Gemeente Amsterdam
Centrum

ADVIESNOTITIE UTRECHTSESTRAAT EENRICHTINGSVERKEERS

"Onderbouwing van noodzaak, richtingkeuze en netwerkimpact"

5.1, 2, e
5.1, 2, e
amsterdam.nl

Inhoud

1. Inleiding....2
1.1 Aanleiding....2
1.2 doel....2
1.3 leeswijzer....3
2. Nut en noodzaak, de problematiek in de Utrechtsestraat....4
2.1 Winkelend publiek loopt in erg krappe voetgangersruimten....4
2.2 Doorgaand verkeer (auto, fiets, OV)....5
2.3 Verkeersveiligheid als terugkerend probleem....5
2.4 Oplossend vermogen....6
3. Verkeerskundige Analyse VMA/Tellingen....7
3.1 Variant 1 – Zuid -Rembrandts plein -> Frederiksplein....8
Conclusie variant 1....9
5. Analyse van de uitkomsten....12
5.1 Verkeersveiligheid....12
5.2 Leefbaarheid en beleving van de straat....13
5.6 Logistiek en taxi's....15
5.7 Beleidskaderanalyse....16
5.8 Scenariovergelijking (Samenvatting van alles)....16
6. Conclusie & aanbeveling....17

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Utrechtsestraat is één van de meest karakteristieke winkelstraten van Amsterdam. De straat verbindt het Rembrandtplein met het Frederiksplein en kent een hoge concentratie van winkels, horeca, dagelijkse voorzieningen en culturele functies. In combinatie met een belangrijke rol als verbinding in de binnenstad resulteert dit in een intensief gebruik door voetgangers, fietsers, autoverkeer, logistiek en openbaar vervoer.

De straat is een drukke winkelstraat met de veel voetgangers, tweerichtingsverkeer van tram (strengelspoor), auto en fiets. Het totaalbeeld is een onrustige, soms chaotische en door bezoekers en bewoners als verkeersonveilig ervaren straat.

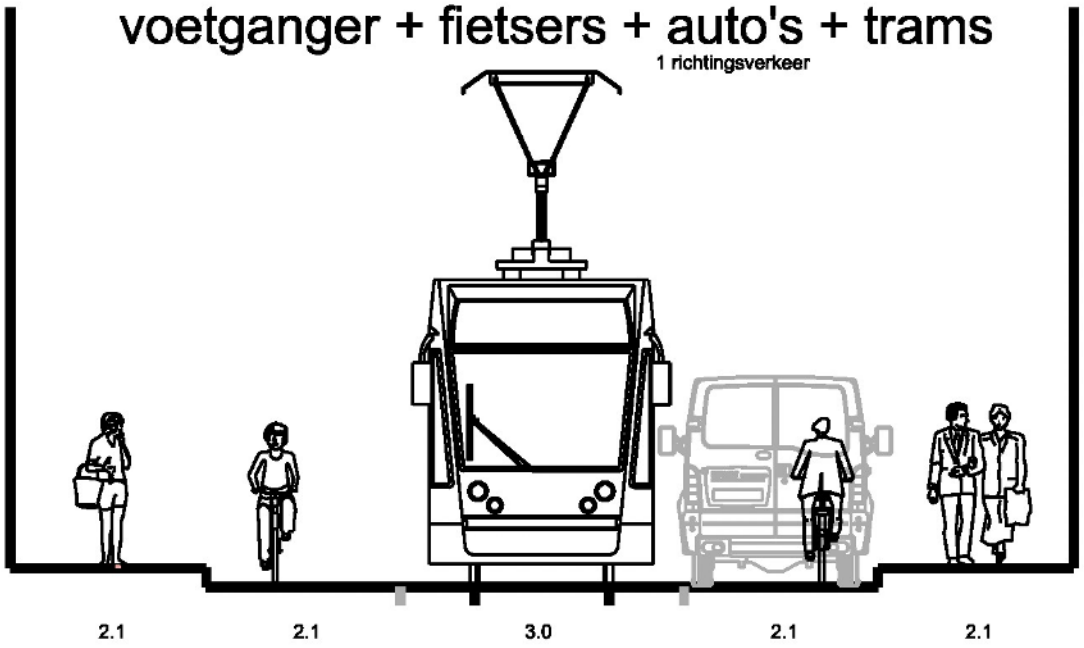
Deze constatering sluit nauw aan bij de bevindingen uit de ‘Rapportage Verkeersanalyse Utrechtsestraat’ (DTV, 2023). Daaruit blijkt dat het beperkte straatprofiel regelmatig tot onoverzichtelijke verkeerssituaties leidt. Tijdens de drukkere uren ontstaat een mix van uitwijkgedrag, remmomenten, gevaarlijke inhaalmanoeuvres en voetgangers die zich noodgedwongen op de rijbaan begeven. Dit gaat ten koste van de verkeersveiligheid, de doorstroming van tram 4 en de verblijfswaarde.

In de Verkeersanalyse wordt geconstateerd dat de situatie met name voor voetgangers slecht is: “Er is sprake van een slechte oversteekbaarheid en gevaarlijk oversteken door voetgangers. Tijdens drukte komt het regelmatig voor dat voetgangers op de rijbaan lopen, waarbij de combinatie met veel tweewielers leidt tot verkeersonveilige situaties.”

Naast de geobserveerde verkeersonveilige situaties vraagt ook de Biz van de Utrechtsestraat om verandering. Zij heeft de nadrukkelijke wens om de kwaliteit en economische kracht van de straat te verbeteren: Haar wens is meer rust in het straatbeeld, een betere oversteekbaarheid en meer voetgangersruimte om de Utrechtsestraat aantrekkelijker, leefbaarder en veiliger te maken als winkel – en stadsstraat voor bewoners, ondernemers, bezoekers en passanten.

1.2 doel

In het kader van de ambitie Utrechtsestraat Autoluw heeft het Dagelijks Bestuur daarom verzocht te onderzoeken of het instellen van éénrichtingsverkeer voor autoverkeer, zonder fysieke herinrichting, een effectieve en sobere maatregel kan zijn om de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming te verbeteren.



1.3 leeswijzer

Deze adviesnotitie brengt dit onderzoek in kaart. De structuur volgt de vaste methodiek:

1. Nut en noodzaak
2. VMA-modellering en scenario’s
3. Tellingen 2025
4. Integrale analyse
5. Conclusie en aanbeveling

2. Nut en noodzaak, de problematiek in de Utrechtsestraat.

2.1 Winkelend publiek loopt in erg krappe voetgangersruimten.

Er zijn meerdere onderzoeken gedaan naar de winkel- en de verkeerssituatie. Het winkelbezoek is geanalyseerd door Strabo, in het Passantenonderzoek 2019.

De Utrechtsestraat kent een uitzonderlijk hoge druk op een beperkt profiel. Uit het Strabo Passantenonderzoek blijkt dat de straat wekelijks ruim 95.000 bezoekers trekt (bruto), waarbij 68% van de bezoekers uit Amsterdam komt en een groot deel uit de directe omgeving van de Utrechtsestraat (Weteringschans en Grachtengordel-Zuid).

De straat heeft, volgens Strabo, een divers functieprofiel:

- twee supermarkten,
- modezaken en speciaalzaken,
- veel dag- en avondhoreca,
- werkgelegenheid in omliggende straten,
- recreatief winkelend publiek.

Dit maakt de straat een intensief bezochte verblijfsruimte, waarbij veel bezoekers “slechts een deel van de straat bezoeken” en recreatief bewegen tussen winkels en horeca.

De mobiliteitsmix van bezoekers is sterk voetgangers- en fietsgeoriënteerd:

- 55% lopend
- 31% per fiets
- 7% auto
- 7% OV

Dit bevestigt dat de straat voor winkelend publiek primair door langzaam verkeer wordt gebruikt, terwijl het profiel dit gebruik onvoldoende faciliteert.

De huidige trottoirs zijn veel te smal voor de hoeveelheid voetgangers, 2.1 m inclusief trottoirband en uitstallingen voor de winkels. Bij het van het trottoir afstappen worden voetgangers geconfronteerd met vlak langs de trottoirband rijdend fiets- of autoverkeer.

2.2 Doorgaand verkeer (auto, fiets, OV)

Tegelijkertijd wordt de straat ook gebruikt voor doorgaand verkeer, zowel auto, OV als fiets. Voor de tram is lijn 4 van middelgroot belang. De lijn ligt ingeklemd tussen twee metrolijnen, en sinds de Rai niet meer een bestemming is, is het grootste belang van de lijn de bereikbaarheid van het Rembrandtplein vanuit het zuiden. Voor het fietsverkeer is de route van groot belang. De route is een van de belangrijkste doorgaande fietsverbindingen tussen Centrum en Zuid. De hoeveelheid fietsers is met 761 (zuidzijde Utrechtsestraat tot 1460 (noordzijde straat) per dag flink. De hoeveelheid auto's die via de straat aan- en afrijden is met 917 auto's per dag beperkt. Deze zijn circa 50-50% verdeeld per richting.

Dit verkeer beweegt zich in drie rijstroken van 2,1 m (buitenste rijstroken) en 3.0 m (strengelspoor rijbaan). Fietsers en auto's delen hierbij de krappe buitenste strook. Autoverkeer haalt soms in via de trambaan in het midden. Op deze trambaan kan dan ook tegemoetkomend tramverkeer rijden, of een inhalende auto van de andere zijde.

2.3 Verkeersveiligheid als terugkerend probleem

De *Rapportage Verkeersanalyse* noemt meerdere soorten conflicten in de huidige situatie:

1. *Fiets-auto conflicten bij stilstaand verkeer*
   Auto's moeten regelmatig remmen of manoeuvreren, waardoor fietsers moeten uitwijken of zelf abrupt afremmen.
2. *Inhaalconflicten*
   Het verkeersadviesbureau registreerde gevaarlijke inhaalmanoeuvres door auto's wanneer laad- en losverkeer stilstaat, wat tot risico's leidt voor fietsers.

3. *Voetgangers op de rijbaan*
   Door drukte, blokkades en smalle stoepen lopen voetgangers vaak op de rijbaan, vooral tijdens piekuren.
4. *Slechte oversteekbaarheid*
   Veel voetgangers steken “op willekeurige plekken” over, wat enerzijds gewenst is, maar ook voor extra risico’s zorgt.
5. *Meer fietsers en voetgangers*
   Het adviesbureau concludeert dat stijging van het langzaam verkeer in combinatie met motorvoertuigen de veiligheid verder onder druk zet.
6. *OV betrouwbaarheidsproblemen*
   Tram 4 rijdt in een strengelspoorconfiguratie. Door de combinatie van fietsers, voetgangers en gemengd verkeer ontstaan remmomenten, hinder en vertraging. Een stabieler verkeersbeeld is noodzakelijk voor de OV-betrouwbaarheid

Door aanpassing van de verkeersstructuren van auto, fiets, voetganger en/of OV kunnen deze conflicten worden weggenomen. Hierbij geldt uiteraard wel dat elke aanpassing een verschuiving met zich meebrengt. Bovendien geldt dat elke aanpassingen, als zij geloofwaardig wil zijn en daarmee opgevolgd dient te worden, ruimtelijke aanpassingen vergt, die kosten met zich meebrengen.

2.4 Oplossend vermogen

In 2020 is door V&OR – Autoluw een quickscan uitgevoerd naar mogelijke oplossingen voor de voetgangersproblematiek in de Utrechtsestraat. In deze studie (Notitie Utrechtsestraat, oktober 2020, Programma Autoluw) blijkt dat het creëren van meer ruimte voor de voetganger haalbaar is, maar dat dit altijd ten koste gaat van een of meerdere overige modaliteiten.

Bovendien is geconcludeerd dat het aanpassen van de verkeerssituatie op straat, en de ruimtelijke aanpassingen die dit verzorgen, voor veranderingen gaat zorgen in het functioneren en het karakter (o.a. winkelprogramma) van de straat. Een Utrechtsestraat zonder auto en fiets zal zich mogelijk ontwikkelen zoals een Kalverstraat of Leidsestraat. Een Utrechtsestraat zonder tram zal zich ontwikkelen richting een straat zoals de Haarlemmerstraat. Een definitieve keuze kan pas gemaakt worden wanneer er een visie is op de toekomst van de Utrechtsestraat.

Geconcludeerd is ook het weren van slechts de auto in een of in beide richtingen op korte termijn geen extra ruimte voor de voetganger oplevert. Immers; deze ruimte zal ingenomen worden door de fietser, die niet op de trambaan kan fietsen. De fietsveiligheid zal wel toenemen hierbij. Daarnaast zal het aantal conflicten tussen fietsers en voetganger afnemen, omdat de druk die fietsers ervaren kleiner is (voetgangers kunnen iets makkelijker van het trottoir afstappen of oversteken zonder conflict). Deze maatregel kan ook relatief goedkoop uitgevoerd worden.

3. Verkeerskundige Analyse VMA/Tellingen

Het VMA heeft de twee hoofdrichtingen doorgerekend. Beide geven een reductie van circa de helft van het autoverkeer in de Utrechtsestraat, onafhankelijk van de rijrichting. Tegelijkertijd geeft de modeldocumentatie zelf aan dat het model minder geschikt is om effecten in kleine, fijnmazige woonstraten precies in beeld te brengen; het model rekent in zones en stuurt vooral op hoofdwegen.

Om toch enige hou vast te krijgen zijn er in juni/juli 2025 metingen uitgevoerd. Deze metingen zijn tegen het VMA en hebben de volgende inzichten opgeleverd.

Belangrijkste tellingen juni (gemiddelde werkdag):

- Utrechtsestraat: 4.282 mvt/etmaal
- Hoofdgrachten (gem.): 1.407 mvt/etmaal
- Amstel: 789 mvt/etmaal

Betekenis voor VMA

- De Utrechtsestraat wordt door VMA licht overschat.
- De grachten worden sterk onderschat.
- Nieuwe Looiersstraat wordt sterk overschat in VMA.
- De Amstel is een robuuste corridor die door VMA zwaar wordt onderschat.

Doorgeredeneerd betekent dit dat:

- verkeersintensiteiten in kleine woonstraten vaak worden overschat, en
- intensiteiten op grotere, robuuste corridors vaak worden onderschat.

Om houvast en absolute impact in perspectief te plaatsen spiegelen we aantallen ook de capaciteitsnorm. Grachten en woonstraten vallen onder erftoegangswegen 30 km/u. Die kennen een Normcapaciteit van 4.000–6.000 mvt/etmaal. Alle getelde straten zitten ruim onder die bandbreedte wat betekent dat er voldoende capaciteit is binnen het gebied.

Het VMA is daarom nadrukkelijk gebruikt als trend- en richtingmodel, niet als absolute waarheid. Om de berekende verschuivingen realistischer te maken, is

het model geijkt en getoetst met de verkeerstellingen van juni/juli 2025. Uit deze ijking zijn weinig bijzonderheden naar voren gekomen. De telling heeft voornamelijk bevestigd dat de Amstel niet 80 maar 800 voertuigen per dag ontsluit. Dit betekend dat het VMA moeilijk te ijken is op dit schaal niveau. Verder bleken de cijfers uit de telling juni 2025 goed te vergelijken en overall te bevestigen over hoeveel voertuigen het in het gebied gaat.

Van de doorgerekende varianten zijn er twee als verkeerskundig het meest voor de hand liggend naar voren gekomen. Dit zijn:

- Variant 1: verkeer zuidwaarts (Rembrandtplein → Frederiksplein)
- Variant 2: verkeer noordwaarts (Frederiksplein → Rembrandtplein)

In de volgende paragrafen worden de belangrijkste modeluitkomsten van deze varianten beschreven en geïnterpreteerd. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met de volgende modelbeperkingen. Het VMA rekent in zones en is minder nauwkeurig voor kleine woonstraten, smalle profielen, complexe kruispunten, multimodale interacties (fiets/voetganger/OV), zoekgedrag en schoolomgevingen.

Bekende patronen:

- Grote straten worden onderschat (Amstel model: 30 mvt, telling: 789 mvt).
- Kleine straten worden overschat (Nieuwe Looiersstraat model: +1.160 mvt; tellingen wijzen op zone-effect).

Daarom worden tellingen en verkeerskundige logica gebruikt om VMA te interpreteren

3.1 Variant 1 – Zuid -Rembrandts plein -> Frederiksplein

Variant 1 (zuidwaarts) is in het VMA doorgerekend Op basis daarvan is in onderstaand overzicht Amstel gecorrigeerd naar aanleiding van de tellingen juni/juli 2025 Voor de Reguliersgracht is er geen precieze telling beschikbaar, terwijl VMA hier wel maar 50 auto’s neemt als vertrekpunt(wat weer bijzonder laag is) en daarom de absurde toename een fout van het model lijkt. De geprognotiseerde hoeveelheden vanuit VMA (dan al niet gecorrigeerd door de tellingen) hebben we gespiegeld aan de toelaatbare belasting van het profiel (4000-6000 mvt/etmaal).

Straat/gebied	VMA model	Toe of afname %	% tov norm	opmerking
Utrechtsestraat	- 2960	- 54,80	58,2%	Reductie van Utrechtsestraat
Amstel	+770	0%	16 %	Geen verschil voldoende ruimte op profiel
Reguliersgracht	+350	+ 700 %	8%	Toename VMA fout - belasting ruim binnen norm
Vijzelgracht	+610	+7,8%	-	
Nieuwe Looijerstraat	-	-	-	Geen wijzigingen binnen deze variant

Ook in de Autoluw-presentatie van 10 april 2025 wordt dit beeld bevestigd: Variant 1 leidt tot een afname van verkeer op de Utrechtsestraat, een relatief evenwichtige spreiding over de hoofdgrachten en een beperkte, maar relevante toename op de Amstel en Vijzelgracht. Waarbij de Amstel word aangereden door de toch al kwetsbare Achtergracht. Aan dezelfde kant hebben we ook een risico dat verkeer noordwaarts gaat rijden via de Falckstraat en de Reguliersgracht. Dit zou twee relatief zwakker straten zwaarder belasten. Als dit potentiële risico echt disproportioneel optreed zou men kunnen overwegen:

- ook de diagonaal van het Frederiksplein 1 richtingsverkeer te maken.
- de richting van het 1 richtingsbesluit om te draaien naar noordwaarts (variant 2), maar ook die heeft nadelen/risico's.

Deze maatregelen kunnen ervoor zorgen dat de verkeersdruk op de Weteringschans (ipv de beoogde S100) toeneemt.

Conclusie variant 1

Binnen het model en met netwerklogica beredeneerd betekent dit dat Variant 1:

- een duidelijke en substantiële verkeersreductie op de Utrechtsestraat realiseert;
- verkeer vooral laat uitwaaieren naar grotere, robuustere structuren (grachten en Amstel). **Hoofdgrachten:** lichte toename, ruim binnen norm → acceptabel
- een gematigde verhoging op de Vijzelgracht laat zien, die aandacht vraagt maar niet als disproportioneel wordt beoordeeld.
- **Reguliersgracht:** lichte toename, maar blijft ruim onder norm (8% belast in 2030)→ acceptabel
- **Achtergracht/Falckstraat:** beperkte toename (ca. 1%); schoolomgeving (ASVO) → aandachtspunt + monitoring
- **Nieuwe Looiersstraat / Noorderstraat:** geen logische toename; risico laag maar aanwezig → monitoren

Samengevat levert Variant 1 in modeltermen een relatief evenwichtige verdeling op, waarbij de drukte in de Utrechtsestraat substantieel afneemt en omliggende straten binnen hun verwachte en toegestane bandbreedte blijven.

3.2 Variant 2 – Noord Frederiksplein -> Rembrandtsplein

Naast de zuidwaartse richting is ook de noordwaartse variant beschouwd. Daarbij zijn de logische aan- en afrijroutes:

- Vanuit het zuiden (Fredriksplein): Utrechtsestraat in en ontsluiting via de Hoofdgrachten (Keizers-, Prinsen- of Herengracht).
- Vanaf S100 naar het Weteringcircuit en dan via Vijzelgracht en de brede hoofdgrachten het gebied in.

Dit patroon volgt uit netwerklogica, niet uit VMA alleen. Zo laat het VMA model een forse toename zien op de Nieuwe Looierstraat die vanuit netwerk logica moeilijk valt te verklaren. De Reguliersgracht wordt in deze variant volledig ontzien omdat deze met haar rijrichting geen alternatief bied bij de gekozen richting. Alle voertuigen die binnen het gebied van Zuid naar Noord willen zullen er waarschijnlijk voor kiezen naar de Amstel te gaan. Dit is met name een

risico voor de kruising Sarphatiastraat- Amstel. Dit punt is al kwetsbaar en forse toenam zou tot onveilige situaties op de fietsstraat kunnen leiden. Dit is echter niet expliciet te achterhalen. In het VMA staat een toenam van 480% voor de Amstel maar op basis van veel te lage uitgangscijfers. Een toename is echter wel te verwachten in dit scenario als je het vanuit netwerk logica redeneert.

-

Straat/gebied	VMA model	Toe of afname %	% tov norm	Opmerking
Utrechtsestraat	- 3080	- 58	61.6%	Reductie van Utrechtsestraat
Amstel	1080 (gecorrigeerd nav tellingen)	20 % *(tov telling juni 2026)*	20 %	Geen verschil voldoende ruimte op profiel maar toename is risico voor kruising Sarphatiastraat.
Nieuwe Looierstraat	+1160	+ 700 %	8%	Toename VMA fout- belasting ruim binnen norm
Vijzelgracht	+610	+7,8%	-	Voldoende robuust
Grachten gemiddeld	+ 480	+ 16%	29,6%	
Reguliersgracht	-	-	-	Geen wijzigingen in variant

Het model signaleert hiermee een verschuiving richting een kwetsbaar gebieden:

- de Nieuwe Looiersstraat, een smalle woonstraat, onderdeel van de Noorderbuurt, waarin ook een school (de Kleine Reus) aan gevestigd is. Echter; het Amsterdamse VMA model is niet geschikt om uitspraken te doen over verkeer in woonstraten; zij kan zeer matig bepalen welke buurtstraten gebruikt zullen worden; wel is het zo dat het aantal opties in de buurt beperkt is; verkeer kan de Nieuwe Looijerstraat gebruiken, de Noorderstraat, maar ook de Prinsengracht. Deze laatste is de meest voor de hand liggende route.

In het Autoluw-document wordt Variant 2 dan ook geduid als een variant die nadrukkelijk extra verkeer richting de woonstraten van de grachtengordel en de Vijzelzone stuurt, met risico's voor zowel leefbaarheid als verkeersveiligheid.

Conclusie bij Variant 2

- een nog iets grotere reductie van auto verkeer op de Utrechtsestraat oplevert dan Variant 1;
- maar dit doet door verkeer af te wikkelen via smallere en kwetsbare straten;
- vooral de berekende stijging in de Noorderbuurt hierbij opvallend en vraagt om voorzichtigheid. Nieuwe Looiersstraat / Noorderstraat: in het VMA staat een niet *logische* toename van autoverkeer → dit is wel een aandachtspunt omdat zich hier veel schoolgaande kinderen ophouden.
- Achtergracht: een aandachtspunt is extra verkeer bij de Achtergracht. Hier is een school gevestigd en de Achtergracht kan als ontsluitingsweg voor de Amstel worden gebruikt.
- Hoofdgrachten: beperkte toename → acceptabel
- Reguliersgracht: nauwelijks betrokken in verband met rijrichting

Het modelresultaat maakt duidelijk dat Variant 2 mogelijk grotere, ongewenste neveneffecten heeft in straten waar de ruimte en functie daar juist beperkt zijn.

5. Analyse van de uitkomsten

De integrale analyse vormt het hart van deze adviesnotitie. Hier worden de VMA-modellering, de verkeerstellingen, verkeerskundige inzichten, gedragsobservaties uit de Verkeersanalyse en de bezoekersprofielen uit het Strabo-onderzoek samengebracht. Op basis hiervan wordt bepaald welke richting van éénrichtingsverkeer – zuidwaarts of noordwaarts – het meest verantwoord is binnen de beleidskaders van de gemeente Amsterdam.

5.1 Verkeersveiligheid

5.1.1 Huidige veiligheidsproblemen

Volgens de Rapportage Verkeersanalyse Utrechtsestraat zijn de grootste risico's in de huidige situatie:

- conflicten tussen fietser en auto door inhaal- en remmanoeuvres;
- voetgangers die op de rijbaan lopen vanwege smalle stoepen en drukte;
- willekeurig oversteken op drukke momenten;
- logistieke blokkades die tot onvoorspelbare verkeersbewegingen leiden;
- remmomenten voor tram 4 door stilstaande auto's en fietsers op het strengelspoor.

Het verkeersbeeld van een tweerichtingsprofiel met gemengd verkeer leidt daarmee tot een continu mengbeeld met een hoge kans op conflicten.

5.1.2 Effect van 1 richtingsverkeer en richting

Beiden varianten halveren het autoverkeer op de Utrechtsestraat. Dit wordt zowel door de VMA-berekeningen als door de redenering op basis van tellingen bevestigd. Minder tegenliggers en een eenduidige rijrichting betekenen dat:

- inhaalconflicten sterk afnemen;
- remmomenten voor auto's en tram verminderen;
- het gedrag van verkeersdeelnemers voorspelbaarder wordt;
- fietsers minder vaak worden 'klemgereden' tussen trottoir en auto;
- voetgangers minder noodzaak hebben om op drukke rijstroken te lopen.

Dat verkeer deels verschuift naar de grachten en de Amstel leidt in principe voor beide varianten niet tot nieuwe veiligheidsrisico's, omdat deze wegen:

- lagere snelheden kennen,
- een ruimere en overzichtelijker profiel hebben,

Wel bestaat er bij beide varianten een risico dat verkeers toename op smallere straten komt. Bij variant 1 zou het kunnen zijn dat de Achtergracht en/of Falckstraat een stijging gaat ervaren. Bij variant 2 kan dit gebeuren op de Tweede Looierstraat en/of Noorderstraat. De kans dit gebeurd is niet erg groot maar wel iets om rekening mee te houden. Voor Variant 1 is het risico vrij gemakkelijk te mitigeren door het eenrichtingsregime door te zetten over de diagonaal van het Frederiksplein. Al het verkeer gaat dan via Vijzelgracht en de hoofdgrachten het gebied in. Daarbij wordt ook de Huidekoperstraat dicht gezet, anders zou deze als sluiproute fungeren.

Conclusie verkeersveiligheid:
Variant 1 reduceert risico's in de Utrechtsestraat en voorkomt nieuwe knelpunten elders. Variant 2 verschuift risico's naar woonstraten en schoolroutes en wordt daarmee als minder ongunstig beoordeeld.

5.2 Leefbaarheid en beleving van de straat

5.2.1 Verblijfsfunctie (Strabo)

Het Strabo-rapport laat zien dat de Utrechtsestraat een belangrijke verblijfsfunctie heeft. De straat wordt bezocht door:

- recreatief winkelend publiek,
- Amsterdammers uit de buurt,
- bezoekers van supermarkten en dagelijkse voorzieningen,
- horeca-bezoekers,
- passanten van en naar het Rembrandtplein.

Strabo noteert circa 95.000 bezoekers per week en beschrijft een bezoekersmix van onder meer "Stedelijke dynamiek", "Luxe leven" en "Zorgeloos en actief". Dit zijn doelgroepen die juist gebaat zijn bij:

- rust,
- voldoende loopruimte,

- overzichtelijke situaties,
- veilige oversteekbaarheid.

Een inrichting die hier rekening mee houdt, heeft volgens Strabo een positief effect op het economisch functioneren van de straat.

5.3 Integrale afweging

Verkeersveiligheid

Beide varianten halveren autoverkeer op de Utrechtsestraat.
Variant 1 heeft iets betere verkeersveiligheidswinst door rustiger instroom deze zal zich verspreiden via de Achtergracht en Falckstraat. Dit is echter wel een risico en zal bij excessief gebruik onmogelijk moeten worden gemaakt door ook de diagonaal van het Frederiksplein in het 1 richtingsregime toe te voegen. Dit op voorhand lijkt nu niet nodig en onnodig veel omrijden te vragen van de mensen die in het zuiden van de buurt wonen(Falkstraat/Amstel en Huidekoperstraat). Een ander aandachtspunt is de Huidekoperstraat, ook deze word in het geval van Zuidwaarts wellicht als sluiproute gebruikt. Volgens VMA valt het mee en het is niet logisch om zo aan te rijden vanuit buiten de zone naar binnen omdat je dan lang op de Weteringschans moet blijven. Wel moet hier aandacht voor zijn als besloten wordt de diagonaal onmogelijk te maken voor autoverkeer.

Leefbaarheid

Beide varianten verbeteren rust in de straat. Variant 1 verplaatst verkeer meer naar robuuste straten; Bij variant 2 is het een risico dat verkeer ook in smalle woonstraten zoals de nieuwe Looierstraat of Noorderstraat terechtkomt.

Schoolroutes

De effecten op schoolroutes zijn bij beide varianten verwaarloosbaar tot beperkt.
Geen van de varianten wordt hierdoor uitgesloten.

Wel geldt:

- **Variant 1:**
    - VMA geen toename op Nieuwe Looiersstraat / Noorderstraat verwacht en dit zijn Schoolroutes De Kleine Reus.
    - Wel beperkte toename mogelijk op Achtergracht → Dit is een aandachtspunt in verband met ASVO school

    - Niet uitgesloten dat een kleine hoeveelheid op Nieuwe Looiersstraat terecht kan komen door individueel routegedrag

- **Variant 2:**
    - Weltoename op Nieuwe Looiersstraat en Noorderstraat
    - Ook Achtergracht wordt gevoeliger maar minder dan variant 1.
    - Risico op zoekverkeer is iets groter omdat het meer zoeken wordt, met name navigatie systemen met kortste route kunnen hierin misleidend zijn.

Schoolroutes zijn daarmee geen breekpunt, maar wel een structureel aandachtspunt dat monitoring vraagt.

Geaccepteerde overlast

Elke variant produceert beperkte overlast op omliggende straten.
Het DB moet accepteren dat:

- De Falckstraat Reguliersgracht wat extra verkeer krijgt van Frederiksplein (variant 1)
- Achtergracht/Falckstraat een lichte toename kunnen krijgen (variant 1)
- Nieuwe Looiersstraat/Noorderstraat enige gevoelige toename kunnen zien (variant 2)

Deze overlast blijft binnen de normen (4.000–6.000 mvt/etmaal) en is monitoorbaar.

Conclusie leefbaarheid:

Al met al zal de Utrechtsestraat op basis van leefbaarheid erop vooruitgaan omdat beide varianten het autoverkeer halveren. Qua vairanten zijn bij beide in principe acceptabele toenames en risisco's voor de aangrenzende straten en grachten. Als er excessen optreden die niet zijn voorzien is bij variant 1 de optie om snel maatregelen te treffen deze onbedoelde en niet te verwachten overlast te beperken.

5.6 Logistiek en taxi's

Logistiek

De gemeente werkt stadsbreed aan het versimpelen en verbeteren van de handhaving van venstertijden. Ook op de Utrechtsestraat zou dit leiden tot een

rustige verkeersbeeld. Een rustiger verkeersbeeld in de Utrechtsestraat – zoals in Variant 1 – maakt het eenvoudiger om logistieke stromen binnen afgesproken tijden en patronen af te wikkelen.

Taxi's

Het Rembrandtplein is een belangrijk uitgaansgebied met een duidelijke nachtelijke taxistroom. De nachtelijke stroom loopt van zuid naar noord, waarbij 's nachts de afsluiting van het Rembrandtplein op de Utrechtsestraat vanuit het zuiden wordt opgeheven (paaltje uit de weg gehaald).

Beide varianten laten de huidige nachtelijke situatie intact. De afsluiting voor taxi's wordt 's nachts voor het inrijden in noordelijke richting op de gehele Utrechtsestraat opgeheven. Voor variant 1 betekent dit dat er 's nachts naast autoverkeer zuidwaarts ook een taxistroom noordwaarts ontstaat. Voor variant 2 is geen verschil, aangezien dit aansluit bij het beoogde eenrichtingsregime.

5.7 Beleidskaderanalyse

Autoluw Amsterdam

Variant 1 vermindert autoverkeer op een smalle binnenstadstraat en stuurt naar robuuste structuren. Variant 2 leidt tot afwenteling op woonstraten en schoolroutes.

Plusnet Voetganger & Fiets

Voetgangers zullen op de Utrechtsestraat meer rust ervaren. Ook fietsers zullen op de Utrechtsestraat meer ruimte krijgen omdat er minder auto's en dus minder rem momenten zijn. Daarnaast is er meer ruimte. Aandachtspunt is wel de Reguliersgracht die ook plusnet fiets faciliteert. Er is daar in variant 1 een belasting van ca 600 mvt/etmaal verwacht door VMA. Dit is in absolute zin weinig maar elke toename van verkeer hier moet goed gemonitoord worden.

Schoolomgevingen

Beide varianten laten een lichte stijging zien in de schoolzones. Variant 1 zal iets meer verkeer via de Achtergracht laten rijden (ASVO. Variant 2 geeft aan dat er een potentiele stijging is bij de Noorderstraat (de Kleine Reus.) Voor beide geld dat dit binnen de marges blijft van wat toelaatbaar is. Echter ook hier moet aandacht voor zijn bij het invoeren van een richtingsverkeer. Bij variant 1 is het wel gemakkelijker om in te grijpen als dit excessief blijkt.

Aanpak Binnenstad / leefbaarheid

Variant 1 versterkt de verblijfsfunctie van de Utrechtsestraat; Bij Variant 2 wordt de verblijfsfunctie op de Utrechtsestraat evenzo vergroot, maar is er een groter risico dat er meer verkeersdruk op omliggende woongebieden komt te liggen.

5.8 Scenariovergelijking (Samenvatting van alles)

Thema	Variant 1 (Zuidwaarts)	Variant 2 (Noordwaarts)
Verkeersveiligheid	+ sterke verbetering overall.	– Verbetering op de Utrechtsestraat, maar verslechtering in woon- en schoolstraten
Leefbaarheid	+ minder druk, meer rust	– Verbetering op de Utrechtsestraat, maar verslechtering in woon- en schoolstraten
Schoolroutes	+ geen toename	– risico's bij ASVO en De Kleine Reus
OV-betrouwbaarheid	+ minder remmomenten	+ minder remmomenten
Logistiek	+ rustiger straat, betere venstertijden	0 geen verbetering, mogelijk extra omrijden
Taxi's	's nachts stroom intact; eenrichtingsregime úitzondering voor taxi's	+ nachtstroom intact, geen verandering t.o.v. beoogde eenrichtingsregime.
Ruimtelijke draagkracht	+ logische verdeling over	– deels afwenteling naar

	robuuste routes	kwetsbare straten
Beleidskaders	passend bij Autoluw, Plusnetten	strijdig op meerdere punten
Algemeen oordeel	positief	negatief

6. Conclusie & aanbeveling

Op basis van de behoefte aan sobere en realistische maatregelen, concludeert het projectteam dat 1 richtingsverkeer op de Utrechtsestraat een goed uitvoerbaar en logisch maatregel is om de situatie te verbeteren.

Op basis van de tellingen, netwerklogica en draagkracht van straten en de mogelijke impact stelt het projectteam voor **Variant 1 (Zuidwaarts) als voorkeursrichting voor. Deze lijkt** het meest robuust in de afwikkeling van verkeer binnen het gebied (Hoofdgrachten en Amstel kunnen goed spreiden) en lijkt een evenwichtig verdeling te maken in de bereikbaarheid van het gebied. (deels via het zuiden en deels via de Vijzelgracht.

Wel moet er bij dit besluit oog zijn voor de mogelijke nadelige effecten van deze keuze. Zo zijn eventuele ongewenst effecten zoals veel druk op Achtergracht, Falckstraat, Reguliersgracht makkelijk te mitigeren door de diagonaal van het Frederiksplein op te nemen in het eenrichtings regime. Voor nu lijkt dit niet nodig en onnodig omrijden voor bewoners te betekenen. Maar bij excessieve overlast een reële optie. Ook moet er oog voor zijn dat de Huidekoperstraat niet excessief extra bealst wordt. Hiervoor is niet direct een aanleiding vanuit netwerklogica maar het is een risisco.

Advies DB: Instellen éénrichtingsverkeer zuidwaarts (Rembrandtplein → Frederiksplein).

Met flankerende maatregelen:

1. Monitoring Achtergracht / Falckstraat/ Reguliersgracht en bij excessen Diagonaal overwegen.
2. Routering via Vijzelstraat, Amstel en Hoofdgrachten stimuleren

3. Eventueel excessief sluipverkeer Huidekoperstraat monitoren en afsluiten of richting draaien als dit excessief is.
4. Schoolzone Achtergracht of de Noorderstraat indien nodig tijdelijk of structureel versterken
5. Nachtelijke taxi-uitzondering (bereikbaarheid Rembrandtplein)