Gemeente Amsterdam

24-4-2023

Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA)

Rapportage Blackspotlijst 2023

Locatie: B 240_23 Frederiksplein - Utrechtsestraat

Status: Ter consultatie WBA

Auteur:
5.1, 2, e
Ruimte en Duurzaamheid
Team Ontwerp Publieke Ruimte

Opdrachtgever:
V&OR – Werkgroep Blackspots Amsterdam

Projectnummer:

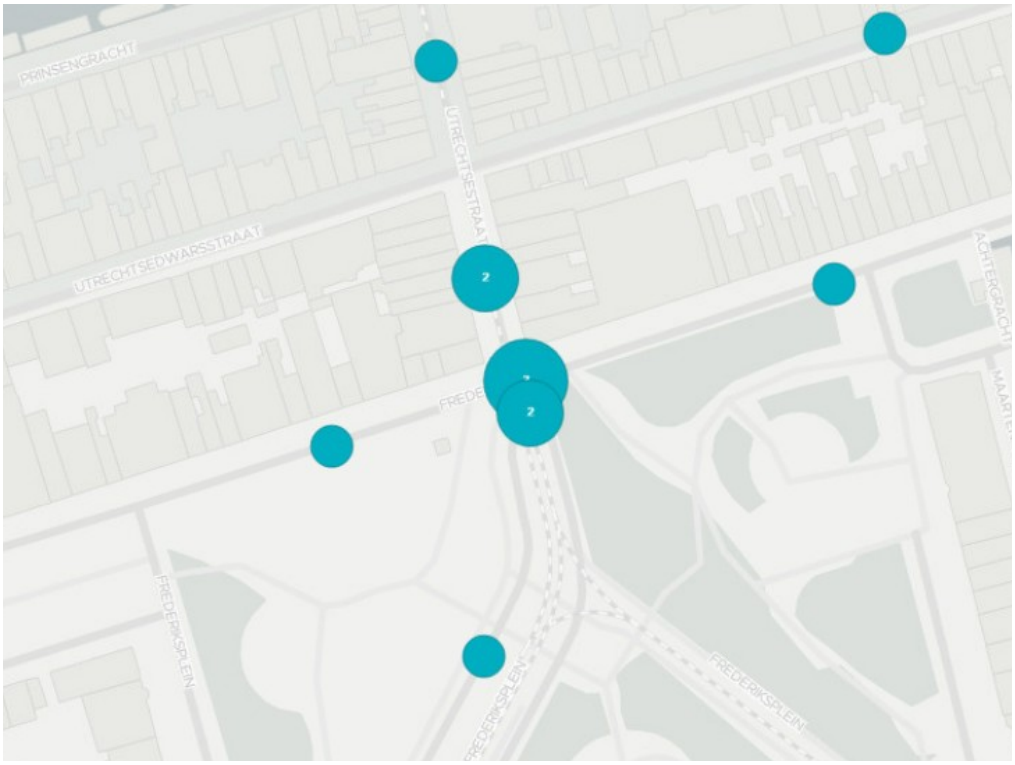
Algemene gegevens

Vanwege het aantal geregistreerde ongevallen met letsel heeft de WBA voorliggende verkeerssituatie geplaatst op de blackspotlijst (shortlist) en daarmee besloten tot het uitvoeren van een nadere verkeersveiligheidsanalyse. Dat wil zeggen dat er op basis van onderzoeksgegevens m.b.t. de verkeersveiligheid en een schouw ter plaatse met een aantal deskundigen een analyse plaatsvindt van de situatie en er tevens zo nodig aanbevelingen worden gedaan ter verbetering hiervan, met de nadruk op verbetering van de verkeersveiligheid.

Situatie



Figuur 1 – Overzicht locatie



Figuur 2 - Ongevalssituatie

Ongevallendata:

Dinsdag 21 januari 2020 16:33		**Vrijdag 19 november 2021 16:25**	
Daglicht	(lichtgesteldheid)	Schemer	(lichtgesteldheid)
Droog	(weersgesteldheid)	Droog	(weersgesteldheid)
Droog	(wegdek toestand)	Droog	(wegdek toestand)
Kruispunt 4 takken	(wegsituatie)	Kruispunt 4 takken	(wegsituatie)
Overig asfalt	(wegverharding)	Overig asfalt	(wegverharding)
Niet brandend	(wegverlichting).	Niet brandend	(wegverlichting).
De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen: • Personenauto bestuurder vrouwelijk 52 jaar. • Voetganger vrouwelijk 0 jaar gewond.		De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen: • Fiets bestuurder vrouwelijk 69 jaar gewond. • Voetganger mannelijk 57 jaar.	

Intensiteiten

Straat	Tak	Functie	Materialisering	Intensiteit[1]
Utrechtsestraat	x	Grijs[2]	Asfalt (zwart)	5800
Frederiksplein	Zuid	GOW	Asfalt (zwart)	6500
	Oost	ETW	Klinkers	x
	West	ETW	Klinkers	x

Snelheden

Straat	richting	toegestaan	V85	V-gem	V-Max
Utrechtsestraat	N → Z	30	36	23	77
Frederiksplein	Z → N	50	34	29	66

Schouw

Moment

24/04/2023 om 12:45

Aanwezig

Verkeersontwerper (R&D) 5.1, 2, e

[1] Prognose

[2] De Utrechtsestraat is uitgevoerd in zwart asfalt,en heeft drie stroken: één voor het enkelspoor en twee voor het overige verkeer (er is dus geen fietsvoorziening). Bij de toegang tot de Utrechtsestraat is een zone-30-bord te vinden, maar de voorrang op de zijtakken is geregeld met inritconstructies.

Constateringen

- Op deze plaats zijn drie bijzondere profielen te vinden:

    1. De zuidelijke tak heeft maximale verkeersscheiding: fietsstroken (zelfs met afslagvakken), een vrije trambaan, en voor de automobilist zelfs 4 meter asfalt per rijrichting.

    2. De noordelijke tak heeft een strook voor het tramverkeer in twee richtingen, en twee overige stroken waar fietsers, automobilisten (en in de praktijk, laad en losverkeer) de ruimte met elkaar moeten delen. Het wegprofiel is hier slechts 7,50 meter breed.

    3. De oostelijke en westelijke takken lijken een doorsnee ETW-inrichting te hebben, maar het smalle profiel van 4,30 meter is toegankelijk voor verkeer in twee richtingen. Zo is de opstelstrook met 2,30 meter bijzonder smal.

- Op het kruispunt lopen deze twee profielen in elkaar over, wat tot een soort grote trechtervorm heeft geleid. Een gevolg hiervan is dat men vanaf de noordelijke stopstreep geen zicht heeft op de oostelijke en westelijke takken. Vanaf deze takken is het zicht op het noorden ook slecht.

- De Utrechtsestraat is al erg smal voor de hoeveelheid verkeer, maar dit wordt erger gemaakt doordat vrachtwagens de geldende beperking (07:00-12:00) negeren, en zich niets aantrekken van de gele doorgetrokken strepen. Zo belemmeren zij het zicht in de straat, en dwingen het overige verkeer tot uitwijken.

- Taxi’s rijden soms wel en soms niet (afhankelijk van wat het beste uitkomt) op de tramstrook. Voor het overige verkeer kan dit onverwachts komen.

- Er is veel roodlichtnegatie.

- Verder naar het zuiden ligt een fietsoversteek uit de voorrang in blokmarkering. Ter eenduidigheid kan deze vervangen worden door kanalisatie, en de ontbrekende driehoeksmarkering op de middenheuvels worden toegevoegd.

- In het verleden is een aanzet gedaan de VRI op deze locatie te verwijderen. Volgens 5.1, 2, e 5.1, 2, e van verkeerslichten zou dit echter alleen mogelijk wanneer er éénrichtingsverkeer op de zijtakken zou zijn.

- Het project Frederiksplein heeft plannen om de inrichting van het gebied ingrijpend aan te passen; zo rijdt er bij één variant helemaal geen motorverkeer door het park, en wordt het kruispunt in kwestie vervangen door een T-splitsing. Deze plannen liggen echter op de lange baan.

Afwegingen, conclusie en advies

- Als deel van het project herinrichting Utrechtsestraat wordt de circulatie van de gehele buurt heroverwogen. Er liggen meerdere opties op tafel:

- Een algehele “knijp” van het kruispunt kan de zichtproblematiek verlichten, en lagere snelheden afdwingen. Helaas heeft het geen zin om het kruispunt te knijpen zo lang de uiteindelijke inrichting nog niet vaststaat.

- Vanwege het belang van deze plek in de stad, de wispelturigheid van de plannen op de lange termijn, besluit de WBA om hier geen ingreep uit te voeren.

Maatregelen direct	Actiehouder
Geen	

Maatregelen korte en/of middellange termijn	Actiehouder
Knijpen kruispunt Doven verkeerslichten en plaatsen inritconstructies Aanpassen markering	

Maatregelen lange termijn	Actiehouder
Herinrichting geheel Frederiksplein met nieuwe circulatie.	

Advies toetsteam

Nog te bepalen

Bijlage 4 – Foto's



Foto 1: Kijk op de Utrechtsestraat van zuid naar noord. Zie de doorgetrokken gele streep. De foto is genomen buiten de toegewezen laad & lostijden.



Foto 2: Ditto een paar minuten later.



Foto 3: Zicht op het kruispunt van de oostelijke stopstreep.



Foto 4: Zicht op het kruispunt van de westelijke stopstreep.



Foto 5: Zicht op het kruispunt vanaf de noordelijke stopstreep.



Foto 6: Waar de de blokmarkering kruist.

Bijlage 5 – Schetsvoorstel