From [redacted]@amsterdam.nl>
Subject **Re: Utrechtsestraat: Voordracht Verkeersbesluit**
To [redacted]@amsterdam.nl>
Cc [redacted]@amsterdam.nl>, [redacted]
<[redacted]@amsterdam.nl>
Date June 10, 2025, 8:48:42 PM CEST

Hoi [redacted]

In principe hebben we je vorige week uit directe hand om reactie gevraagd maar wellicht heb je die mail gemist. Het lijkt me goed morgen even te overleggen met [redacted] en [redacted] erbij.

We erkennen dat je een punt hebt dat het een potentieel nadelig gevolg heeft maar denken dat de door jouw verwachte overlast niet van een dusdanige aard is dat het de richting omdraaien legitimeert. Ook de gebiedsmakelaars en gebiedsmanagers onderschrijven dit. Laten morgen samen naar de flap kijken of we jouw zorg er beter in kunnen krijgen en duidelijker verwoorden, en wellicht passende maatregelen formuleren.

Persoonlijk heb ik niet een sterke voorkeur voor de ene of de andere richting maar van wat ik heb gehoord komen we tot deze conclusie. Het is in tijd wel belangrijk om consensus te bereiken anders lukt het waarschijnlijk niet meer om dit jaar nog de maatregel in te voeren.

Ik schiet wat in,

Hartelijke groet,

[redacted]
Ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam
T [redacted]
[redacted]@amsterdam.nl

Van: [redacted]@amsterdam.nl>
Verzonden: dinsdag 10 juni 2025 16:43
Aan: [redacted]@amsterdam.nl>
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: Utrechtsestraat: Voordracht Verkeersbesluit

Hoi [redacted]

Dank voor het stuk.
Ik ontving het pas vandaag uit tweede hand van [redacted]

- Ten eerste is de flap een DB flap, dit moet een Staf/weekstart flap zijn.
Dus die moet sowieso worden omgezet. Daarnaast vind ik het inhoudelijk nogal beperkte afweging.

Ik blijf toch echt zeer negatief over een rijrichting in zuidelijke richting.
Als daarvoor gekozen wordt moet wel duidelijker in de flap worden gezet welke negatieve effecten deze keuze (mogelijk) zal hebben.

De rol van logistiekverkeer tbv de Utrechtsestraat en de functie van de Amstelstraat ter ontlasting van de grachten worden niet benoemd.
Er wordt alleen ingegaan op ‘distributieverkeer’ voor het Rembrandtplein. Terwijl dat niet echt niet beïnvloed wordt door de maatregel die kunnen blijven aanrijden en afrijden via hun normale route.
Waarbij alleen de optie om aan te rijden via Utrechtsestraat niet meer mogelijk is.

Zowel het negatieve effect op de woonbuurten op de grachten en de logistieke bereikbaarheid van de ondernemers van de Utrechtsestraat moet in de afweging worden meegenomen.
Dankzij het stopverbod met venstertijden in de Utrechtsestraat, wordt gezorgd dat het overgrote deel van de logistiek voor de Utrechtsestraat tijdens de ochtenduren komt.
Want daarbuiten kan je immers niet stilstaan in de Utrechtsestraat voor de deur waar je moet zijn. Dit stuurt op zijn beurt het logistieke verkeer dat dan kan afrijden via de Amstelstraat, dan wel via een u-bocht op een brug naar het zuiden
Hierdoor worden de grachten van logistiek verkeer ontzien en kunnen chauffeurs voorkomen om op de smalle grachten vast te komen staan.

Met een noordelijke route blijft dit systeem om tijdens venstertijden via de bredere Amstelstraat af te kunnen rijden overeind. Met een zuidelijke route wordt al het logistieke verkeer verplicht via een route over de grachten aan te rijden óók tijdens de venstertijden.
Het geeft dus serieus een substantiële toename van logistieke busjes op de grachten. Grachten die smaller zijn en eerder vaststaan vanwege onverwachte verhuizingen of andere la/lo activiteiten.
En als je vaststaat rijd je er niet omheen of kan je niet zomaar even achteruit om een andere gracht te kiezen (nog los van het toeteren dat sommige chauffeurs als oplossing zien).

Terwijl een Utrechtsestraat-Amstelstraat route niet zomaar verstopt.
Dus een aanrijdt route die verplicht via de grachten gaat (zoals de variant zuidelijke richting) zal leefbaarheid van de woonstraten/grachten negatief beïnvloeden en ook voor de bereikbaarheid van de Utrechtsestraat ondernemers slecht uit werken.
Terwijl een route in noordelijke richting de mogelijkheid tijdens venstertijden behoud om niet over de grachten te rijden, en buiten venstertijden zal de hoeveelheid logistiek verkeer substantieel minder zijn omdat er dan een stopverbod geldt in de Utrechtsestraat.

Het systeem omdraaien en de Amstelstraat tijdens venstertijden inrijdend maken is geen optie vanwege het strengelspoor in de Amstelstraat.
Het verkeer rijdt in dat geval dan tegen de rijrichting in van de tram over de trambaan. GVB zal dit niet accepteren.

De onderbouwing in de flap van de verkeerscirculatie lijkt nu volledige te hangen op een VMA uitdraai en waar daar de rode lijntjes naar voren komen.
VMA houdt geen rekening met venstertijden routes of stopverboden of routes/regels voor specifieke doelgroepen en dus hoe het in de praktijk feitelijk werkt.

VMA kijkt alleen naar vaste verbindingen en mogelijkheden en hoeveelheden voorzieningen die er zijn en verkeersintensiteiten van generieke voertuigen op deze routes. Dit alles in de theoretische werkelijkheid dat alle rijrichtingen en routes 24/7 bestaan of niet bestaan.
De knelpunten die nu benoemd zijn lijken alleen benoemd vanuit wat de VMA voorspelt zonder praktische analyse ervan.

De positieve effecten van de voorkeursvariant dalen daarnaast volledig neer op het Frederiksplein en omgeving en gaan ten koste van de grachtengordel en Utrechtsestraat in mijn ogen.
En dat mag van mij duidelijker in de voordracht als wordt vastgehouden aan deze rijrichting.

Tot slot is de beheersmaatregel 'aanpassing van de VRI' voor verkeersdosering, in mijn ogen, ook een hele achterhaalde verkeersmanagement methodiek..
Dit is gericht is op 'doorstroming'. Het vergroten van doorstroming is niet een beheersmaatregel voor het probleem 'te veel verkeer'.
Het probleem is te grote aantallen voertuigen op ongewenste plekken en ongeschikte wegen daar kan een VRI of betere doorstroning niets aan doen.

Tot zo ver mijn opmerkingen.

Grt 5.1, 2,

Van: 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: dinsdag 10 juni 2025 13:02
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: Fw: Utrechtsestraat: Voordracht Verkeersbesluit

Ha 5.1, 2, e en 5.1, 2, e

Op t moment werk ik niet volop. Ik word geplaagd.... door hoofdpijnen.

Ik weet niet of Nienke hier voldoende is meegenomen?
Anders even een heads-up? Om te voorkomen dat t mis gaat in de staf.

Groet,

5.1, 2, e

Verzonden vanaf Outlook voor Android

From: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Sent: Tuesday, June 10, 2025 11:48:15 AM
To: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; Bestuursondersteuning SDC < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Cc: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Subject: Utrechtsestraat: Voordracht Verkeersbesluit

Beste collega's

Hieronder een link naar de voordracht **Kennis nemen van het onderzoek Utrechtsestraat 1 richtingsverkeer en vaststellen van voorkeursbesluit.**
Wij zouden graag, mits er geen baanbrekend commentaar binnenkomt van jullie, de stukken voor a.s. woensdag indienen.

Voordracht dagelijks bestuur stadsdeel Centrum - Utrechtsestraat.docx

groeten,

5.1, 2, e
5.1, 2, e
Ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam

T 5.1, 2, e
M 5.1, 2, e @amsterdam.nl
Werkdagen 5.1, 2, e

Amstel 1, 1011 PN Amsterdam
amsterdam.nl

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing:
Amsterdam.nl/proclaimer