

VINGEROEFENING ONTWERP UTRECHTSESTRAAT

Leefplein ‘Speel’

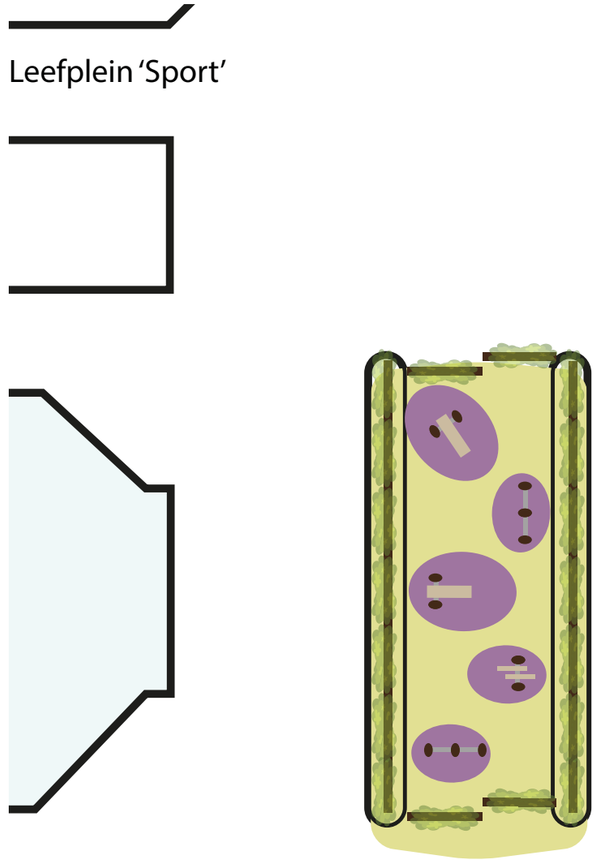






Spelaanleidingen op het leefpleintje bieden plaats voor kinderen (bron foto’s: Yalp)

Leefplein ‘Sport’

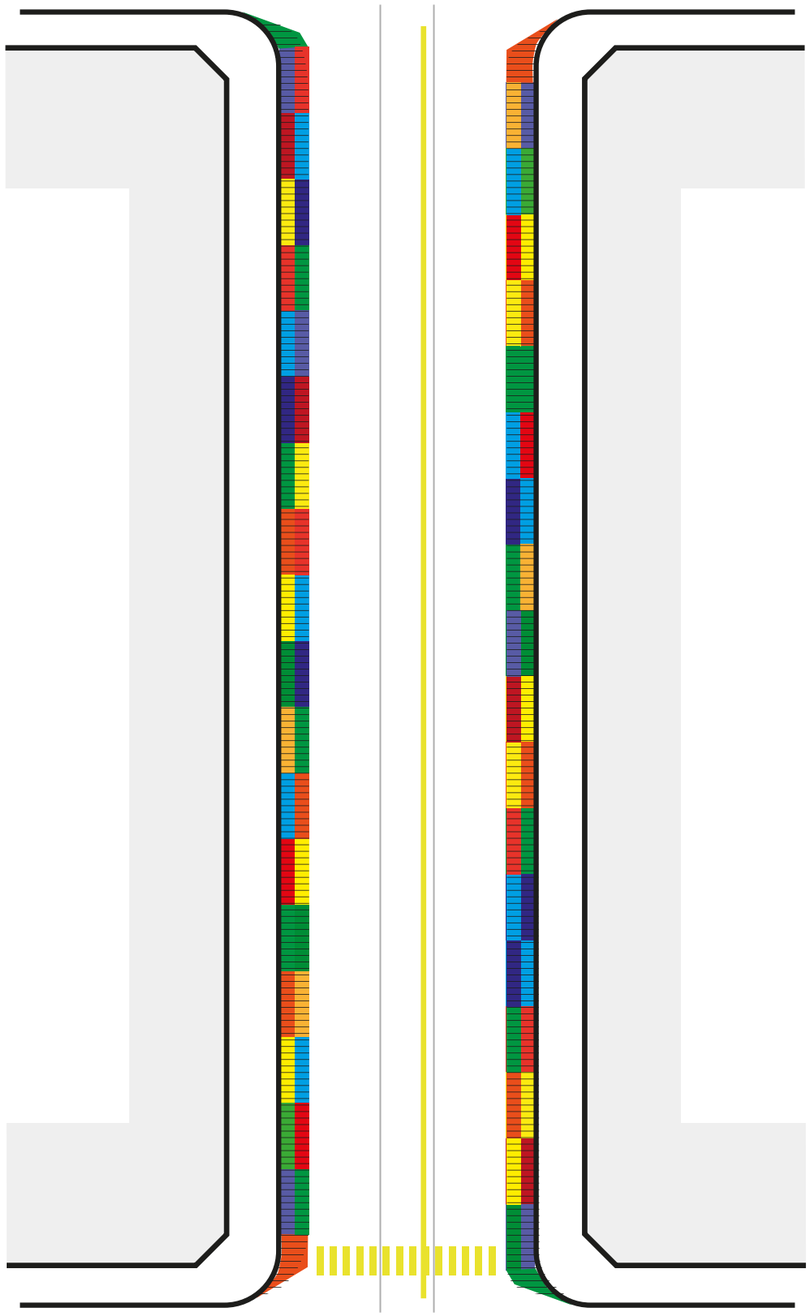






Buiten gym apparaten zorgen voor een beweegtuin.

VINGEROEFENING ONTWERP UTRECHTSESTRAAT



ONTWERPOPTIE 1:
EXTRA DOORLOOPBREEDTE OP TROTTOIRHOOGTE

Aan beide zijden wordt het trottoir verbreed met 1.1 m. Ondanks een ontmoedigingsbeleid worden her en der langs de gevel toch banken, reclame-uitstallingen of plantenpotten geplaatst die de doorloopruimte voor de voetganger beperken. In deze variant neemt de doorloopbreedte op het trottoir aanzienlijk toe. Door de extra voetgangersruimte op trottoirhoogte aan te leggen ontstaat een gelijkvloerse, goed bruikbare verbreding. Deze blijft vrij van extra objecten, zodat de voetganger hier optimaal van kan profiteren.

De 1,1 m verbreding (of wellicht in een ander model slechts 0,6 m) kan tot stand komen door pallets op de straat tegen het trottoir te plaaten. Een houten deklaag maakt het geheel glad en effen genoeg om te kunnen lopen. Door de platen in verschillende kleuren te schilderen ontstaat een speels geheel, wat past bij de tijdelijke invulling.

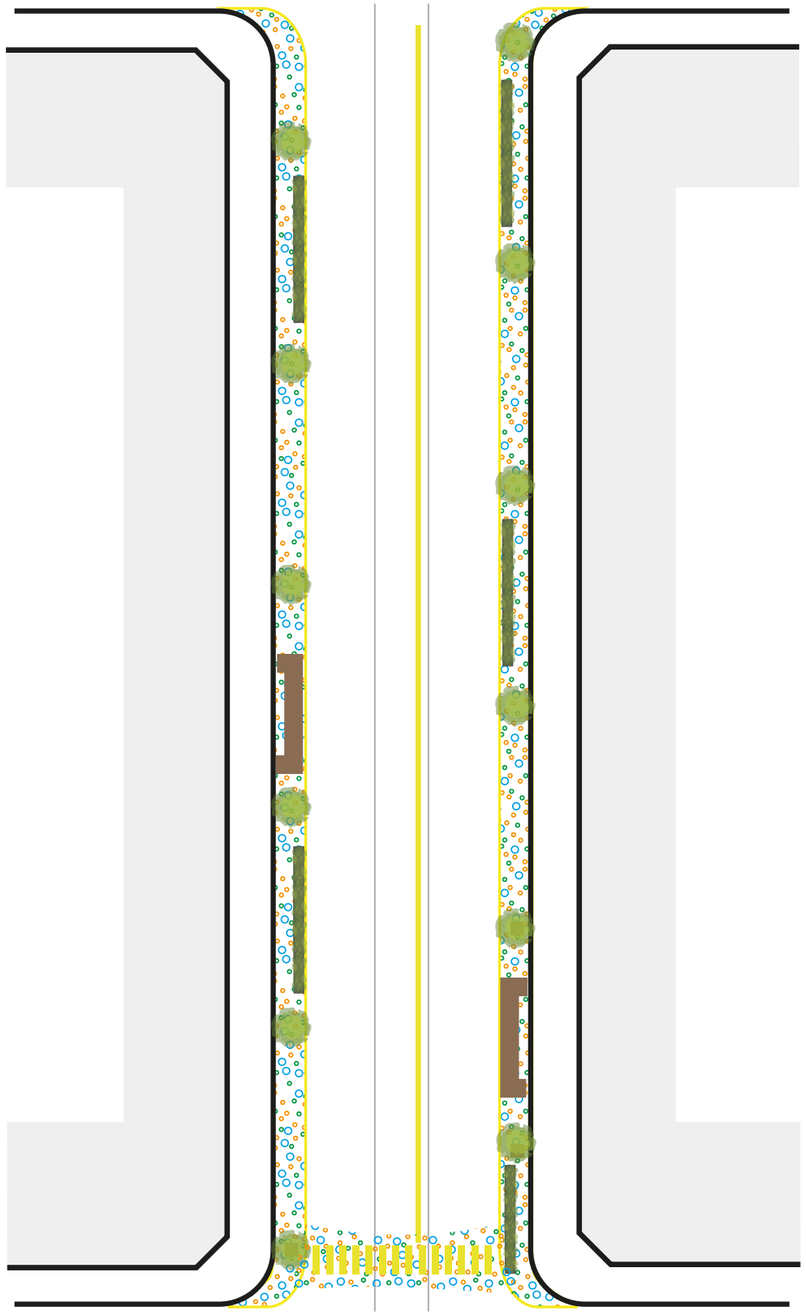




referentiebeelden: Lavington Street boardwalk, London. (bron: betterbankside.co.uk)


HOUTMAN
KAPPERS
MOBILIA

VINGEROEFENING ONTWERP UTRECHTSESTRAAT



ONTWERPOPTIE 2: EXTRA VERBLIJFSRUIMTE OP STRAATNIVEAU

In de 1.1 m trottoirverbreding kan extra verblijfsruimte ontstaan, die de smalle trottoirs kan ontlasten. Objecten die nu op het trottoir staan kunnen naar de extra strook, daardoor de trottoirs vrij blijven. Door de extra zone efficient af te bakenen met belijning en in te kleuren met een kleurrijk patroon van straatverf ontstaat een in het oog springend verblijfsgebied. Deze zone kan verder aangekleed worden met zitobjecten en groen. Dit kan varieren van het verplaatsen van huidige gevelterrassen naar de verblijfsstrook tot het plaatsen van openbare zitbanken.

Voor de groene aankleding kan onderzocht worden of toekomstig aan te planten bomen, die vaak bij de kweker klaar staan totdat het project aanvangt, alvast in boomzakken in de straat geplaatst kunnen worden. Na de pilot kunnen ze dan naar hun definitieve plek elders in de stad. Ook kant en klare hagen helpen bij het afscheiden van het verblijfsdomein van het verkeersdomein.





referentiebeelden: Bomen tijdelijk in bakken en zakken in Kopenhagen

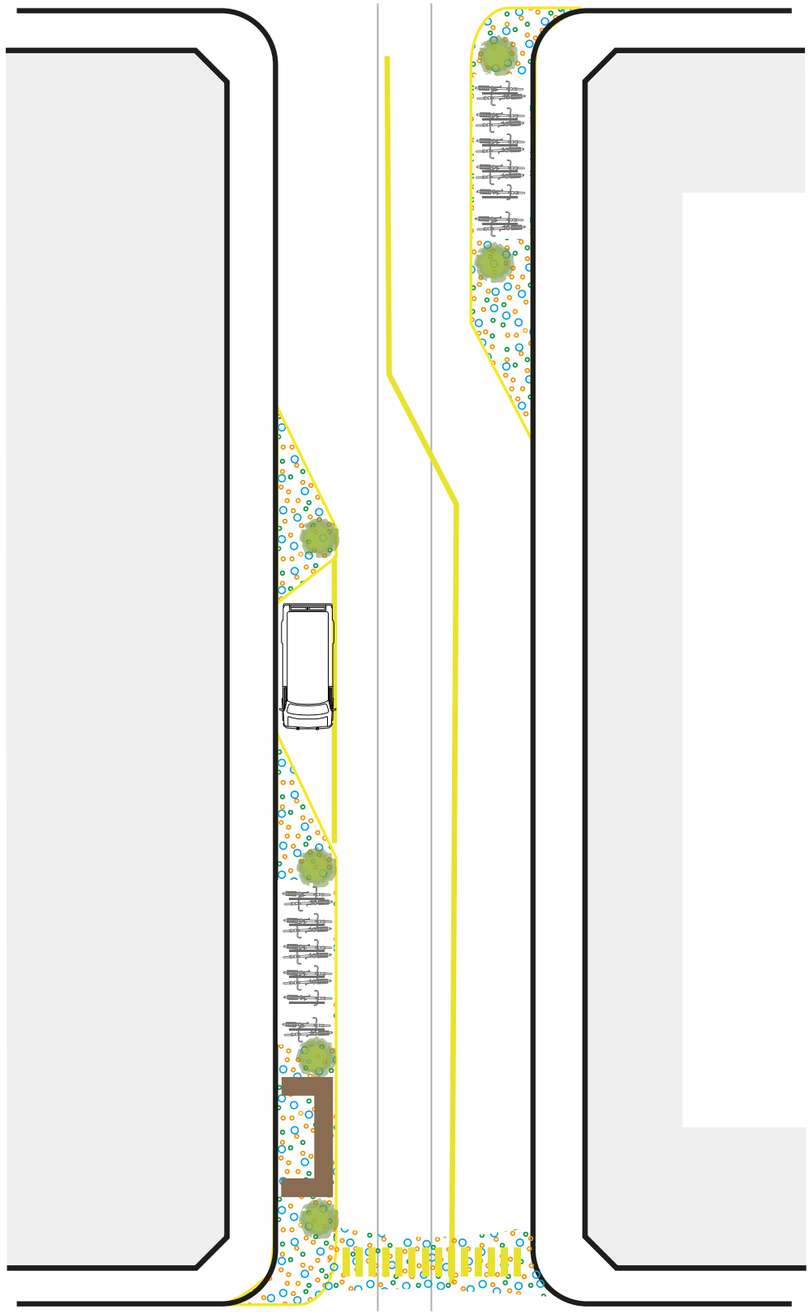




referentiebeelden: Verkeersruimte omzetten naar verblijfsruimte met verf in Belen (Colombia)


HOUTMAN
KAPPERS

VINGEROEFENING ONTWERP UTRECHTSESTRAAT



ONTWERPOPTIE 3: VERSPRINGENDE EXTRA VERBLIJFSRUIMTE OP STRAATNIVEAU

In de trottoirverbreding kan extra verblijfsruimte ontstaan, die de smalle trottoirs kan ontlasten. Objecten die nu op het trottoir staan kunnen naar de extra strook, daardoor kunnen de trottoirs vrij blijven.

In deze ontwerpoptie wordt de verbreding afwisselend aan de west- en de oostzijde geplaatst. Hierdoor ontstaat een 2,2 m diepe verblijfsruimte, waardoor functies zoals laden/lossen en fietsparkeren een plek kunnen vinden in deze zone. Daarnaast verspringt de rijbaan ook; een extra snelheidsremmer.

Door de extra zone efficient af te bakenen met belijning en in te kleuren met een kleurrijk patroon van straatverf ontstaat een in het oog springend verblijfsgebied. Deze zone van verder aangekleed worden met zitobjecten, bomen (in zakken/bakken), laad- en losvakken en fietsparkeren.



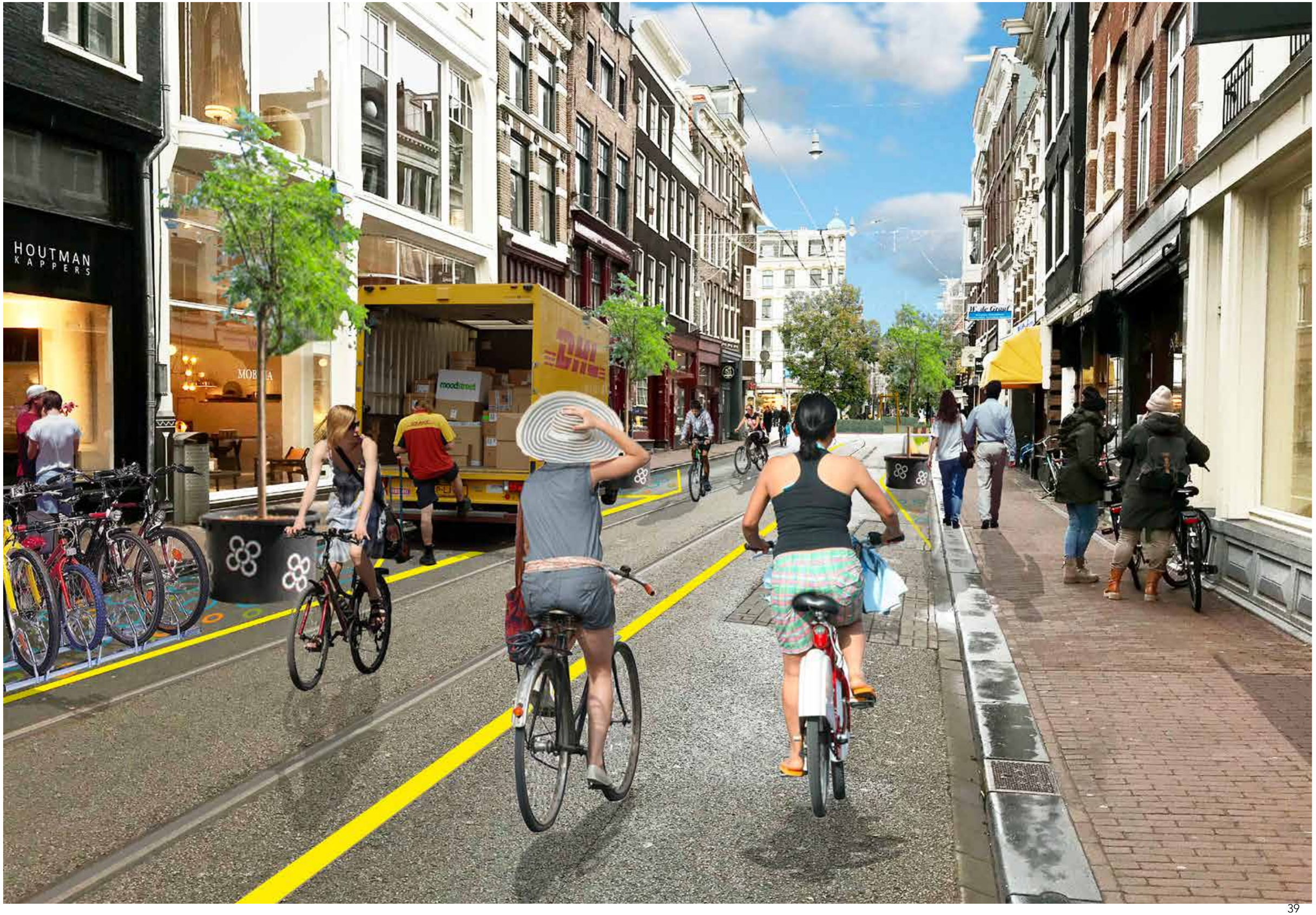


referentiebeelden: Fietsparkeren (links) en bomen tijdelijk in bakken en zakken

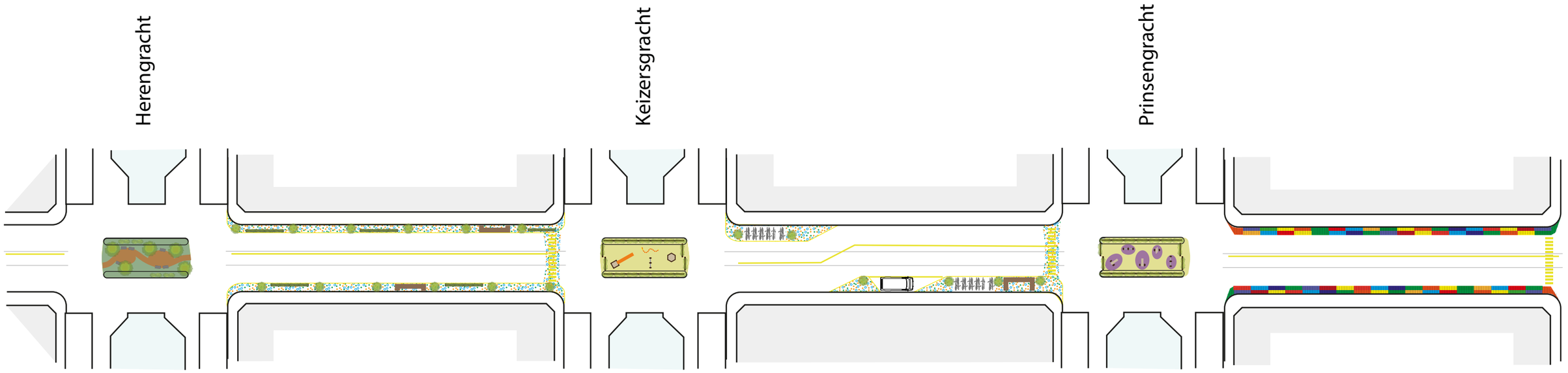




referentiebeelden: Verkeersruimte omzetten naar verblijfsruimte met verf en objecten


HOUTMAN
KAPPERS
DHL

VERVOLG



In deze verkenning zijn kaders bekeken en is inspiratie opgedaan hoe een mogelijke tijdelijke inrichting vorm te kunnen geven. Een vervolgstap kan een pilot zijn, waarin Iverschillende inrichtingsmogelijkheden getest kunnen worden. De drie modellen voor de wegvakken en de drie modellen voor de bruggen kunnen op het traject van Herengracht tot Frederiksplein uitgerold worden. Hierbij kan de best passende typologie voor elk wegvak bepaald worden in een participatief proces.

Met een toetsingskader kan bepaald worden in hoeverre de pilot voor meer verblijfsruimte op straat een succes is. Onderzocht kan worden welk type materiaal zich het beste houdt voor een tijdelijke situatie, welke functies prettig en welke als minder prettig worden ervaren, en hoe de leefbaarheid op de Utrecthsestraat per locatie mogelijk gestegen is. Daarnaast kunnen ook verkeerskundige en vervoerskundige aspecten getoetst worden.