Leefbaarheid en veiligheid Utrechtsestraat

Verslag buurtavond 30 maart

public mediation

5.1, 2, e | 5.1, 2, e | 2 april 2026

Introductie

Op 30 maart kwamen ongeveer 250 bewoners en ondernemers bijeen in de Duif voor een participatiebijeenkomst over leefbaarheid en veiligheid in de Utrechtsestraat. Deze avond is georganiseerd naar aanleiding van verkeerskundige onderzoeken naar de veiligheid en leefbaarheid in de Utrechtsestraat. Op basis van deze onderzoeken heeft de gemeente een voorstel voor eenrichtingsverkeer ontwikkeld. Dit is nadrukkelijk nog een voorstel, een besluit hierover is nog niet genomen. Gedurende deze avond legde de gemeente uit wat er in hun ogen speelt in de Utrechtsestraat, o.b.v. onderzoeken, en gingen aanwezigen met elkaar in gesprek over hoe zij kijken naar de situatie in en rondom de Utrechtsestraat.

De avond begon met een plenaire introductie en welkom door Nienke van Renssen, lid van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum. Zij benadrukte dat ze erg blij is met de hoge opkomst en dat ze benieuwd is naar de uitkomsten van de avond. Daarna heeft de projectleider van de gemeente een presentatie gegeven over de aanleiding van dit traject, de verkeerskundige onderzoeken die in en rondom de Utrechtsestraat zijn uitgevoerd en de probleemdiagnose die daaruit volgt. De diagnose van de gemeente houdt in dat het te druk is in de Utrechtsestraat en er te vaak onveilige situaties plaatsvinden. Ook vertelde de projectleider over de verschillende scenario's die de gemeente verkend heeft en dat er uit deze verkenning een voorstel van de gemeente over eenrichtingsverkeer in de Utrechtsestraat is voortgekomen.

Na het plenaire gedeelte konden aanwezigen in tien groepen met elkaar in gesprek. Deelnemers spraken met elkaar over de probleemdiagnose van de gemeente, of zij zich hierin herkennen en op welke manier zij aankijken tegen de leefbaarheid en veiligheid in de Utrechtsestraat en het omliggende gebied. In alle groepen hebben deelnemers het ook gehad over het voorstel voor eenrichtingsverkeer, hoe zij hier tegenaan kijken, welke zorgen zij hebben, en of zij eventuele andere verbetervoorstellen hebben voor de problematiek die zij ervaren. In dit verslag ziet u een weergave van deze gesprekken.

Verloop en sfeer

Het was druk in de zaal. Zowel het welkom door de bestuurder als de presentatie van de projectleider werd meerdere keren onderbroken door (kritische) vragen en opmerkingen uit de zaal. Ook na de presentatie van de projectleider waren er veel vragen vanuit de zaal. Zo waren er vragen over de veiligheid van de verkeerssituatie rondom de basisscholen in de buurt, vragen over cijfers van ongevallen en naar data van de verkeersstromen in het gebied. Vanwege het grote aantal aanwezigen konden niet alle vragen beantwoord worden. Na afloop van het plenaire gedeelte is een deel van de aanwezigen vertrokken. Het grootste deel van de aanwezigen bleef in de Duif om met elkaar in gesprek te gaan.

De meeste tafelgesprekken verliepen constructief en met aandacht voor elkaars ervaringen, ook wanneer deelnemers inhoudelijk van mening verschilden. Bij meerdere tafels ontstonden gesprekken tussen mensen met verschillende perspectieven (bijv. voorkeur voor auto's of juist fietsers), waarbij respectvol werd geluisterd en argumenten werden gewisseld.

Soms begon een gesprek wat rommelig of terughoudend, bijvoorbeeld door onrustige plekken in de zaal, in- en uitstroom van mensen, of doordat deelnemers het gevoel hadden dat hun inbreng weinig invloed zou hebben. In die gevallen ontstond gaandeweg alsnog meer rust, herkenning en openheid, en vormde zich een vaste groep waarmee een constructief gesprek mogelijk werd.

Bij een aantal tafels lag de focus sterk op het voorstel voor eenrichtingsverkeer. Veel deelnemers hadden behoefte om daar direct zorgen over te delen. In vrijwel alle groepen kwam naar voren dat bewoners de koppeling tussen het ervaren probleem en de voorgestelde oplossing niet zien, en sommigen uitten wantrouwen richting eerder gedaan onderzoek of het gemeentelijke proces. Desondanks bleef de sfeer

overwegend prettig, en werden zorgen en frustraties in een luisterende en respectvolle setting gedeeld. In sommige gesprekken benoemden aanwezigen dat zij het geschreeuw van een paar buurtgenoten gênant vonden.

Wordt de diagnose van de gemeente herkend?

In alle gesprekken werd duidelijk dat veel bewoners en ondernemers zich niet herkennen in de probleemschets van de gemeente. De Utrechtsestraat wordt gezien als een drukke, maar typische stadsstraat, waar mensen in het algemeen rekening met elkaar houden. Veel deelnemers benoemden dat de straat voor hen niet onveilig voelt, dat het ervaren 'shared space'-karakter goed werkt, en dat er in hun ervaring weinig ongelukken gebeuren, zelfs over een langere periode. Drukte wordt gezien als iets wat juist alertheid creëert, in plaats van extra risico's. Bewoners ervaren opstoppingen en volle stoepen vooral als vervelend, maar niet als structureel onveilig of als probleem dat ingrijpende maatregelen rechtvaardigt. Sommige aanwezigen gaven aan dat zij het gevoel hadden dat hen een probleem werd "aangepraat" of dat de diagnose past binnen een bredere autoluw-agenda. Ook werd regelmatig aangegeven dat men de koppeling tussen de ervaren situatie en het voorstel voor eenrichtingsverkeer niet logisch vindt, en dat de gepresenteerde onderzoeken weinig herkenning oproepen. Het gevoel is: 'het middel is erger dan de kwaal'.

Wat nu al goed gaat

Bewoners en ondernemers benoemden verschillende elementen die nu al goed werken in de Utrechtsestraat. De lage bruggen zorgen voor goed overzicht, waardoor verkeersstromen voorspelbaar zijn en weggebruikers elkaar tijdig zien. Daarnaast merkten deelnemers op dat er in het verleden verschillende maatregelen zijn ingezet die ervoor hebben gezorgd dat de straat rustiger en veiliger is geworden. Het zebrapad bij de Kerkstraat wordt bijvoorbeeld als prettig en veilig ervaren, de knip bij het Rembrandtplein werkt goed en ook door de invoering van 30km per uur is het veiliger geworden in de Utrechtsestraat. De knip richting de Blauwbrug wordt breed gezien als een positieve ingreep die de verkeersdruk in de Utrechtsestraat aanzienlijk heeft verminderd. En ook de knip in de Van Woustraat maakt die straat veiliger en rustiger, al merken niet alle bewoners daar in de Utrechtsestraat veel van. Volgens bewoners is de straat mede door deze maatregelen tegenwoordig grotendeels rustig, met alleen nog piekdrukte tijdens venstertijden, wanneer busjes op de stoep laden en lossen. Die momenten (voornamelijk tot 11 uur 's ochtends) kunnen leiden tot opstoppingen, maar worden gezien als beheersbare, tijdelijke situaties binnen een verder goed functionerende straat.

Proces

Behoefte aan een eerlijk en transparant proces

Deelnemers hadden eerder betrokken willen worden en ervaren te veel eenrichtingsverkeer in de communicatie. Pogingen tot contact of toezeggingen werden volgens hen niet of onvoldoende opgevolgd. Een zichtbare en aanspreekbare bestuurder of vaste gesprekspartner wordt gemist.

Behoefte aan begrijpelijk onderzoek

Deelnemers willen de beschikbare rapporten inzien. Ze missen basisinformatie, zoals definities van 'gevaarlijke situaties', vergelijking met andere straten en informatie over uitvoeringsmethoden. Men denkt dat belangrijke cijfers ontbreken, zoals over bestemmingsverkeer en ongevallen; men gaat ervan uit dat die laatste in elk geval bestaan. Ook vraagt men of een second opinion mogelijk is.

Issues, verbetervoorstellen en zorgen

De tabel hieronder presenteert een aanzet tot een probleemdiagnose vanuit het perspectief van de buurt. Die zijn samengevat per issue. We beschrijven wat de issues in de ogen van deelnemers zijn, welke verbetervoorstellen ze hebben en welke zorgen ze bij deze issues hebben als eenrichtingsverkeer zou worden ingevoerd. In de volgende paragraaf zijn nog een aantal aanvullende zorgen benoemd, die niet aansluiten bij deze issues.

Issues	**Beschrijving**	**Verbetervoorstellen van deelnemers**	**Zorgen bij eenrichtingsverkeer als oplossingsrichting**
Stoepen	Deelnemers ervaren dat de stoepen te **smal** zijn om elkaar goed te kunnen passeren; inhalen kan amper zonder de straat op te gaan. Daarnaast loopt de stoep op veel plekken **schuin af** richting de weg, wat het moeilijk maakt om je veilig te bewegen, vooral voor mensen met rollators, rolstoelen, krukken, kinderwagens, of een steekwagentje. De loopruimte wordt verder beperkt doordat **ondernemers veel ruimte op de stoep** innemen. Genoemd worden: reclameborden (zoals bij Rains en de Italiaanse trattoria), bankjes, plantenbakken, containers, fietsen en mensen die bij winkels wachten of consumeren (zoals rijen bij coffeeshops). Hierdoor wordt de stoep vaak onbegaanbaar en moeten voetgangers **uitwijken naar de straat**.	Veel mensen zouden graag **bredere stoepen** zien, zodat voetgangers elkaar kunnen passeren zonder de straat op te moeten. Verder wordt voorgesteld om strenger te **handhaven** op obstakels op de stoep, zoals reclameborden, bankjes, plantenbakken en containers, zodat de beschikbare loopruimte niet verder wordt beperkt. Sommigen pleiten voor een duidelijke **fysieke grens** tussen stoep en straat, bijvoorbeeld door Amsterdammertjes of hobbeltjes, om **parkeren of stilstaan op de stoep te voorkomen** en de veiligheid te vergroten. Tegelijkertijd geven enkele deelnemers aan dat zij het belangrijk vinden dat **bankjes en plantenbakken behouden** blijven, en dat eventuele aanpassingen eerder ten koste moeten gaan van de rijbaan voor auto's dan van ondernemers of het verblijfsklimaat op de stoep.	Eenrichtingsverkeer **lost problemen op stoepen niet op**. Leveranciers moeten ook bij eenrichtingsverkeer nog steeds laden en lossen op de stoep, waardoor stoepen niet veiliger of toegankelijker worden.

Rijgedrag	Meerdere deelnemers uitten zorgen over **hardrijders**: vooral e-bikes, motorfietsen, taxi's, trams, vuilniswagens en auto's zouden regelmatig te hard rijden, ook bij zebrapaden en in de avonduren wanneer het rustig is. Voor gezinnen met kinderen voelt de straat overdag soms onveilig. Er wordt daarnaast veel **door rood gereden** door tweewielers, specifiek genoemd wordt het gebied rond het Frederiksplein en café Oosterling richting Van Soest. **Taxi's** rijden volgens deelnemers regelmatig **over de trambaan**, wat bij de tramhaltes leidt tot onveilige en onduidelijke situaties. Dit wordt mede mogelijk gemaakt door een taxiontheffing. Fietsers parkeren hun fiets vaak **op de bruggen en op de stoep**, waardoor de stoep minder goed begaanbaar is. Dit versterkt het probleem dat de loopruimte al beperkt is, en dwingt voetgangers soms de straat op te gaan.	Allereerst is er behoefte aan meer **handhaving** op te hard rijden, door rood rijden en taxi's die over de trambaan rijden. Daarnaast stellen deelnemers voor om **flitscamera's of snelheidscamera's** te plaatsen. Ook wordt genoemd dat er **meer 30 km/u-borden** moeten komen, of dat **huidige borden lager en beter zichtbaar** moet worden opgehangen. Enkele deelnemers zouden de maximumsnelheid het liefst verlagen naar **15 km/u**, vooral ook voor trams. Verder worden **verkeersdrempels** genoemd, om de snelheid van verschillende gebruikers af te remmen en racen tegen te gaan. Bijvoorbeeld rond het kruispunt bij Oosterling zouden deelnemers graag verkeersdrempels zien. Om te voorkomen dat fietsen de stoep blokkeren, stellen deelnemers voor om **meer fietsparkeerplekken** te realiseren, bijvoorbeeld op en rond het Frederiksplein.	Deelnemers vrezen dat auto's en taxi's met eenrichtingsverkeer **harder gaan rijden**, vooral 's avonds wanneer de straat rustiger is. De Utrechtsestraat wordt dan mogelijk een racebaan, omdat het verkeer door het eenrichtingsverkeer sneller en voorspelbaarder wordt. Daarnaast hebben deelnemers de zorg dat automobilisten bij verstoppingen **tegen het verkeer in gaan rijden**, ondanks dat er eenrichtingsverkeer is. Dit creëert onveilige situaties, vooral voor kinderen.
Laden en lossen	Deelnemers herkennen dat **piekmomenten van drukte samenvallen** met de momenten waarop winkels en horeca worden **bevoorraad**. Tijdens die momenten ontstaan opstoppingen die de toegankelijkheid	Om opstoppingen tijdens de bevoorrading te verminderen, stellen deelnemers voor om de **venstertijden aan te passen of te versmallen**, bijvoorbeeld vóór 7:30 uur of na 20:00 uur. Daarbij werd wel	Eenrichtingsverkeer **lost de problemen** met laden en lossen **niet op**, omdat leveranciers hoe dan ook in de straat moeten zijn en vaak geen alternatieve routes of laadplekken hebben.

	verslechteren. **Bestelbusjes** staan daarbij vaak **op de stoep of half op de rijbaan**, waardoor voetgangers moeten uitwijken en er onveilige situaties ontstaan. Volgens deelnemers worden laad- en lostijden en het parkeren op de stoep onvoldoende gehandhaafd.	benoemd dat ondernemers hebben aangegeven dat dit logistiek lastig kan zijn, en daar was begrip voor bij bewoners. Daarnaast wordt voorgesteld om **meer laad- en losplekken achter elkaa**r te maken, zodat bestelbusjes niet op de stoep of midden op de rijbaan hoeven te staan. De laad-losplekken in de Kerkstraat worden genoemd als goed voorbeeld. Ook hier wordt beter **handhaven** belangrijk gevonden: zowel op het correct gebruiken van venstertijden als op het niet op de stoep parkeren tijdens bevoorrading.	Bewoners verwachten dat busjes door de routeverlenging nog **vaker en tot later op de stoep** zullen staan.
Bereikbaarheid	Deelnemers geven aan dat **vakmensen** (zoals **aannemers**) de buurt steeds minder graag bezoeken omdat parkeren moeilijk is en omdat zij bang zijn vast te lopen in de verkeersdrukte in de straat en de omliggende straten. De zorg bestaat dat dit bij eenrichtingsverkeer alleen maar zal toenemen. Daarnaast leeft in het gebied rond de Utrechtsestraat soms een **opgesloten gevoel**: wanneer er opstoppingen ontstaan op de grachten, de Amsteldijk of de Sarphatistraat, is het lastig om met de **auto weg te komen**. Dit geldt volgens bewoners ook voor **nood- en hulpdiensten**, wat men een vervelend en onveilig idee vindt.	Een voorstel is om de **Blauwbrug (weer) te openen** richting de grachtengordel, zodat bewoners makkelijker kunnen parkeren en uit het gebied kunnen komen. Daarnaast noemen deelnemers opties om de totale hoeveelheid auto's in het gebied te verminderen, bijvoorbeeld door **grote auto's te weren**, zodat de doorstroming verbetert en opstoppingen afnemen. Ook worden suggesties geopperd om **bezoekersverkeer te verminderen**, zodat de straat minder verstopt raakt en de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer verbetert.	Met de invoering van eenrichtingsverkeer zullen autobezitters **meer kilometers** moeten rijden, omwegen maken en meer bochten nemen. Bewoners maken zich zorgen dat hun woning **minder goed bereikbaar** wordt voor **zichzelf** en voor **vakmensen** (aannemers, installateurs). Met eenrichtingsverkeer wordt het gebied minder toegankelijk voor **hulpdiensten**, waardoor ritten langer kunnen duren.

Gevaarlijke punten	Meerdere specifieke locaties worden genoemd als onveilig of als plekken waar vaak bijna-ongelukken plaatsvinden: • Kruising **Utrechtsestraat – Frederiksplein (bij Oosterling)**: slecht zicht vanuit de Falckstraat, veel door rood rijdende fietsers, en een verkeerslicht dat na 19:00 uur uitgaat. Bij de voetgangersoversteek staat het groen licht te kort aan, waardoor mensen niet genoeg tijd hebben om over te steken. • Kruispunt **Prinsengracht (bij Onder de Ooievaar**): onoverzichtelijk en druk.	Het **voetgangersverkeerslicht** bij Oosterling zou **langer op groen** moeten blijven, zodat mensen voldoende tijd hebben om over te steken. Verder zouden deelnemers graag **meer zebrapaden** zien, omdat die volgens hen goed werken en bovendien helpen om automobilisten langzamer te laten rijden. Ook wordt voorgesteld om op en rond de kruispunten **drempels** toe te voegen waardoor snelheid afneemt en overzicht verbetert.	Op kruispunten waar fietsers rechtdoor gaan maar auto's straks moeten afslaan (bijv. bij Oosterling) ontstaan met de komst van eenrichtingsverkeer **nieuwe onveilige situaties**, zeker omdat hier veel fietsers door rood rijden. De verkeerssituatie rond de twee **basisscholen** wordt mogelijk gevaarlijker door extra autoverkeer. Op de grachten zijn de bruggen hoger dan in de Utrechtsestraat. Hier is voor automobilisten **minder zicht**, waardoor zij tegemoetkomend verkeer niet zien aankomen.
Toeristen en bezoekers	Bewoners merken op dat toeristen **minder gespitst zijn op veiligheid** dan zijzelf, waardoor er soms onvoorspelbare situaties ontstaan. In het weekend is het **veel drukker door bezoekers en parkerende toeristen**. Er leeft een sterk onderscheid tussen bestemmingsverkeer (bewoners, ondernemers, leveranciers) en bezoekers en toeristen. Deelnemers willen graag meer ruimte voor de eerste groep en vinden dat algemene maatregelen nu vooral bewoners treffen. Daarnaast worden volle terrassen tijdens **vrijmibo's** genoemd als obstakel op de stoep.	Zo wordt voorgesteld om **bezoekersstromen meer te concentreren rond het Rembrandtplein**, en om bezoekers **buiten de ring te laten parkeren** en met het OV naar het centrum te laten reizen. Enkele deelnemers geven aan dat ze **geen TikTokwinkels** of andere toeristenwinkels in de straat willen, omdat deze volgens hen vooral extra drukte en verblijfsgedrag van bezoekers aantrekken.	

Aanvullende zorgen bij het voorstel voor eenrichtingsverkeer

Karakter van de straat

Bewoners vrezen dat de ziel en het eigen karakter van de Utrechtsestraat verloren gaat wanneer het verkeer in één richting wordt gestuurd. Het 'organische', 'shared space'-achtige karakter verandert door het formaliseren van de verkeersrichting.

Schade aan kades, bruggen en panden

Door eenrichtingsverkeer verschuift er meer verkeer naar de grachten, waar de kades, bruggen en panden kwetsbaar zijn. Bewoners vrezen dat meer (zwaar) verkeer leidt tot schade aan houten funderingen, verzakkingen van kademuren, en belasting van oude grachtenbruggen.

Opstoppingen

Als er op de grachten iets gebeurt — een verhuizing, een stilstaande auto, een omgevallen boom — is de straat meteen volledig geblokkeerd. Op de grachten is minder ruimte om te manoeuvreren, waardoor een kleine blokkade een lange file kan veroorzaken.

Vragen aan de gemeente

1. **Onderzoek, data en transparantie**
    - Waar zijn de onderzoeken en onderzoeksrapporten te vinden die in de presentatie genoemd zijn? Kunnen deelnemers deze inzien of nalezen?
    - Zijn er cijfers beschikbaar over ongevallen, bijna-ongevallen en bestemmingsverkeer?
    - Hoe scoort de Utrechtsestraat in vergelijking met andere, vergelijkbare straten?
    - Wat geldt in gemeentelijke termen als 'gevaarlijk'? (Welke drempels, definities of indicatoren worden gebruikt?)
    - Hoe effectief waren eerdere maatregelen, zoals stoplichten en zebrapaden? Is daar effectdata of evaluatiemateriaal over beschikbaar?
    - Zijn het nieuwe 30 km/u-beleid en de recent geplaatste zebrapaden meegenomen in de onderzoeken?
    - Is een second opinion op het gebruikte onderzoek mogelijk?
2. **Verkeersmodellen en verwachte effecten**
    - Wat voorspellen de verkeersmodellen over de effecten van eenrichtingsverkeer?
        - Levert de maatregel daadwerkelijk minder verkeer op in de Utrechtsestraat?
        - Wat gebeurt er met het verkeer in de omliggende straten?
        - Zijn die straten en grachten veilig genoeg om dat extra verkeer te verwerken?
        - Neemt het toeristenverkeer af in de doorgerekende scenario's?
3. **Bereikbaarheid en nood- en hulpdiensten**
    - Wat is de impact van eenrichtingsverkeer op de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten? Is er nagedacht over hoe ambulance, brandweer en politie toegang houden wanneer omliggende straten vastlopen of als er obstakels zijn?
    - Worden ritten langer, en is dat meegenomen in het onderzoek?
4. **Belastbaarheid van grachten, bruggen en kademuren**
    - Is er onderzoek gedaan naar de belasting van de kademuren en bruggen wanneer verkeer zich verplaatst van de Utrechtsestraat naar de omliggende grachten?
    - Wat gebeurt er als er kadeherstel plaatsvindt? Hoe blijft de wijk dan bereikbaar?
5. **Evaluatie en terugdraaien van maatregelen**
    - Wat gebeurt er als eenrichtingsverkeer niet blijkt te werken? Wanneer en onder welke voorwaarden overweegt de gemeente de maatregel terug te draaien? En welke criteria worden daarvoor gebruikt?
    - Hoe wordt dit gemonitord?