Nummer VN

Directie

Gemeente Amsterdam

Staf

INFORMATIE VOOR INDIENER:

Zaaknaam:	< geef hier de naam voor het overkoepelende zaakdossier op >
Portefeuille(s):	Openbare Ruimte en Groen
Staf / map:	Melanie van het Horst
College / DB:	

Voordracht voor de staf M. Van der Horst **van** 15-12-2025

Portefeuille

Openbare Ruimte en Groen

Agendapunt

<*automatisch*>

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Utrechtsestraat 1 richtingsverkeer voorkeursvariant en start participatie.

Gevraagde beslispunten

1. Kennis nemen van het voorkeursbesluit van Dagelijks Bestuur Centrum om de Utrechstestraat 1 richtingsverkeer zuidwaarts (Rembrandtsplein -> Frederiksplein) te maken voor motorvoertuigen.
2. In te stemmen met het voorgenomen participatie traject.

Bestuurlijke achtergrond en context

De Utrechtsestraat vervult als winkel- en verblijfsstraat een belangrijke functie in het centrum. Tegelijkertijd is het een route waar tram, fiets, voetgangers, logistiek verkeer en gemengd autoverkeer samenkomen op een beperkt profiel. Uit de beschikbare onderzoeken blijkt dat dit leidt tot structurele conflicten tussen weg gebruikers en , slechte oversteekbaarheid en een hoge druk op de voetgangersruimte.
Al meerdere jaren vragen zowel bewoners als ondernemers om verbetering van rust, veiligheid en leefbaarheid in de straat. Het stadsdeel wil, in lijn met het gemeente beleid voor de Binnenring, de voetganger en fietser meer ruimte geven en de straat toekomstbestendig maken

Onderbouwing beslispunten

1. **Kennis nemen van het voorkeursbesluit van Dagelijks Bestuur Centrum om de Utrechstestraat 1 richtingsverkeer zuidwaarts (Rembrandtsplein -> Frederiksplein) te maken voor motorvoertuigen.**

Uit de adviesnotitie blijkt dat er duidelijke aanleiding én verkeerskundige noodzaak is om eenrichtingsverkeer in te voeren. De Utrechtsestraat verwerkt op dit moment ruim 6.000 motorvoertuigen per etmaal, terwijl de beoogde capaciteitsnorm 5.000 mvt/etmaal bedraagt. Dit betekent dat de straat 120%

van de normbelasting verwerkt.

Tegelijkertijd rijdt tram 4 op strengelspoor, waardoor één enkele rijruimte gedeeld wordt door tram, autoverkeer en fietsers. Deze combinatie zorgt voor structurele knelpunten: beperkte manoeuvreerruimte, remgedrag, inlopen van fietsers, oversteken door winkelend publiek en vertraagde OV-doorstroming. Met de invoering van eenrichtingsverkeer wordt de verkeersdruk in de Utrechtsestraat direct gehalveerd, waardoor zowel de veiligheid, doorstroming van tram 4, als de voetgangers- en fietsruimte substantieel verbeteren.

Het omliggende netwerk heeft volgens de VMA-analyse en scenarioverkenningen nog voldoende restcapaciteit. De grotere routes (Amstel, Vijzelstraat, Weteringschans) worden slechts 8–25% van de normcapaciteit zwaarder belast. Smalle straten zoals de Reguliersgracht, Nieuwe Looiersstraat, Kerkstraat, Noorderstraat en Huidekoperstraat worden in de modellen niet excessief belast.
Het invoeren van eenrichtingsverkeer is daarmee zowel logisch, verdedigbaar als noodzakelijk om de straat veilig te houden en toekomstbestendig te maken.

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum bereidt een voorkeursbesluit voor om de Utrechtsestraat voor gemotoriseerd verkeer eenrichtingsverkeer zuidwaarts te maken (Rembrandtplein → Frederiksplein). Deze keuze is gebaseerd op de volledige verkeerskundige onderbouwing die de afgelopen twee jaar tot stand is gekomen (DTV-verkeersanalyse, conflictobservaties, scenarioverkenning R&D, verkeersmodel VMA 5.0). Uit deze onderzoeken volgt duidelijk dat:

Beide varianten – noordwaarts of zuidwaarts – halveren de verkeersdruk op de Utrechtsestraat en zijn verkeerskundig uitvoerbaar. Geen van beide varianten veroorzaakt volgens de modelvergelijkingen excessieve belasting op omliggende straten. De voorkeursrichting van het stadsdeel gaat echter uit naar zuidwaarts (variant 1), om drie redenen:

1. Variant 1 is het best mitigeerbaar

Variant 1 leidt tot een beperkte toename van verkeer op met name:

- Reguliersgracht,
- Achtergracht/FAlckstraat ,

Dit zijn smalle straten, maar het verkeersvolume blijft binnen beheersbare marges. Mochten er tóch ongewenste effecten ontstaan, kan het stadsdeel relatief eenvoudig mitigerende maatregelen nemen, zoals:

- het opnemen van de noord-zuid diagonaal van het Frederiksplein in het eenrichtingsregime,
- het voorkomen dat de Huidekoperstraat of andere straten als sluiproute gaan functioneren,
- aanvullende inrichtingsmaatregelen of handhaving.
- Hierdoor is mogelijke overlast op kwetsbare dwarsstraten sneller te

beperken.

2. Variant 2 schuift risico's naar de kwetsbare Vijzelgrachtzone
    - Variant 2 (noordwaarts):
    - stuurt meer verkeer via de Vijzelgracht/Vijzelstraat en de dwarsgrachten (Nieuwe Looiersstraat, Falckstraat);
    - vergroot indirect de belasting van het complexe kruispunt Amstel–Sarphatistraat, waar al veel OV, fietsers en voetgangers samenkomen.
    - Deze zone heeft minder fysieke en operationele ruimte voor extra verkeersdruk dan de routes die bij variant 1 belast worden.
3. Variant 1 biedt de meest robuuste basis voor uitvoering en monitoring
    - Het stadsdeel kan bij variant 1 gerichte monitoring inrichten op bekende punten (Reguliersgracht, Achtergracht, Falckstraat). Eventuele bijsturing is eenvoudiger dan bij variant 2, waarin de druk verschuift naar een grotere, complexere OV-knoop.

Het DB vraagt geen besluit van de wethouder hierover, maar vindt het bestuurlijk zorgvuldig dat u volledig op de hoogte bent van het inhoudelijke fundament, de gevolgen voor het netwerk en de logica van deze voorkeursvariant binnen de Binnenring, voetgangersvisie en fietsagenda.

Belangrijk is dat:

- deze maatregel sober, uitvoerbaar en omkeerbaar is;
- De invoering van eenrichtingsverkeer op de Utrechtsestraat is niet alleen verkeerskundig en maatschappelijk verstandig, maar **past precies binnen de beleidsrichting van Amsterdam:** een autoluwe Binnenring, meer ruimte voor voetgangers en fietsers, betere OV-doorstroming en versterking van de verblijfs- en winkelfunctie.
- Het is daarmee een maatregel die zowel technisch, beleidsmatig als bestuurlijk goed te verdedigen is.
- de verantwoordelijkheid voor de uiteindelijke besluitvorming bij het stadsdeel blijft, maar een goede afstemming met het college essentieel is vanwege beleidskaders én gevoeligheid in de stad.

Bestuurlijke gevoeligheden

- De straat kent veel belangen (winkels, horeca, bewoners, OV).
- De buurt is alert door eerdere verkenningen in 2022–2023 die zijn stilgelegd.
- Het is belangrijk dat de wethouder kan aangeven dat de onderbouwing die toen ontbrak nu wel aanwezig is.

Bestuurlijke timing

Het DB wil het voorkeursbesluit in december nemen. Daarom is het van belang dat de wethouder hiervan **tijdig kennisneemt**, zodat tijdens de verdere besluitvorming een consistente bestuur lijn wordt gevolgd.

2. In te stemmen met het voorgenomen participatie traject

Utrechtsestraat.

Het participatietraject is een noodzakelijke vervolgstap in lijn met Amsterdams participatiebeleid én passend bij de actuele situatie in de buurt. Deel van de bewoners en ondernemers weet dat er onderzoek is uitgevoerd en heeft zorgen over bereikbaarheid, verkeer en kwaliteit van de straat. Dit heeft de afgelopen periode geleid tot onrust en vragen.

Participatie is op dit moment bestuurlijk noodzakelijk omdat:

- er nu een **volledig feiten- en onderzoeksfundament** ligt waarmee bewoners op een transparante en open manier geïnformeerd kunnen worden;
- dit de eerste keer is dat het stadsdeel met een concreet voorstel naar de straat gaat;
- Eerder initiatieven in 2022–2023 is stilgelegd onder andere omdat de onderbouwing voor participatie ontbrak.
- bewoners en ondernemers cruciale gebiedskennis hebben die nodig is voor de latere ontwerp- en uitvoeringsfase;
- participatie helpt om draagvlak te creëren en misverstanden te voorkomen;
- het risico op escalatie of polarisatie toeneemt als we langer wachten.

Het doel van de participatie is het **gestructureerd ophalen van aandachtspunten, zorgen en gebiedskennis** van bewoners, ondernemers en andere betrokkenen. De participatie is nadrukkelijk bedoeld om:

- inzicht te krijgen in **ervaren knelpunten**;
- praktische signalen op te halen over **bereikbaarheid, laden/lossen, toegankelijkheid en leefbaarheid**;
- de **gebiedskennis** van bewoners en ondernemers te benutten bij het uitwerken van de maatregel;
- te toetsen of er aandachtspunten zijn die het DB moet meenemen in het uiteindelijke besluit.
- Participatie dient hiermee ter ondersteuning van een **zorgvuldig en feitelijk onderbouwd DB-besluit**. Het is geen referendum, geen instemmingsproces en geen onderhandeling: de beleidskaders en de verkeerskundige noodzaak zijn richtinggevend.

De opbrengst van de participatie is dus een **feitelijk en gestructureerd overzicht van input** die wordt gebruikt om:

- het ontwerp van de maatregel te verfijnen waar dat binnen de kaders kan,
- en het DB een volledig beeld te geven van relevante gebiedsinformatie voorafgaand aan het definitieve besluit.

Bestuurlijke gevoeligheden

- In de buurt leeft wantrouwen door eerdere, niet-afgeronde trajecten;
- De snelle verspreiding van geruchten maakt openheid noodzakelijk;

- Participatie moet dus zorgvuldig, feitelijk en toegankelijk worden ingericht (B1).

1 Bestuurlijke timing

Het DB wil de participatie in januari/februari 2026 uitvoeren om:

- in februari 2026 een definitief besluit te kunnen nemen,
- en in mei 2026 het verkeersbesluit in werking te laten treden.

Instemming van de wethouder maakt het mogelijk dat het stadsdeel dit zorgvuldig voorbereidt

---

Volgende processtappen

Januari – februari 2026

- **Start participatie** bewoners, ondernemers en belangenorganisaties informatiebijeenkomsten (o.a. bewonersavond met PPT op B1-niveau) gesprekken met BIZ, Ondernemersvereniging, buurtgroepen
- Ophalen aanvullende aandachtspunten over bereikbaarheid, veiligheid, logistiek, taxi's, voetgangersruimte
- transparante uitleg over verkeersmodellen en scenario-afweging
- Verwerking en analyse van input.

Februari 2026

- Terugkoppeling participatie in de Stadsdeelcommissie (SDC).
- Definitief DB-besluit over variant, ontwerp en uitwerking maatregel.

Maart – april 2026

- Opstellen verkeersbesluit, inclusief juridische onderbouwing en reactie op zienswijzen.

Mei 2026

- **Inwerkingtreding verkeersbesluit Utrechtsestraat**
- invoering eenrichtingsverkeer
- monitoring verkeersstromen, veiligheid en ervaringen uit de buurt

---

Advies, afstemming en participatie

Het voorstel is afgestemd met **Stadsregie**, die vanuit hun verantwoordelijkheid voor stedelijke bereikbaarheid en netwerksturing heeft meegekeken naar de maatregel. Omdat het verkeersvoorstel uitsluitend een **verkeersbesluit zonder fysieke ingrepen** betreft (geen aanpassing van infrastructuur, profielen of capaciteit), geeft Stadsregie aan **geen bezwaren te hebben** tegen de invoering van eenrichtingsverkeer.

De bereikbaarheid voor bewoners, hulpdiensten, fiets en OV verandert niet wezenlijk; alleen de **rijrichting van het autoverkeer wordt aangepast**. Daarmee blijft het voorstel binnen de operationele ruimte van het bestaande

netwerk en raakt het de stedelijke bereikbaarheidsfunctie niet. Ten aanzien van het VMA zien we een lichte stijging bij Vijzelstraat/Vijzelgracht maar deze is verwaarloosbaar.

Documenten

Registratienr.	Naam
<*automatisch*>	

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

AOG V&OR, [redacted]@amsterdam.nl, [redacted]
AOG SD Centrum, [redacted]@amsterdam.nl, [redacted]
PM IB, [redacted]@amsterdam.nl, [redacted]

Uitslag

<*automatisch, na afloop staf*>

Classificatiegegevens

1	Classificatie	Openbaar/vertrouwelijk (indien vertrouwelijk, vul dan ook rij 4 t/m 7 in)
2	Wie legt geheimhouding op?	n.v.t.
3	Gaat het stuk geheim door naar de commissie en/of raad?	n.v.t.
4	Einddatum	- Tot een bepaalde datum - Tot een bepaald moment (vul dan hieronder de uiterlijke datum in) - Voor onbepaalde tijd

5	Uiterlijke einddatum	[Indien er geen specifieke einddatum kan worden genoemd, hier een uiterlijke einddatum invullen.]
6	Grondslag	[Vul hier het Woo-artikel in op grond waarvan dit stuk niet openbaar is]
7	Motivatie	[Leg in gewone taal uit waarom dit stuk vertrouwelijk is. Wat gaat er mis als deze informatie openbaar wordt? Indien voor onbepaalde tijd, motiveer de lengte van de opgelegde geheimhouding] *vul dit ook in bij de onderbouwing besluit