Participatieplan éénrichtingsverkeer Utrechtsestraat

1. Aanleiding en context

De Utrechtsestraat is een drukke en smalle winkelstraat waar veel functies samenkomen. De straat is toegankelijk voor voetgangers, fietsers, trams en auto's. Door de beperkte ruimte en de hoge verkeersdruk ligt de belasting van de straat structureel boven de gewenste norm. Dit leidt tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte.

In de afgelopen jaren heeft de gemeente uitgebreid onderzoek uitgevoerd, waaronder verkeerstellingen, conflictobservaties, scenarioverkenningen en berekeningen met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Deze onderzoeken laten consistent zien dat de huidige situatie structurele problemen kent die om ingrijpen vragen. Op basis hiervan heeft de gemeente éénrichtingsverkeer voor auto's als kansrijke oplossingsrichting geïdentificeerd.

Tegelijkertijd is gebleken dat het eerdere proces rondom deze verkenningen door een deel van bewoners en ondernemers als onvoldoende herkenbaar en zorgvuldig is ervaren. Dit participatieplan is opgesteld om belanghebbenden op een duidelijke, transparante en zorgvuldige manier te betrekken bij de verdere uitwerking en besluitvorming.

Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat het probleembeeld op basis van onderzoek voor de gemeente helder is: door de beperkte ruimte en de hoge verkeersdruk ligt de belasting van de straat structureel boven de gewenste norm. Dit leidt tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. De participatie is gericht op het verrijken, aanscherpen en toetsen van dit beeld aan ervaringen uit de praktijk, en het uitwerken van mogelijke oplossingen.

2. Doel en uitgangspunten van participatie

Het doel van het participatietraject is om bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden te betrekken bij de uitwerking van maatregelen voor de Utrechtsestraat. Wij zijn benieuwd naar hun ervaringen, zorgen en ideeën en willen in gesprek over oplossingsrichtingen en randvoorwaarden.

De gemeente heeft onderzoek uitgevoerd, verkeerstellingen verricht en verkeersmodellen gebruikt. Deze zijn getoetst aan het geldende beleid. Op basis daarvan acht de gemeente het verkeerskundig navolgbaar en zorgvuldig gemotiveerd om in te grijpen in de verkeerssituatie van de Utrechtsestraat. Deze inzichten vormen het vertrekpunt voor het voorstel.

Tegelijkertijd wil de gemeente deze inzichten toetsen aan de ervaringen en beleving van bewoners en ondernemers. De participatie biedt ruimte om te onderzoeken in hoeverre het voorgestelde ingrijpen in de praktijk aansluit bij de ervaren problemen en effect in de straat en de omgeving.

De inzichten uit het participatietraject worden vervolgens expliciet betrokken in de bestuurlijke afweging. Het dagelijks bestuur weegt deze inzichten in samenhang met de verkeerskundige onderbouwing en neemt hierover een besluit.

De gemeente werkt hierbij binnen vastgestelde beleidsmatige en inhoudelijke kaders. Oplossingen en suggesties worden beoordeeld op:

- bijdrage aan het oplossen van de vastgestelde problemen;
- verkeersveiligheid en leefbaarheid;
- uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid;
- verhouding tussen effect en investering;
- samenhang met bestaand beleid en lopende programma’s.

Niet alle aangedragen ideeën kunnen worden overgenomen. De gemeente legt transparant uit hoe afwegingen worden gemaakt en waarom bepaalde voorstellen wel of niet worden meegenomen.

3. Rol van de gemeente en procesbegeleiding

De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de inhoudelijke afweging en het uiteindelijke verkeersbesluit. Om het participatieproces zorgvuldig en onafhankelijk te laten verlopen, wordt een externe procesbegeleider ingezet.

De procesbegeleider:

- ondersteunt bij de opzet en communicatie van het participatietraject;
- begeleidt bijeenkomsten en gesprekken;
- zorgt voor een zorgvuldige en onafhankelijke verslaglegging van de opgehaalde inbreng.

De procesbegeleider neemt geen besluiten en onderhandelt niet over een mogelijk verkeersbesluit. De inhoudelijke beoordeling en besluitvorming blijven bij de gemeente.

4. Wie worden betrokken?

Het participatietraject richt zich op:

- bewoners van de Utrechtsestraat en omliggende straten en grachten;
- ondernemers en vastgoedeigenaren in de straat en directe omgeving;
- georganiseerde belangenvertegenwoordigers, zoals BIZ Utrechtsestraat en bewonersgroep N8W8. 5.1, 2, e 5.1, 2, e

Daarnaast worden, waar relevant, andere partijen betrokken, zoals logistieke partijen, taxi-organisaties en hulpdiensten.

Bewoners en ondernemers worden betrokken om hun ervaringen te delen, effecten in de omgeving te duiden en mee te denken over de uitwerking en mogelijke mitigerende maatregelen.

5. Opzet van het participatietraject

Het participatieproces bestaat uit meerdere, logisch opeenvolgende stappen.

5.1 Verkennende gesprekken met belangengroepen

In de eerste fase worden afzonderlijke gesprekken gevoerd met georganiseerde belanghebbenden, in ieder geval met BIZ Utrechtsestraat en bewonersgroep N8W8.

Deze gesprekken starten met een terugblik op het eerdere proces, waarbij wordt stilgestaan bij het doorlopen participatietraject en de ingebrachte signalen.

Vervolgens wordt:

- het probleembeeld en de onderzoeksuitkomsten toegelicht;
- duidelijkheid gegeven over doelen, kaders en rolverdeling;
- besproken welke verwachtingen realistisch zijn binnen dit traject.

De opbrengst van deze gesprekken vormt de basis voor het verdere participatietraject.

5.2 Bijeenkomst gedeelde probleemverkenning

Vervolgens wordt een gezamenlijke bijeenkomst georganiseerd voor bewoners en ondernemers. Tijdens deze bijeenkomst staat de gezamenlijke verkenning van het probleembeeld centraal.

De gemeente presenteert het vastgestelde probleembeeld op basis van onderzoek. Bewoners en ondernemers worden uitgenodigd om hun ervaringen te delen, aan te geven waar zij zich herkennen in dit beeld en waar aanvullende aandacht nodig is. Daarbij is expliciet ruimte voor het benoemen van verschillen of mogelijke tegenstrijdigheden tussen de ervaringen uit de praktijk en de uitkomsten van het onderzoek.

Het doel is niet om het probleem opnieuw te definiëren, maar om het bestaande beeld te verdiepen en te verrijken met ervaringen uit de praktijk.

5.3 Bijeenkomst over oplossingsrichtingen

In een vervolgbijeenkomst wordt het voorstel voor éénrichtingsverkeer voor auto's als voorkeursrichting besproken. Bewoners en ondernemers denken mee over:

- de uitwerking van het voorstel;
- mogelijke mitigerende of aanvullende maatregelen;
- effecten op omliggende straten en grachten;
- aandachtspunten voor invoering, monitoring en evaluatie.

Daarnaast is er ruimte om alternatieve oplossingsrichtingen aan te dragen, mits deze passen binnen het vastgestelde probleembeeld en de geldende beleidsmatige en inhoudelijke kaders.

Deze groep heeft een adviserende rol. Oplossingsrichtingen die het vastgestelde probleem niet of onvoldoende oplossen, of die disproportioneel zijn in kosten of impact, worden niet overgenomen. Dit wordt gemotiveerd toegelicht.

6. Mate van invloed

De participatie heeft de vorm van reageren en adviseren. Bewoners en ondernemers leveren input die wordt meegewogen in de ambtelijke en bestuurlijke afweging.

Het dagelijks bestuur neemt uiteindelijk het verkeersbesluit. In het participatieverslag wordt inzichtelijk gemaakt hoe de inbreng is verwerkt en welke keuzes zijn gemaakt.

7. Terugkoppeling en besluitvorming

Alle reacties uit gesprekken en bijeenkomsten worden vastgelegd in een participatieverslag. Dit verslag maakt zichtbaar:

- welke thema's en zorgen zijn ingebracht;
- hoe deze zijn meegewogen;
- welke voorstellen wel of niet zijn overgenomen en waarom.

Het participatieverslag vormt een onderdeel van de bestuurlijke besluitvorming.

8. Planning en vervolg

Na afronding van het participatietraject wordt een verkeersbesluit voorbereid. De resultaten van de participatie en de uitgevoerde onderzoeken worden hierbij betrokken.

Het voorstel wordt voor advies voorgelegd aan de stadsdeelcommissie Centrum. Het dagelijks bestuur neemt het verkeersbesluit naar verwachting in het derde kwartaal van 2026.