Gemeente
Amsterdam

Tussenrapportage verkeersonderzoek Utrechtsestraat Autoluw

Team Onderzoek & Kennis
Verkeersonderzoek@amsterdam.nl
Projectnummer O-240432

28.02.2025

Inleiding

Team Onderzoek & Kennis van V&OR is gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de verkeerseffecten van eenrichtingsverkeersmaatregelen die mogelijk ingezet kunnen worden voor de Utrechtsestraat en de omliggende straten.

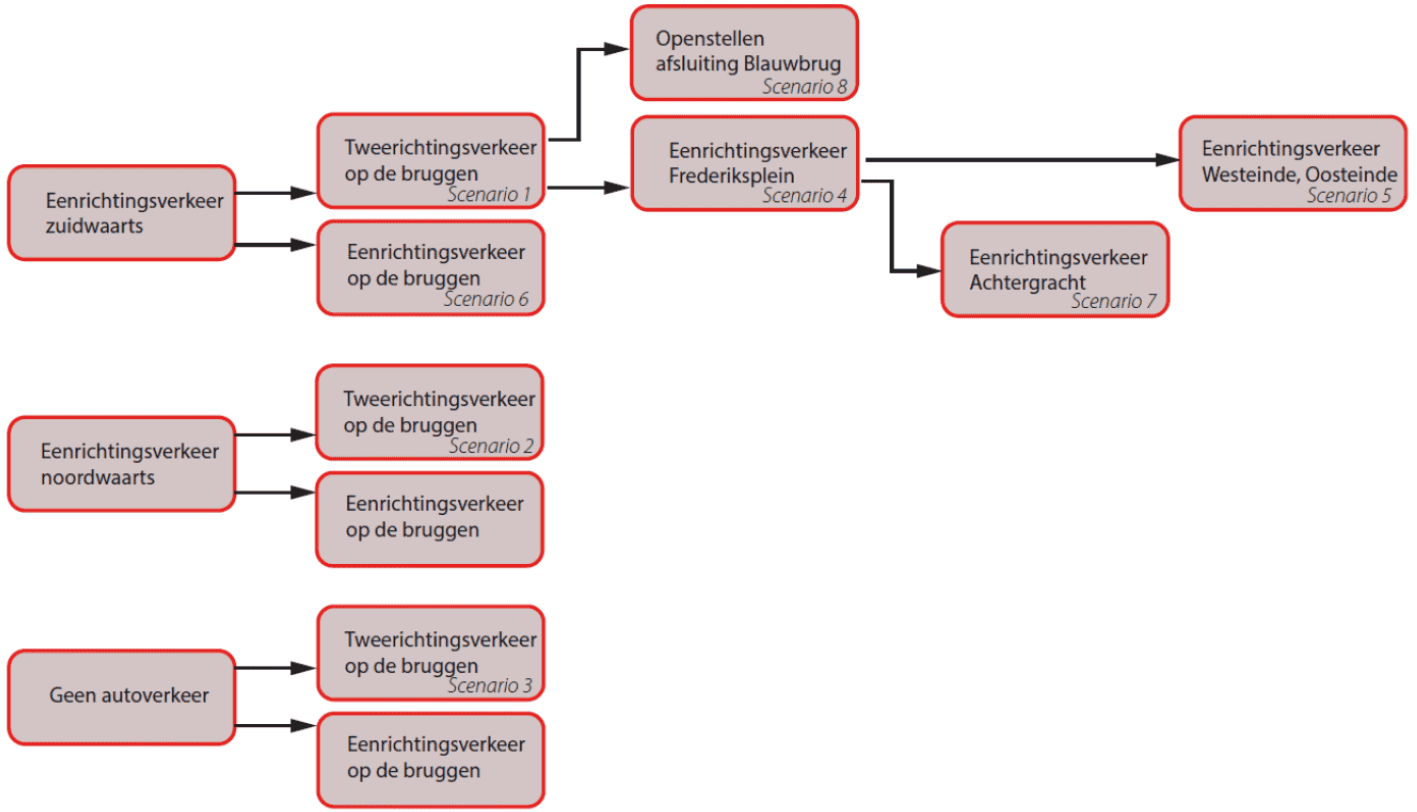


De opdrachtgever heeft een aantal scenario's van de eenrichtingsverkeersmaatregelen op en rond de Utrechtsestraat aangeleverd.
Deze scenario's worden bestudeerd met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA), versie 5.0 (recente versie van het model).

Het verkeersmodel is opgedeeld in zones van waaruit het verkeer op het netwerk komt. Het gebied Utrechtsestraat en omgeving is eigenlijk te fijnmazig om met het verkeersmodel de effecten goed in beeld te brengen. Het verkeersmodel is wel de enige tool die we ter beschikking hebben.

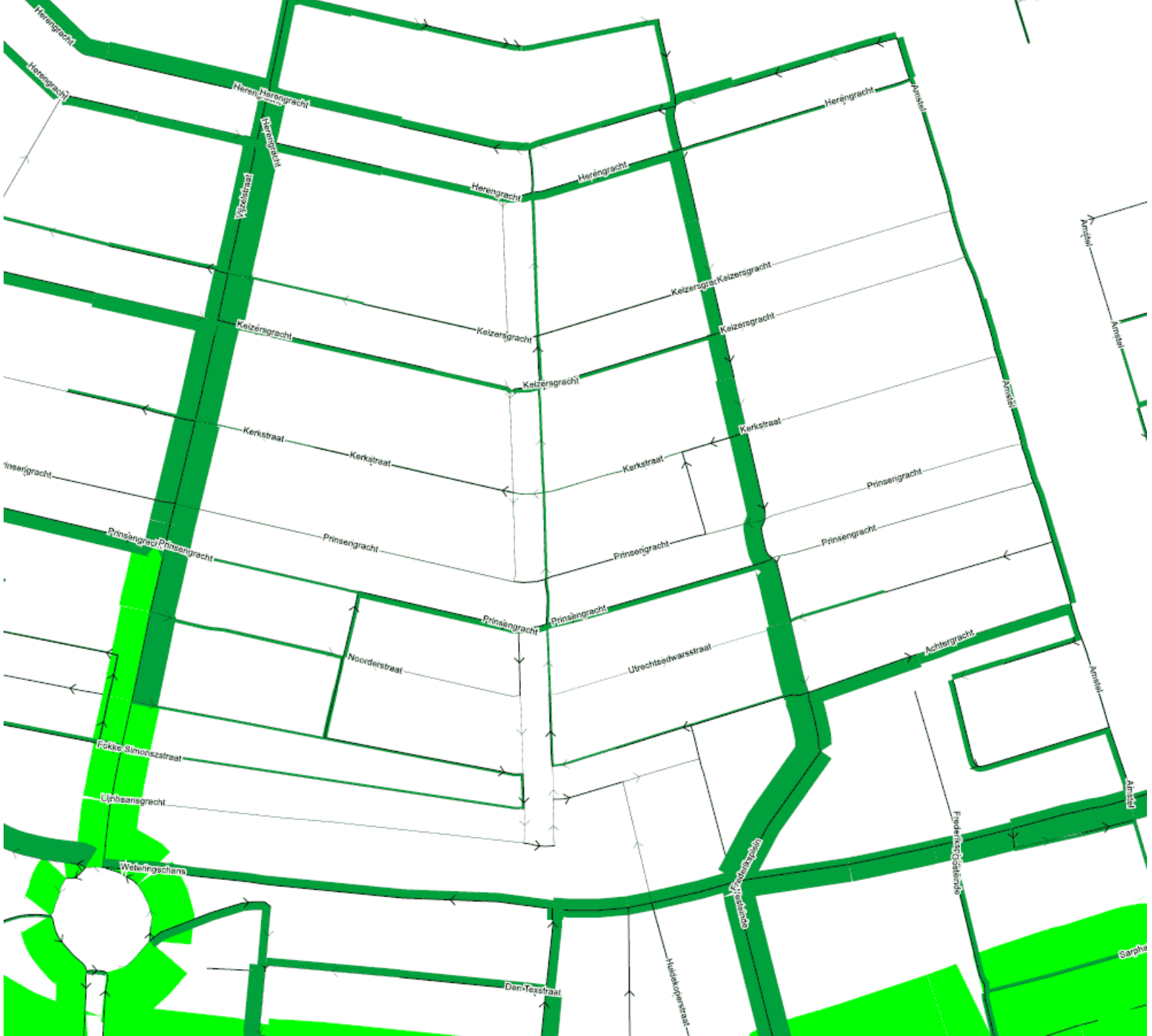
In deze tussenrapportage worden de uitkomsten van de volgende scenario's in beeld gebracht:

- **scenario 1**: eenrichtingsverkeer zuidwaarts op de Utrechtsestraat;
- **scenario 2**: eenrichtingsverkeer noordwaarts op de Utrechtsestraat;
- **scenario 4**: scenario 1 + eenrichtingsverkeer zuidwaarts tot de Sarphatistraat.



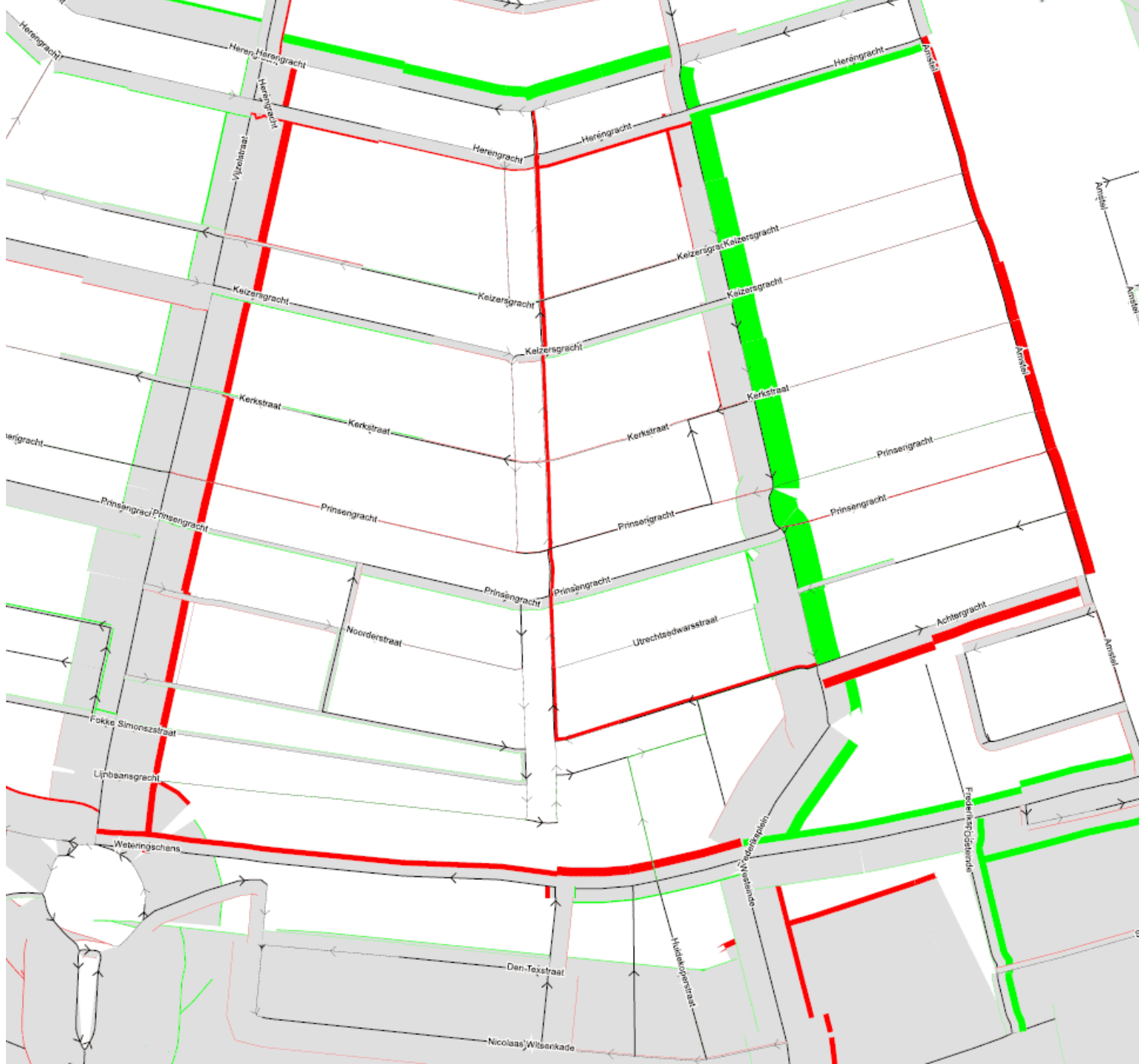
Scenario 1

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.

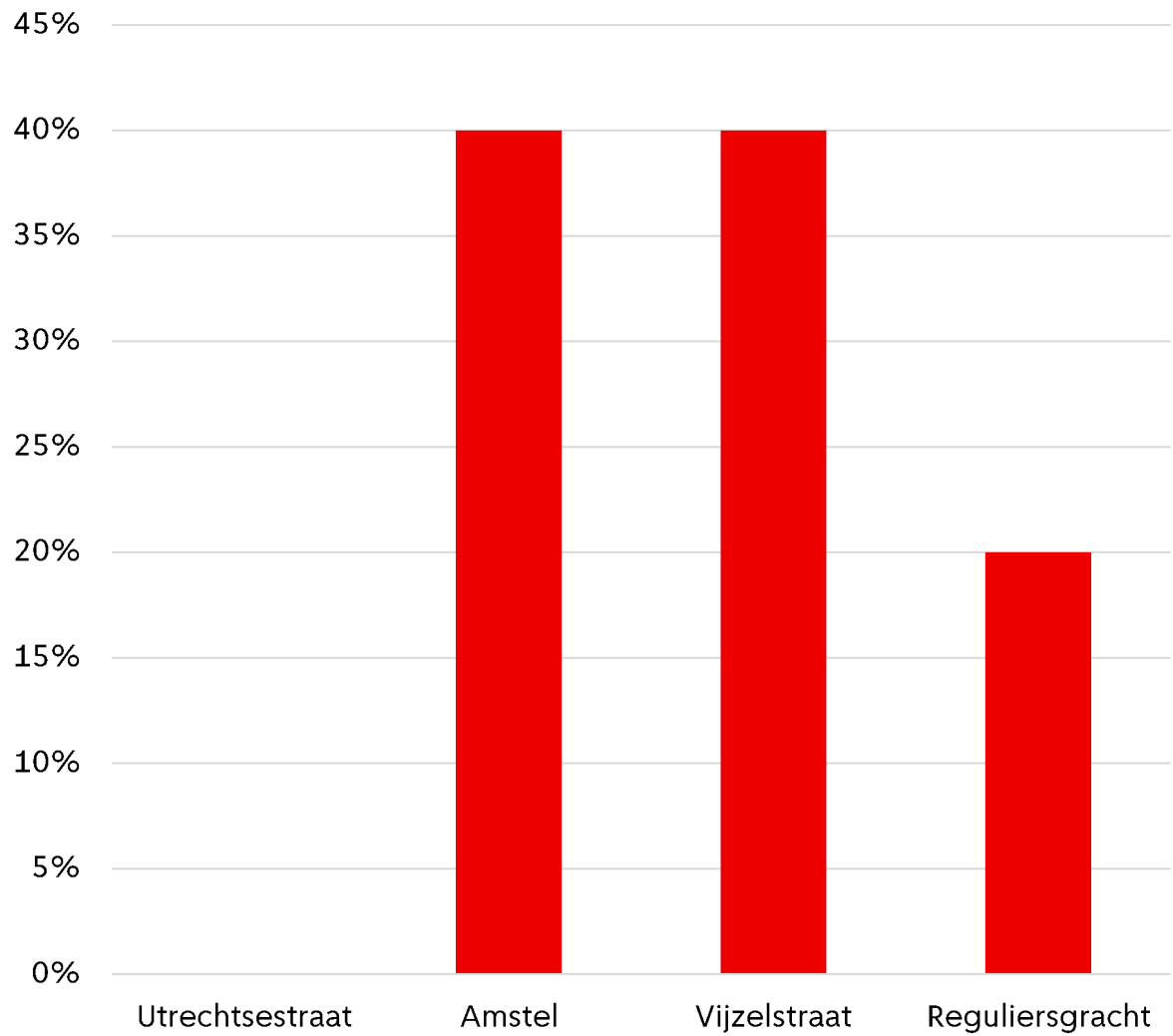


Door het invoeren van de 1- richting voor gemotoriseerd verkeer (auto's) van noord naar zuid is het volgende effect zichtbaar:

- 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.
- Een deel van het verkeer rijdt nu via de Achtergracht en de Amstel naar de bestemming.
- Daarnaast is er een toename van verkeer op de Falckstraat.
- Door de 1-richtingsinstelling van de Utrechtsestraat is er ook een toename van verkeer op de Vijzelstraat en vijzelgracht.
- Daarnaast is er een lichte toename van bestemmingsverkeer op de Reguliersgracht. De toename betreft circa 20%.
- Naast de afname van verkeer op de Utrechtsestraat is er ook een afname van verkeer op de grachten (met name de Herengracht. Het verkeer rijdt nu voornamelijk via de Vijzelstraat / Vijzelgracht en Weteringschans.
- Op de Sarphatistraat neemt het verkeer af ten opzichte van de referentiesituatie in 2030, voornamelijk westwaarts. Het verkeer rijdt via de Stadhouderskade, Westeinde, Weteringschans naar de Vijzelstraat.



In deze tabel wordt de verdeling toegenomen bestemmingsverkeer tussen de omliggende straten in scenario 1 weergegeven. Het verkeer van Zuid naar Noord op de Utrechtsestraat is 100% afgenomen. De toename betreft ook de richting Zuid naar Noord.



Beoordeling kruispuntstromen (intensiteit/capaciteit)

Door de eenrichtingsverkeer van Utrechtsestraat neemt het verkeer toe op andere wegen. Ook de kruisingen Weteringschans/Vijzelgracht, Frederiksplein/Achtergracht en Frederiksplein/Sarphatistraat zijn onderzocht. De gemiddelde afwikkeling van de kruisingen valt binnen de norm. De drukste stroom autoverkeer is toegenomen. Indien deze variant uiteindelijk de gekozen variant wordt, dan adviseren wij de VRI-regeling te optimaliseren naar de nieuwe verkeersstromen.

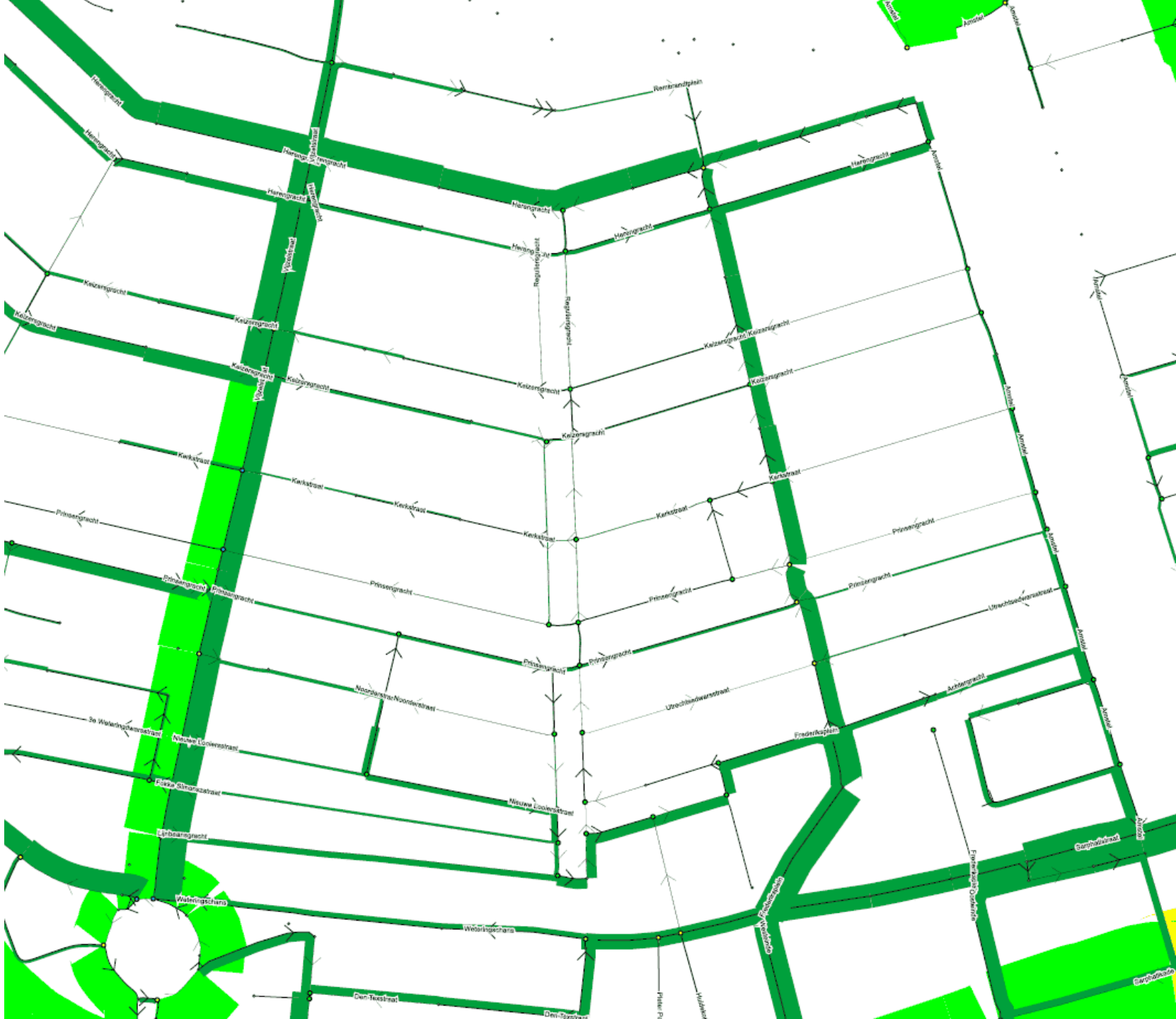
Volgens de werkwijze voldoen de kruispunten met de hoogste belasting aan de norm in scenario 1. In alle drie de gevallen is de gemiddelde V/C lager dan (of gelijk aan) 0,89 en de cyclustijd korter dan (of gelijk aan) 80 seconden.

Beoordeling kruispunten in VMA

Soort regeling	V/C max	V/C gew	Cyclustijd (s)	Oordeel
Fixed	> 0,89	> 0,89	nvt	Aandachtspunt
	> 0,89	<= 0,89	> 80	Aandachtspunt
	> 0,89	<= 0,89	<= 80	Voldoet (eventueel op automated zetten)
	<= 0,89	<= 0,89	Nvt	Voldoet
Automated	> 0,89	> 0,89	nvt	Aandachtspunt
	= 0,89	<= 0,89	> 80	Aandachtspunt
	= 0,89	<= 0,89	<= 80	Voldoet
	< 0,89	< 0,89	Nvt	Voldoet

Scenario 2

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.

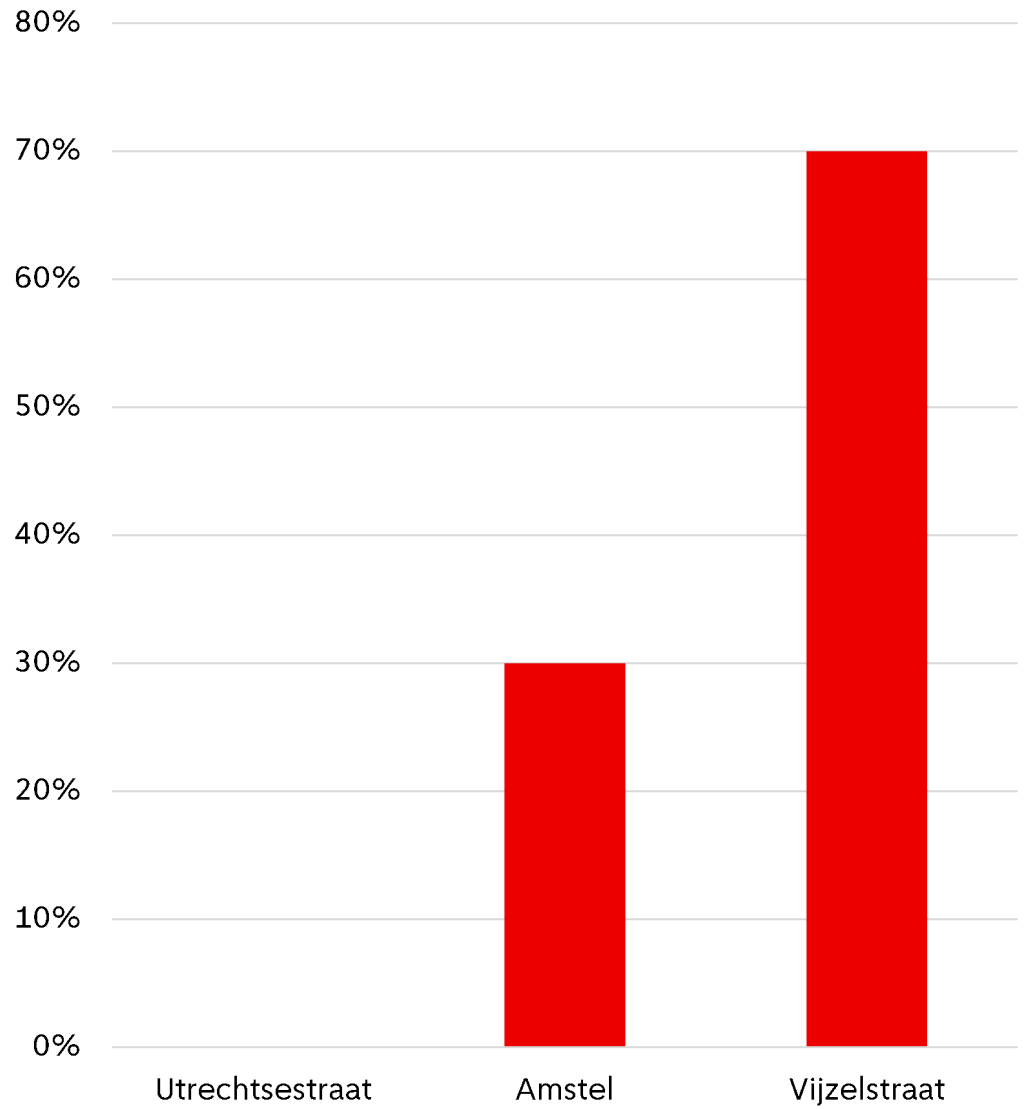


Door het invoeren van de 1- richting voor gemotoriseerd verkeer (auto's) van zuid naar moord is het volgende effect zichtbaar:

- Verkeer op de Utrechtsestraat van noord naar zuid is niet meer mogelijk door de 1-richtingsinstelling. Hierdoor is er een afname van verkeer op de Utrechtsestraat.
- Aan de noordelijke zijde van Utrechtsestraat rijden meer motorvoertuigen via Herengracht naar Vijzelstraat, in vergelijking met de referentiesituatie in 2030.
- Een kleiner gedeelte bestemmingsverkeer rijdt via de Amstel.
- Er is een toename van bestemmingsverkeer op de Lijnbaansgracht. Het is waarschijnlijk dat dit verkeer zich verdeeld over meerdere straten (meerdere toeleidende wegen).



In deze tabel wordt de verdeling toegenomen bestemmingsverkeer tussen de omliggende straten in scenario 2 weergegeven. Het verkeer van Noord naar Zuid op de Utrechtsestraat is 100% afgenomen. De toename betreft ook de richting Noord naar Zuid.



Beoordeling kruispuntstromen (intensiteit/capaciteit)

Door de eenrichtingsverkeer van Utrechtsestraat neemt het verkeer toe op andere wegen. Ook de kruisingen Weteringschans/Vijzelgracht, Frederiksplein/Achtergracht en Frederiksplein/Sarphatistraat zijn onderzocht. De gemiddelde afwikkeling van de kruisingen valt binnen de norm. De drukste stroom autoverkeer is toegenomen. Indien deze variant uiteindelijk de gekozen variant wordt, dan adviseren wij de VRI-regeling te optimaliseren naar de nieuwe verkeersstromen.

Volgens de werkwijze voldoen de kruispunten met de hoogste belasting aan de norm in scenario 2. In alle drie de gevallen is de gemiddelde V/C lager dan (of gelijk aan) 0,89 en de cyclustijd korter dan (of gelijk aan) 80 seconden.

Beoordeling kruispunten in VMA

Soort regeling	V/C max	V/C gew	Cyclustijd (s)	Oordeel
Fixed	> 0,89	> 0,89	nvt	Aandachtspunt
	> 0,89	<= 0,89	> 80	Aandachtspunt
	> 0,89	<= 0,89	<= 80	Voldoet (eventueel op automated zetten)
	<= 0,89	<= 0,89	Nvt	Voldoet
Automated	> 0,89	> 0,89	nvt	Aandachtspunt
	= 0,89	<= 0,89	> 80	Aandachtspunt
	= 0,89	<= 0,89	<= 80	Voldoet
	< 0,89	< 0,89	Nvt	Voldoet

Scenario 4

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.

Daarnaast is er een extra verbinding in het netwerk toegevoegd – namelijk Reguliersgracht.



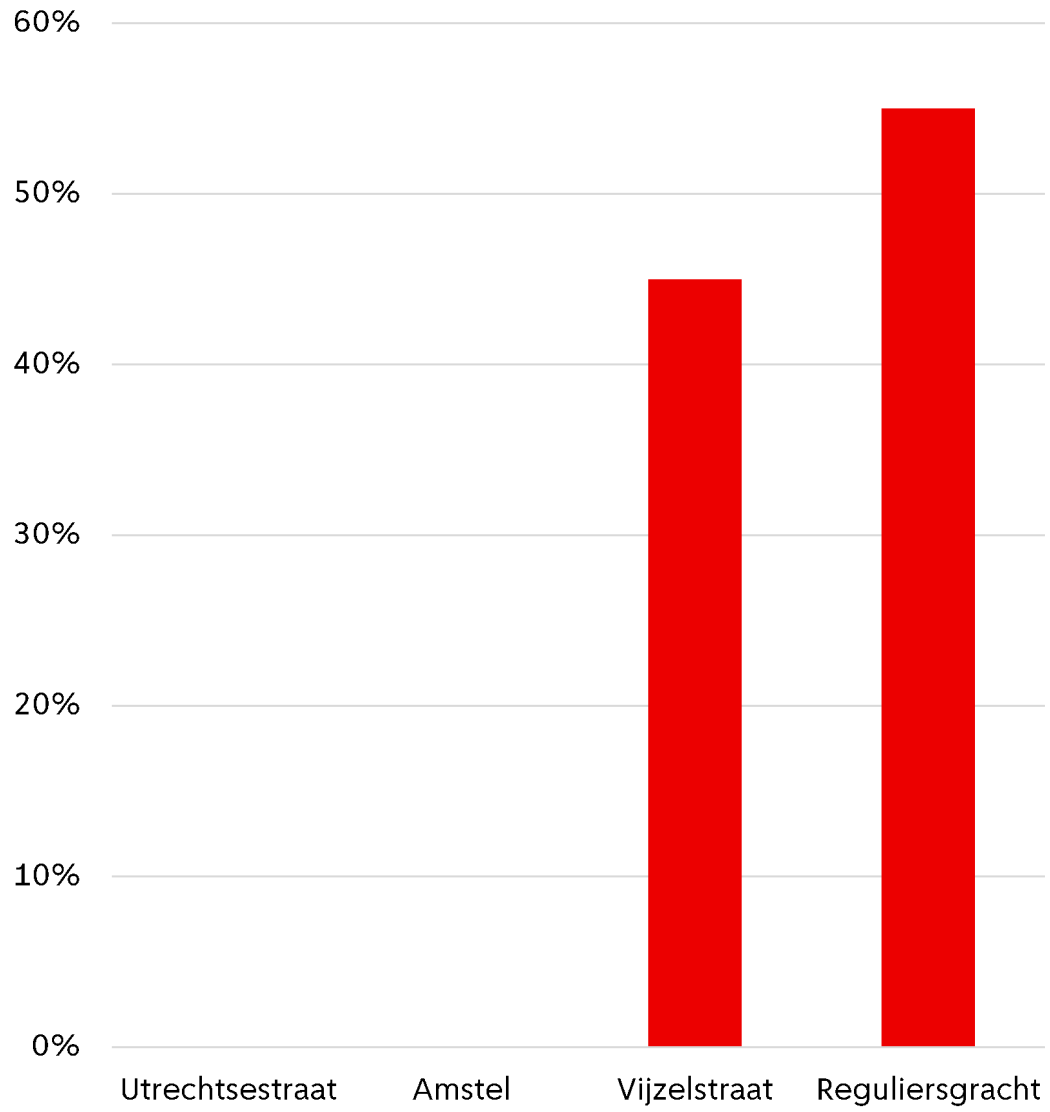
Scenario 4 vergeleken met referentiesituatie

Door het invoeren van de 1- richting voor gemotoriseerd verkeer (auto's) van noord naar zuid en het openstellen van de Reguliersgracht is het volgende effect zichtbaar:

- 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.
- Een klein deel van het verkeer rijdt nu via de Amstel naar de bestemming.
- Er is een forse stijging verkeer op de Weterinschans dat afslaat naar de opengestelde Reguliersgracht.
- Daarnaast rijdt een deel van het bestemmingsverkeer verder op de Weteringschans en vervolgens afslaat naar de Vijzelstraat.



In deze tabel wordt de verdeling toegenomen bestemmingsverkeer tussen de omliggende straten in scenario 4 weergegeven. Het verkeer van Zuid naar Noord op de Utrechtsestraat is 100% afgenomen. De toename betreft ook de richting Zuid naar Noord.



Beoordeling kruispuntstromen (intensiteit/capaciteit)

Door de eenrichtingsverkeer van Utrechtsestraat neemt het verkeer toe op andere wegen. Ook de kruisingen Weteringschans/Vijzelgracht, Frederiksplein/Achtergracht en Frederiksplein/Sarphatistraat zijn onderzocht. De gemiddelde afwikkeling van de kruisingen valt binnen de norm. De drukste stroom autoverkeer is toegenomen. Indien deze variant uiteindelijk de gekozen variant wordt, dan adviseren wij de VRI-regeling te optimaliseren naar de nieuwe verkeersstromen.

Volgens de werkwijze voldoen de kruispunten met de hoogste belasting aan de norm in scenario 4. In alle drie de gevallen is de gemiddelde V/C lager dan (of gelijk aan) 0,89 en de cyclustijd korter dan (of gelijk aan) 80 seconden.

Beoordeling kruispunten in VMA

Soort regeling	V/C max	V/C gew	Cyclustijd (s)	Oordeel
Fixed	> 0,89	> 0,89	nvt	Aandachtspunt
	> 0,89	<= 0,89	> 80	Aandachtspunt
	> 0,89	<= 0,89	<= 80	Voldoet (eventueel op automated zetten)
	<= 0,89	<= 0,89	Nvt	Voldoet
Automated	> 0,89	> 0,89	nvt	Aandachtspunt
	= 0,89	<= 0,89	> 80	Aandachtspunt
	= 0,89	<= 0,89	<= 80	Voldoet
	< 0,89	< 0,89	Nvt	Voldoet

Scenario 4 vergeleken met scenario 1

Dit scenario is ook vergeleken met scenario 1, omdat de Utrechtsestraat in beide varianten het zuidwaartse eenrichtingsverkeer heeft.

- Meer verkeer rijdt via Westeinde naar Weteringschans en Reguliersgracht dan in scenario 1. Dit is het effect van het openstellen van de Reguliersgracht.
- Tegelijkertijd neemt het verkeer op de Achtergracht en Amstel af (ten opzichte van scenario 1).

