Gemeente Amsterdam

Memo

Aan	DB Centrum- Nienke van Renssen
Van	5.1, 2, e (AOG V&OR) 5.1, 2, e - Projectmanager
Datum	28 april 2026
Doel	Bestuurlijke memo – vervolg na bewonersavonden Utrechtsestraat

Aanleiding
De Utrechtsestraat is een drukke stadsstraat waar voetgangers, fietsers, tram, laad- en losverkeer en autoverkeer op beperkte ruimte samenkomen. In eerdere stukken is vastgesteld dat er een wens bestaat om de straat rustiger, veiliger en aantrekkelijker te maken, onder andere door het verkennen van eenrichtingsverkeer als sobere eerste maatregel.
Tegelijkertijd is duidelijk dat maatregelen op de Utrechtsestraat effect hebben op omliggende straten en grachten. Het vraagstuk kan daarom niet alleen als straatmaatregel worden beschouwd, maar moet als gebiedsopgave worden benaderd.

Duiding bewonersavonden
De twee bewonersavonden zijn intensief verlopen. Er is sprake van een duidelijk draagvlakprobleem. Een aanzienlijk deel van de aanwezige bewoners is kritisch over zowel de voorgestelde maatregel als het proces.
De weerstand richt zich op meerdere punten:

- bewoners herkennen de drukte, maar ervaren deze niet altijd als probleem dat ingrijpen vereist;
- er is zorg over verplaatsing van verkeer naar onder meer Achtergracht, Falckstraat en Reguliersgracht;
- bewoners voelen zich laat betrokken;
- participatie wordt door sommigen ervaren als legitimering van een reeds voorgenomen besluit.

Daarbij speelt mee dat onveilige situaties vaak incidenteel en situationeel zijn. Ze worden wel ervaren, maar zijn niet altijd zichtbaar in ongevallencijfers of breed gedeeld. Hierdoor ontstaat verschil tussen geregistreerde veiligheid en ervaren veiligheid.

Procesmatige bevinding
De bijeenkomsten laten zien dat het vervolg niet alleen verkeerskundig moet worden ingericht. Er is ook herstel van vertrouwen nodig.
Het bestuurlijke risico is dat een proef met eenrichtingsverkeer wordt gezien als:
het besluit is al genomen, maar krijgt nu de naam pilot.
Dat risico is reëel. Een proef is daarom alleen verdedigbaar als vooraf helder wordt gemaakt:

- wat al vaststaat;
- wat nog open ligt;
- wat bewoners kunnen beïnvloeden;
- en onder welke voorwaarden een proef wordt aangepast, gestopt of voortgezet.

Verkeerskundige duiding
Er is geen acute aanleiding op basis van ongevallen of geregistreerde excessen om direct zwaar in te grijpen. Tegelijkertijd signaleren verkeerskundigen wel degelijk een kans in de modellen, tellingen en observaties die het proberen waard is.
Die kans zit vooral in:

- het verbeteren van de fietskwaliteit op een belangrijke stedelijke fietsroute;
- het verminderen van de druk en complexiteit op de rijbaan;
- het verbeteren van de verblijfskwaliteit en overzichtelijkheid van de Utrechtsestraat;
- het verminderen van situaties waarin fietsers, voetgangers, auto's en laden/lossen tegelijk op zeer beperkte ruimte samenkomen.

De tellingen laten zien dat fietsers en voetgangers sterk vertegenwoordigd zijn in de straat. In de onderzochte week zijn ruim 51.000 fietsers en ruim 46.000 voetgangers geregistreerd tegenover ruim 26.000 motorvoertuigen.

Ook de conflictobservatie laat zien dat onveiligheid vooral ontstaat bij samenloop van omstandigheden: overstekende voetgangers, stilstaand laad- en losverkeer, fietsers, auto's en tramverkeer op beperkte ruimte.

Duiding eenrichtingsverkeer
Eenrichtingsverkeer is geen volledige oplossing.
Laden en lossen blijft bestaan. Ook blijven er conflicten mogelijk tussen fietsers, voetgangers, tram en stilstaande voertuigen. De maatregel voorkomt dus niet dat alle risicosituaties ontstaan.
Wel kan eenrichtingsverkeer de kans op excessen verkleinen, doordat er minder voertuigen tegelijk in dezelfde beperkte ruimte aanwezig zijn. De complexiteit neemt af. Daardoor ontstaat meer rust in het verkeersbeeld.
De modellen laten bij variant 1 een duidelijke afname zien op de Utrechtsestraat zelf, met een toename op onder meer Amstel, Weteringschans, Vijzelstraat en Reguliersgracht. Dit bevestigt dat een proef alleen verantwoord is als juist deze effecten goed worden gemonitord.
Aangedragen alternatieven en weging
Tijdens het traject zijn verschillende alternatieven genoemd, waaronder:

- drempels of snelheidsremmende maatregelen;
- bredere stoepen;
- betere handhaving op uitstallingen, foutparkeren en laden/lossen;
- selectieve toegang of kentekenregime;
- knips of afsluitingen in het netwerk;
- varianten met verdergaande autoluwheid.

De weging is als volgt.
Drempels kunnen snelheid remmen, maar leveren mogelijk geluidsoverlast op en lossen de beperkte ruimte niet op. Bredere stoepen sluiten goed aan bij het probleembeeld, maar vragen

fysieke herinrichting en daarmee budget dat nu niet beschikbaar is. Handhaving is zinvol, maar vraagt structurele inzet en lost de menging van fiets en auto niet op. Selectieve toegang is juridisch en praktisch complex en helpt waarschijnlijk beperkt omdat veel verkeer bestemmingsverkeer is. Zwaardere knips of afsluitingen kunnen lokaal helpen, maar leiden tot grotere netwerkeffecten en vragen nader onderzoek.

Daarmee blijven alternatieven relevant, maar zijn ze niet allemaal uitvoerbaar als eerste stap.

Voorgestelde richting
Er zijn twee realistische routes:

Route 1: zorgvuldig vervolg met proef in co-creatie
De gemeente benoemt dat verkeerskundig een kans wordt gezien, maar dat het draagvlak en vertrouwen onvoldoende zijn om simpelweg door te gaan. Daarom wordt met bewoners, ondernemers, verkeerskundigen en bestuur bekeken of een proef passend kan worden ingericht. Deze route vraagt extra inzet en dus budget.
Daarbij kan worden verkend of Programma Democratisering bereid is bij te dragen aan:

- procesbegeleiding;
- inrichting van een klankbordgroep;
- aanvullende gesprekken met kritische bewoners en ondernemers;
- begeleiding van monitoring en evaluatie;
- herstel van vertrouwen in het proces.

Deze route past het best bij de lessen uit de bewonersavonden.

Route 2: directe invoering en gemeentelijke monitoring
Alternatief is dat de gemeente kiest voor directe invoering van een tijdelijke verkeersmaatregel en zelf monitort.
Dat is sneller en eenvoudiger, maar kent grotere risico's:

- weerstand kan toenemen;
- bewoners kunnen dit zien als bevestiging dat het besluit al genomen was;
- het draagvlakprobleem wordt niet opgelost;
- de proef wordt mogelijk onderdeel van het conflict in plaats van een manier om daarvan te leren.

Deze route is alleen verdedigbaar als het bestuur expliciet kiest voor de beleidsmatige richting en accepteert dat participatie vooral gaat over uitvoering, monitoring en mitigatie.

Voorkeursrichting
De voorkeursrichting is route 1: een zorgvuldig vervolg waarin de gemeente open benoemt dat zij verkeerskundig een kans ziet, maar dat de proef alleen zinvol is als deze samen met de buurt goed wordt ingericht.
Daarbij hoort de volgende lijn:

- we erkennen dat het probleem niet door iedereen op dezelfde manier wordt ervaren;
- we erkennen dat het eerdere proces onvoldoende helder is geweest;
- we zien verkeerskundig wel een kans om de straat rustiger en overzichtelijker te maken;
- we willen met de buurt onderzoeken of en hoe een proef verantwoord kan;

- we monitoren specifiek de effecten op Achtergracht, Falckstraat en Reguliersgracht;
- we leggen vooraf vast wanneer de proef wordt aangepast, gestopt of voortgezet.

Benodigd budget
Voor deze voorkeursrichting is aanvullend budget nodig. Zonder extra middelen resteert feitelijk alleen een beperkte invoering met gemeentelijke monitoring.
Benodigd is budget voor:

- procesbegeleiding;
- participatieve monitoring;
- bijeenkomsten of klankbordgroep;
- eventuele aanvullende tellingen;
- communicatie;
- evaluatie.

Aan Democratisering kan worden gevraagd of zij hiervoor openstaat, omdat de kern van het vervolg niet alleen verkeerskundig is, maar juist ligt in herstel van vertrouwen en zorgvuldige democratische besluitvorming.

Conclusie
De Utrechtsestraat vraagt niet om een simpele keuze tussen niets doen of doordrukken.
Er is geen acute noodzaak op basis van ongevallen, maar verkeerskundig is er wel een reële kans om de straat rustiger, overzichtelijker en beter passend bij de functie voor fietsers, voetgangers en verblijf te maken.
Tegelijkertijd is er een draagvlakprobleem. Daarom is een proef alleen verstandig als deze zorgvuldig wordt gepositioneerd, samen met bewoners wordt ingericht en financieel mogelijk wordt gemaakt.