Memo

Aan	DB Centrum- Nienke van Renssen
Van	[redacted] (AOG V&OR) [redacted] – Projectmanager [redacted] (R&D Ontwerp Openbare Ruimte) [redacted] (R&D Verkeerskunde)
Datum	4 mei 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
Op 30 maart en op 8 april 2026 zijn twee bewonersavonden gehouden. Hierbij zijn de uitkomsten van de interne gemeentelijke verkenning gedeeld, en zijn meningen bevraagd. De bijeenkomsten zijn intensief verlopen. Er is sprake van een draagvlakprobleem, maar dat vraagt nuance.
Een aanzienlijk deel van de aanwezigen is kritisch over zowel de maatregel als het proces. De noodzaak van enige vorm van maatregelen wordt betwist, en het ‘middel lijkt erger dan de kwaal’ is een meermaals gehoorde uitspraak.

Tegelijkertijd lijkt de weerstand zich vooral te concentreren bij bewoners uit omliggende straten, waar de negatieve effecten worden verwacht (meer verkeer, omrijden). Belangen van bewoners en ondernemers in de Utrechtsestraat zelf en van gebruikers van de straat die van buiten de buurt komen (doorgaande fietsers, voetgangers, bezoekers van de winkels en horeca) zijn veel minder zichtbaar in de avonden.

De weerstand vanuit de aanwezigen van de bewonersavonden richt zich op meerdere punten:

- bewoners herkennen de drukte op de Utrechtsestraat, maar ervaren deze niet (altijd) als probleem dat ingrijpen vereist;

- er is zorg over verplaatsing van autoverkeer naar onder meer Achtergracht, Falckstraat, Reguliersgracht, Huidekoperstraat en Amstel.;
- bewoners voelen zich laat betrokken;
- participatie wordt door sommigen ervaren als legitimering van een reeds voorgenomen besluit.

Daarbij speelt mee dat aangegeven wordt 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 (objectieve) en ervaren (subjectieve) veiligheid.

Procesmatige bevinding

De bijeenkomsten laten zien dat het vervolg niet alleen verkeerskundig moet worden ingericht. Er is ook herstel van vertrouwen nodig. Bij bewoners leeft het idee dat de gemeente al besloten heeft, en zij niet betrokken zijn. Dit is evenwel niet waar; in 2025 is een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het verluwen van de Utrechtsestraat, waarbij op basis van data verschillende opties zijn bekeken. Er is geen besluit genomen, slechts ‘huiswerk’ gedaan voordat een besluitvormingsproces, inclusief participatie, gestart kan worden.

Het bestuurlijke risico is dat een proef met eenrichtingsverkeer wordt gezien als:
“Het besluit is al genomen, maar krijgt nu de naam pilot.”

Ruimtelijke/Verkeerskundige duiding

Er is geen acute aanleiding op basis van ongevallen of geregistreerde excessen om direct zwaar in te grijpen. Het project is gestart omdat de BIZ Utrechtsestraat vaak geklaagd heeft over het gebrek aan verblijfsruimte, de krappe ruimte voor voetgangers en de verkeersdruk. Na onderzoek signaleren gemeentelijke ruimtelijk ontwerpers en verkeerskundigen dat er wel degelijk verbeterkansen liggen die opgepakt kunnen worden. Het onderzoek betrof een modelmatige studie, verkeerstellingen en verkeersobservaties.

De verbeterkansen zitten vooral in:

- het verbeteren van de fietskwaliteit op een belangrijke stedelijke route (Amsterdam zuid – Rembrandtplein en verder;
- het enigszins verbeteren van de voetgangerskwaliteit doordat zij met minder gevaar ‘even van het trottoir’ kunnen stappen bij drukte. Als er ruimtelijke aanpassingen gedaan worden is het ook mogelijk het trottoir te verbreden.
- het verminderen van de druk en complexiteit op de rijbaan;
- het verbeteren van de verblijfskwaliteit en overzichtelijkheid;
- het verminderen van situaties waarin meerdere modaliteiten tegelijk op zeer beperkte ruimte samenkomen, wat de verkeersveiligheid verbetert.

De straat kent geen grote piekmomenten voor de auto-intensiteit over de dag, maar een constante belasting, ongeveer in beide richtingen even zwaar. Voor de fietser is deze continue stroom ook te zien, maar is het wel iets drukker in de ochtend en in de middagspits. De combinatie ervan leidt, zeker met de tram die in de spitsperioden vaker rijdt, tot grotere drukte in de ochtend- en in de middagspits. Echter, het probleem is daarnaast zeker ook gedurende de rest van de dag aanwezig; er is geen sprake van een probleem wat zich slechts enkele uren va de dag voordoet.

Genoemde oplossingsrichtingen

Eenrichtingsverkeer
Uit de gemeentelijke verkenning kwam eenrichtingsverkeer voor autoverkeer als voorkeursmaatregel naar voren. Deze is als zodanig ook gepresenteerd op de participatieavonden, met de mogelijkheid ‘sober’ dit als pilot in te voeren en zo de effecten te meten. Andere opties zijn ook onderzocht, waaronder ‘geen autoverkeer’. De extra verkeersdruk op andere straten werd bij die optie te groot geacht.

Eenrichtingsverkeer voor auto is geen volledige oplossing; de conflicten tussen auto en fiets verdwijnen niet volledig, maar blijven in een richting bestaan. Daarnaast blijven er conflicten tussen fietsers en voetgangers bestaan, alhoewel deze aanzienlijk minder ernstig zijn dan tussen voetgangers en auto’s. In de avonduren blijft de bestaande taxi-oplossing in stand. Dat betekent dat taxi’s nog steeds opstellen in het Frederiksplein en noordwaarts rijden naar het Rembrandtplein, waar de afsluiting van de Utrechtsestraat nog steeds met de hand opgeheven wordt. Daarnaast speelt laden/lossen; dit gebeurt momenteel (illegaal) door half op de rijbaan/half op het trottoir te halteren. Er is bij het voorstel voor eenrichtingsverkeer nog niet uitgewerkt of deze oplossing gedoogd blijft, of dat dit niet meer mogelijk wanneer de rijbaan een fietsstrook wordt. Wel kan de maatregel de kans op excessen verkleinen doordat er minder voertuigen tegelijk aanwezig zijn, een richting fietsstrook wordt en de complexiteit afneemt.
Daar staat tegenover dat verkeer zich verplaatst naar omliggende straten. Uit de verkeersmodellen blijkt dat deze druk nergens boven grenswaarden uitkomt. Toch is een toename voor bewoners in die straat niet prettig, , waardoor in sommige van de woonstraten de verkeersdruk waar juist de huidige weerstand zit.

Auto te gast
Bewoners hebben op de particiaptieavonden zelf een nieuwe variant naar voren geracht; “auto te gast”. Deze zou de hiërarchie in de straat kunnen verduidelijken en gedrag beïnvloeden, en daarmee ook het probleem oplossen.
De gemeentelijke ruimtelijke ontwerpers en verkeerskundigen betwijfelen dit ten zeerste. Immers; de rijsnelheid en het inhaalgedrag van auto’s verandert hier niet wezenlijk door; hard rijden op drukke momenten is al niet mogelijk. Bij een sobere inrichting wordt een gedragsmaatregel ‘auto te gast’ gecommuniceerd door middel van bebording en eventueel markering op de rijbaan. Dit gaat, zeker omdat de automobilisten hier dagelijks rijden (bestemmingsverkeer) weinig effect opleveren. Zelfs als er een permanentere, fysieke herinrichting nagestreefd wordt, bijvoorbeeld door de rijbaan rood te kleuren als fietsstraat, zal het effect beperkt zijn. De maatregel verandert de ruimtelijke situatie (breedtes, wegindeling) immers niet, zorgt niet voor minder autoverkeer op de Utrechtsestraat en lost zo de belangrijkste conflictpunten niet op.

Overige genoemde oplossingen
Tijdens de participatieavonden is daarnaast een aantal verschillende alternatieven genoemd, waaronder:

- drempels of snelheidsremmers;
- bredere stoepen;
- handhaving;
- selectieve toegang;
- alternatieve knips of afsluitingen en verdergaande autoluwe varianten.

De gemeentelijke verkeerskundigen en ruimtelijk ontwerpers hebben deze oplossingen geanalyseerd:

1. Drempels zijn verkeerskundig niet mogelijk op deze straat, gezien de combinatie van fietsverkeer, tram en doorgaande functie. Drempels kunnen niet op de trambaan. In het

verleden zijn er rubberen drempels geprobeerd, maar weer verwijderd vanwege de risico's die ze opleveren op voor fietsers en de overlast die ze opleveren voor de buurt. Automobilisten hebben daarnaast weinig last van drempels, of omzeilen ze door uit te wijken naar de trambaan (en weer terug te bewegen).

2. Bredere stoepen sluiten aan bij het probleembeeld en bieden inderdaad extra voetgangersruimte, maar vragen een permanentere herinrichting, waarvoor budget dat niet beschikbaar is. Bovendien past dit niet binnen een scope van een pilot, die ook eventueel terug te draaien is.

3. Handhaving helpt bij excessen (trottoir bezet houden) maar lost de conflicten in de krappe ruimte niet op.

4. Selectieve toegang is juridisch en praktisch complex en heeft waarschijnlijk beperkt effect. Bij andere buurten (Wallen, Nieuwmarkt) onderzoekt de gemeente momenteel of deze oplossing (in de avonduren de straten afsluiten met pollers, zodat taxi- en zoekverkeer geen toegang heeft en bewoners die een bestemming hebben via een pasjessysteem toegang geven) haalbaar is. In de buurt van de Utrechtsestraat, waar eigenlijk geen taxi- doorgaand- of zoekverkeer door de straten gaat, waar de Utrechtsestraat zelf niet met pollers af te zetten is vanwege de tram en waar de problematiek niet 's avonds maar juist overdags optreed (wanneer er verkeersdrukte is) is het oplossend vermogen daarnaast zeer klein.

5. Zwaardere knips hebben grotere netwerkeffecten en vragen nader onderzoek. In de verkenning die uitgevoerd is met het Amsterdamse verkeersmodel zijn al 9 verschillende scenario's doorgerekend, waaronder beperking verkeer Utrechtsestraat in combinatie met het weer openzetten van de knip bij de Blauwburg (ongewenst scenario vanwege herintroductie doorgaand verkeer door de grachtengordel). Extra scenario's zijn denkbaar, en door te rekenen. Dit vraagt nader onderzoek. Daarmee blijven alternatieven relevant, maar zijn ze niet allemaal uitvoerbaar als eerste stap.

Vervolg

Conform de huidige bestuurlijke lijn ligt de focus op:

- het beantwoorden van vragen uit de buurt;
- het beschikbaar maken van informatie.

De keuze tussen richtingen wordt niet op dit moment gemaakt, maar volgt op een later moment (nieuw DB / na de zomer). Bij een heldere bestuurlijke keuze is het van belang ook helderheid te scheppen over het te verwachten niveau van participatie en een een realistische inschatting mee te nemen van de benodigde middelen/budget. Zonder deze duidelijkheid bestaat het risico dat het proces opnieuw vastloopt.

Conclusie

De Utrechtsestraat vraagt niet om een simpele keuze tussen niets doen of doordrukken. Er is geen acute noodzaak op basis van ongevallen, maar er is wel een ruimtelijke en verkeerskundige kans om de straat rustiger en overzichtelijker te maken, waarbij het met name voor fietsers en

voetgangers verbetert. Tegelijkertijd is er sprake van maatschappelijke weerstand en wantrouwen richting het proces.

Het vraagstuk is daarmee niet alleen technisch, maar ook bestuurlijk en relationeel. De vervolgstap ligt in het zorgvuldig informeren van de omgeving en het voorbereiden van een heldere bestuurlijke keuze op een later moment.