Gemeente Amsterdam
Centrum

INTEGRALE STAF (WEEKSTART) CENTRUM

VOOR AANMAKEN ZAAKDOSSIER IN ANDREAS

Zaaknaam	Voorkeursbesluit Utrechtsestraat éénrichtingsverkeer
Rubricering	☒ Actief openbaar ☐ Vertrouwelijk
Portefeuille	Verkeer, vervoer en luchtkwaliteit
Secundaire portefeuille	**Aanpak Binnenstad**
Staf Bestuurder	☒ Staf Centrum Gebied Oost ☐ Staf Centrum Gebied West ☐ Staf Centrum Stadsdeelbrede Onderwerpen

VOOR VOORDRACHT (STAFFLAP)

Vergaderdatum (jjjj-mm-dd)	2025-06-23
Onderwerp	**Voorkeursbesluit Utrechtsestraat éénrichtingsverkeer**
Gevraagde beslispunten	1. Kennis te nemen van de éénrichtingsverkeersstudie Utrechtsestraat 2025, met als belangrijkste conclusies: - 1 richtingsverkeer heeft een positief effect op de verkeersdruk van de Utrechtsestraat; - 1 richtingsverkeer is een goede optie die het aangrenzende wegennetwerk aan zou kunnen; - Er zijn 2 reëel verkeersscenario's Rembrandplein -> Frederikpslein en Frederiksplein -> Rembrandplein. 2. In te stemmen met een verdere uitwerking van de maatregel éénrichtingverkeer conform scenario 1 in zuidwaartse richting; Rembrandtplein->Frederiksplein (voorkeursbesluit) 3. In te stemmen de verdere uitwerking te starten met een bewonersavond met toelichting op de gewenste maatregel en de gekozen voorkeursvariant.
Onderbouwing beslispunten (max. 300 woorden)	**Samenvatting** De Utrechtsestraat is een drukke stadsstraat met veel verkeer en beperkte ruimte voor voetgangers. Dit leidt tot onveiligheid, grote verkeersdruk en druk op de leefbaarheid en heeft een negatief effect op ervaring en het functioneren van de winkelstraat. Om de druk op deze straat te verlichten is op verzoek van de BIZ en het stadsdeelbestuur gekeken naar de het verminderen

van verkeersstromen in de straat. Hiervoor is een analyse en VMA modelering uitgevoerd naar de mogelijkheden en mogelijke effecten van het inrichten van eenrichtingsverkeer voor auto's.

Hieruit blijkt dat éénrichtingsverkeer van Rembrandtplein naar Frederiksplein (scenario 1) de beste optie rekening houdend met toekomstige plannen bij het Frederiksplein, maar mogelijk de druk op de grachten in de logistieke ochtend uren zal vergroten.
Het scenario met een noordelijke rijrichting (Frederiksplein->Rembrandtplein) behoud een logistieke route via de Amstelstraat en zorgt voor minder verkeer op de grachten en betere logistieke bereikbaarheid van de Utrechtsestraat tijdens venstertijden. Dit beidt echter beperktere mogelijk heden om de gewenste plannen voor het Frederikspark en Westeinde mogelijk te maken.

Ad 1. Kennis te nemen van de éénrichtingsverkeersstudie Utrechtsestraat 2025

In de Verkenning Herprofilering (Ruimte & Duurzaamheid, 2023) en de analyse 2025 zijn meerdere scenario's onderzocht. De varianten voor éénrichtingsverkeer zijn doorgerekend via VMA. Twee varianten kansrijke varianten die voor een afname in verkeer zorgen zijn hieronder toegelicht:

Scenario 1: Éénrichtingsverkeer zuidwaarts Rembrandtplein → Frederiksplein
Scenario 2: Éénrichtingsverkeer noordwaarts Frederiksplein → Rembrandtplein
(zie ook bijlage 1)

Voor scenario 1 geldt dat dit de beste optie is rekening houdend met toekomstige plannen bij het Frederiksplein. Dit biedt de mogelijkheid om zonder forse extra investeringen vergroening van het park en een fietsstraat inrichting op het Westeinde te realiseren.
Het nadeel van deze variant is dat al het (logistiek)verkeer voor de Utrechtsestraat aan moet rijden via de grachten, ook tijdens venstertijden. Er is ook tijdens de venstertijden geen andere route mogelijk. Dit zou met name in de ochtenden tot een toename van verkeer op de grachten kunnen leiden. Of en hoe groot deze toename is niet uit de VMA analyse af te leiden. Daarom zullen als eerste verkeerstellingen worden uitgevoerd om de verkeersbewegingen en voertuigaantallen uit het VMA model te staven. Deze metingen zullen de nulmeting vormen voor de monitoring en evaluatie na invoering van de maatregel.
Voor scenario 2 geldt dat in de logistieke piek van de ochtenduren het logistieke verkeer van de Utrechtsestraat vanuit het Frederiksplein kan aanrijden en via de Amstelstraat kan afrijden, zoals nu ook het geval. Dit voorkomt een gedwongen route over de smallere grachten. Het nadeel is dat dit scenario minder perspectief biedt voor de realisatie van de plannen rond het Frederiksplein. Deze optie vereist, wanneer er ruimtewinst moet worden geboekt op het Frederiksplein en het Westeinde, ingrijpende aanpassingen aan de kruisingen met de Sarphatistraat (recent heringericht in het kader van project Binnenring) en de Stadhouderskade (in 2024 opnieuw ingericht). Deze investeringen en ingrepen zijn niet haalbaar en maken het plan Frederikspark op dit punt zeer moeilijk uitvoerbaar.

Voor beide scenario's zal de situatie voor taxi's in de weekend nachten gelijk blijven om de daarvoor geldende taxi-overlast maatregelen niet te verstoren.

In scenario 1 betekent dit dat gedurende de weekendnachten een uitzondering zal gelden voor taxi's.

Kanttekening hierbij moet zijn dat VMA analyse geen rekening houdt met routes die open staan tijdens venstertijden. Hierdoor gaat de analyse uit van een 24/7 afgesloten Amstelstraat. Hetgeen voor de logistieke ochtenduren in praktijk een verschil zal geven.
Om vooraf een goed beeld te krijgen van dit mogelijke verschil in verkeersstromen zullen in eerste instantie verkeerstellingen worden uitgevoerd waarop de VMA uitkomsten kunnen worden gecorrigeerd.

Ad 2. In te stemmen met een verdere uitwerking van de maatregel éénrichtingverkeer conform scenario 1 in zuidwaartse richting; Rembrandtplein->Frederiksplein (voorkeursbesluit)

Na analyse en overleg met belanghebbenden en experts wordt voorgesteld om scenario 1 (zuidwaarts) als voorkeursvariant te kiezen. Deze variant is verkeerskundig onderbouwd, ruimtelijk uitvoerbaar binnen bestaande infrastructuur en sluit goed aan op bredere stedelijke ambities rond autoluw, leefbaarheid en veiligheid. Tot slot biedt dit scenario meer perspectief voor toekomstige ontwikkellingen rondom Frederiksplein.

De mogelijke negatieve effecten, zoals extra druk op de grachten in de ochtenduren, worden vooraf gemeten via verkeerstellingen en getoetst aan de VMA-modellen. Op basis hiervan kunnen aanvullende maatregelen worden verkend indien nodig.

Ons voorstel is om op basis van scenario 1 de maatregel uit te werken die na 6 maanden kan worden geëvalueerd op basis van tellingen en ervaringen in de buurt.
Onderdelen van het traject zullen in ieder geval zijn;

- Een participatiestructuur met actieve bewoners en BIZ
- Dataverzameling met 0-meting vooraf en metingen tijdens de eerste 6 maanden
- Analyse en evaluatie

Ad 3. In te stemmen de verdere uitwerking te starten met een bewonersavond met toelichting op de gewenste maatregel en de gekozen voorkeursvariant.

Om de voortgang van de voorgenomen maatregel bij te houden wordt gevraagd om in te stemmen met een eerste bewoners/ ondernemersbijeenkomst om de buurt na de zomervakantie te informeren over de voorgenomen plan, de voorkeursvariant en het proces.
Deze bijeenkomst zal georganiseerd worden nadat de resultaten van de verkeerstellingen geanalyseerd zijn en de wethouder is geïnformeerd over het hiervoor genoemde voorstel.
De bijeenkomst kan tegelijkertijd een moment bieden om eerste vragen en zorgen op te halen uit de buurt en voor bewoners en ondernemers om zich actief te melden als deelnemer in het participatie deel van het project.

Aan het dagelijks bestuur daarnaast de vraag op welke wijze in op welk niveau

	zij wenst dat de stadsdeelcommissie wordt meegenomen in het uitwerkingstraject van de maatregel. Ons voorstel is om advies te vragen bij de stadsdeelcommissie.
Bevoegdheidsgrondslag	- Het inrichten van de openbare ruimte, groen en parken binnen stedelijke beleidskaders is een taak van het dagelijks bestuur (Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022, takenlijst (bijlage 2), onder 2.1 - Het dagelijks bestuur heeft de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten en het plaatsen van verkeersborden op het onderliggende wegennet en Plusnet ov bus, Plusnet fiets en overige wegen. (Bevoegdhedenregister hoofdstuk 8 Wegen; I.1)
Volgende processtappen	- Uitvoeren aanvullende verkeerstellingen en analyse. - Informeren wethouder Van der Horst over het voorgenomen traject. - Informeren van de stadsdeelcommissie over het voorgenomen voorkeursbesluit en het te volgen proces. - Starten met verdere uitwerken van de maatregel en organisaeren bewoners/ondernemersbijeenkomst en overleggen met belanghebbenden (NHD/GVB etc.) - Het organiseren van een eerste bewonersavond
Advies, afstemming en participatie	Afstemming heeft plaats gevonden; BIZ Utrechtsestraat BIZ Vijzelgracht/straat BIZ Rembrandplein Gebiedsmakelaars Programmamanager Realisatie Adviseur Verkeersmanagement V&OR Programma Taxi Logistiek V&OR Nood en hulpdiensten In het vervolgtraject zal naast een eerste bewonersavond de participatie binnen het project worden vormgegeven en nader uitgewerkt.
Documenten (bijlagen)	*1. VMA verkeersanalyse*
Behandelend ambtenaar en contactgegevens	5.1, 2, e , 5.1, 2, e @amsterdam.nl 5.1, 2, e @amsterdam.nl, 5.1, 2, e @amsterdam.nl 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl

GOEDKEURING / AANBIEDEN VOOR AGENDERING

Verzoek:	Graag laten goedkeuren door 5.1, 2, e

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum