Inhoud

1. Inleiding....3
1.1 Aanleiding....3
1.2 doel....3
1.3 leeswijzer....4
2. Nut en noodzaak, de problematiek in de Utrechtsestraat....5
2.1 Winkelend publiek loopt in erg krappe voetgangersruimten....5
2.2 Doorgaand verkeer (auto, fiets, OV)....6
2.3 Verkeersveiligheid als terugkerend probleem....6
2.4 Oplossend vermogen....8
3. Analyse Verkeers Model Amsterdam....9
3.1 Variant 1 – Éénrichtingsverkeer zuidwaarts....9
3.2 Variant 2 – Éénrichtingsverkeer noordwaarts....10
3.3 Modelfouten en zone-effecten (essentieel)....11
4. Tellingen juni/juli 2025....11
4.1 Tabel tellingen vs. VMA....11
4.2 Interpretatie van de verschillen....12
4.3 Betekenis voor scenarioanalyse....12
5. INTEGRALE ANALYSE VAN DE UITKOMSTEN....14
5.1 Verkeersveiligheid....14
5.2 Leefbaarheid en beleving van de straat....15
5.3 Schoolroutes – ASVO en De Kleine Reus....16
5.4 Openbaar vervoer – De rol van tram 4 en de Vijzelzone....17
5.5 Ruimtelijke draagkracht van omliggende straten....18
5.6 Logistiek en taxi’s....19
5.7 Beleidskaderanalyse....19
5.8 Scenariovergelijking (Samenvatting van alles)....19

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 juni/juli 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:

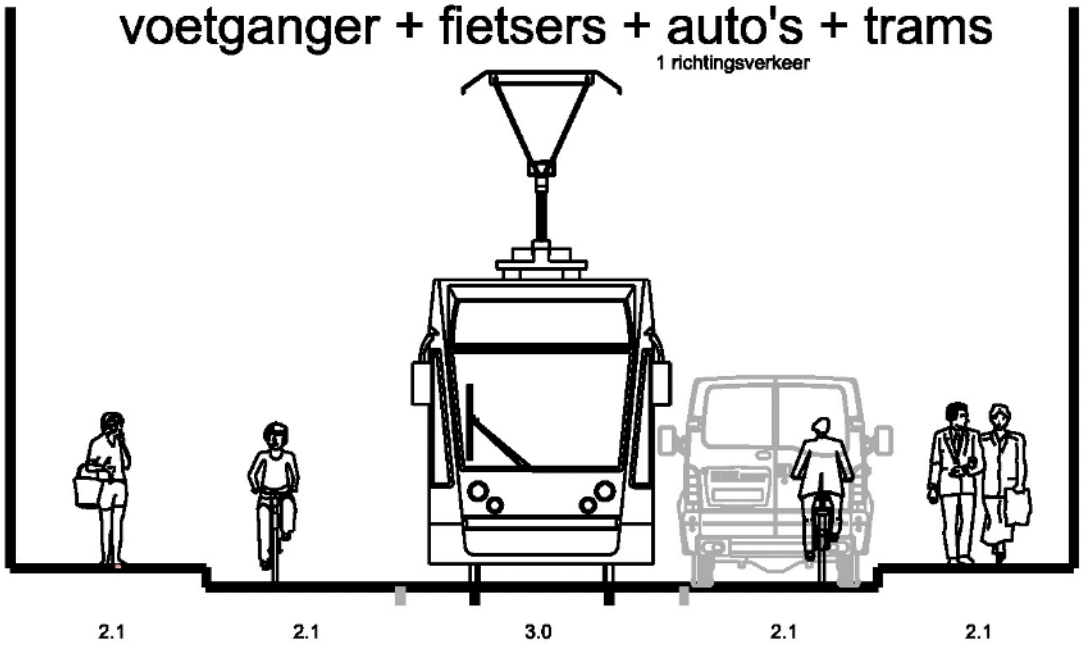
- 55% lopend
- 31% per fiets
- 7% auto
- 7% OV

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 lijn 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 Utrchtsestraat 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. Analyse Verkeers Model Amsterdam

In het onderzoek zijn negen verschillende scenario's doorgerekend met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Deze scenario's geven gezamenlijk een richtinggevend beeld van hoe het verkeer zich waarschijnlijk zal herschikken bij aanpassing van de verkeersstructuur. 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.

Concreet betekent dit dat:

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

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.

Van de doorgerekende varianten zijn er twee als verkeerskundig en bestuurlijk het meest haalbaar 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.

3.1 Variant 1 – Éénrichtingsverkeer zuidwaarts

Variant 1 (zuidwaarts) is door VMA als Modelvariant 1 opgenomen. In de modelrapportage wordt onder andere het volgende resultaat weergegeven (afgerond per etmaal):

- **Utrechtsestraat:** reductie van circa **–2.350** motorvoertuigen per etmaal
- **Amstel:** toename van circa **+770** mvt/etmaal
- **Reguliersgracht:** toename van circa **+350** mvt/etmaal
- **Vijzelgracht/Vijzelstraat:** toename van circa **+610** mvt/etmaal

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 grachten en een beperkte, maar relevante toename op de Amstel en Vijzelgracht.

Interpretatie binnen VMA

Binnen het model 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);
- een gematigde verhoging op de Vijzelgracht laat zien, die aandacht vraagt maar niet als disproportioneel wordt beoordeeld.

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 bandbreedte blijven.

3.2 Variant 2 – Éénrichtingsverkeer noordwaarts

Variant 2 (noordwaarts) is opgenomen als Modelvariant 2. Volgens het VMA-rapport laat deze variant onder meer de volgende resultaten zien (per etmaal):

- **Utrechtsestraat:** reductie van circa **–3.080** mvt/etmaal
- **Nieuwe Looiersstraat:** toename van circa **+1.160** mvt/etmaal
- **Vijzelstraat:** toename van circa **+1.060** mvt/etmaal
- **Amstel:** toename van circa **+210** mvt/etmaal

Het model signaleert hiermee grote verschuivingen richting twee kwetsbare gebieden:

- de **Nieuwe Looiersstraat**, een smalle woonstraat en schoolroute, en
- de **Vijzelstraat/Vijzelgracht**, een multimodaal knooppunt met druk OV- en voetgangersverkeer.

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.

Interpretatie binnen VMA

De modellogica laat zien dat Variant 2:

- een nog iets grotere reductie op de Utrechtsestraat oplevert dan Variant 1;
- maar dit doet door verkeer af te wikkelen via smallere en kwetsbare straten;
- vooral de berekende stijging op de Nieuwe Looiersstraat is hierbij opvallend en vraagt om een kritische beschouwing.

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

3.3 Modelfouten en zone-effecten (essentieel)

Het VMA is op dit schaalniveau minder precies in het bepalen van effecten in smalle woonstraten. De Nieuwe Looiersstraat is hiervan een goed voorbeeld. Het model kiest binnen een zone vaak de kortste route, terwijl automobilisten in de praktijk doorgaans kiezen voor straten die logischer of ruimer aanvoelen.

Dit betekent dat:

- de berekende stijging in Variant 2 voor de Nieuwe Looiersstraat waarschijnlijk **een overschatting** is,
- maar de **richting van verandering** (meer verkeer) wel relevant blijft,
- en dat deze straat vanwege haar woon- en schoolfunctie **gevoelig is voor zelfs beperkte toenames**.

Deze nuance is belangrijk: het gaat niet om het exacte modelcijfer, maar om de vraag of de straat ruimtelijk en functioneel in staat is om extra druk op te vangen.

De conclusie van deze paragraaf is dat VMA een nuttig instrument is om **richting en orde van grootte** van veranderingen te bepalen, maar dat het niet als enige basis kan dienen voor een keuze. De tellingen uit 2025 en de ruimtelijke en functionele logica van het netwerk zijn leidend in de uiteindelijke beoordeling.

4. Tellingen juni/juli 2025

De verkeerstellingen van juni/juli 2025 zijn uitgevoerd om de modeluitkomsten te toetsen aan de feitelijke situatie. De tellingen geven per straat een realistischer beeld van de huidige intensiteiten en maken zichtbaar waar het model structureel over- of onderschat.

4.1 Tabel tellingen vs. VMA

Onderstaande tabel zet de tellingen uit 2025 af tegen de VMA-referentie en de varianten.

(alle waarden afgerond op hele aantallen)

Straat / locatie	Telling 2025	VMA Ref (2030)	VMA Variant 1 (Zuid)	VMA Variant 2 (Noord)	Afwijking VMA-ref
Utrechtsestraat	4.282	5.310	2.960	2.230	–19%
Grachten (gem.)	1.407	980	890–1.100	960–1.200	+44%
Amstel	789	30	800	170	+2.530%
Nieuwe Looiersstraat	1.650	360	1.520	1.160	+358%
Vijzelstraat	5.300	5.570	6.180	6.630	–5%
Vijzelgracht	6.200	7.790	8.400	7.980	–20%

4.2 Interpretatie van de verschillen

Utrechtsestraat
De VMA-ref overschat de basissituatie met circa 19%. Dit betekent dat het model de drukte in de Utrechtsestraat in de referentie net iets hoger inschat dan de tellingen laten zien. De geprojecteerde halvering van het autoverkeer in beide varianten blijft echter, ook na correctie, een realistisch en substantieel effect.

Grachten
De tellingen liggen circa 44% hoger dan de VMA-ref. Ondanks dat verschil blijven de feitelijke intensiteiten ruim onder de richtwaarde van 4.000–6.000 mvt/etmaal voor een 30 km/u-erftoegangsweg. Dit bevestigt dat de grachten

verkeerskundig **voldoende robuust** zijn om een beperkte extra verkeersbelasting op te vangen.

Amstel
De Amstel wordt in de VMA-ref extreem laag ingeschat (30 mvt/etmaal), terwijl de telling 789 mvt laat zien. De praktijk laat daarmee zien dat de Amstel nu al een belangrijke functie als corridor vervult. Dit onderbouwt dat extra verkeer in Variant 1, binnen de getelde bandbreedte, goed inpasbaar is.

Nieuwe Looiersstraat
In de referentiesituatie wordt de Nieuwe Looiersstraat door VMA fors onderschat (360 mvt) ten opzichte van de telling (1.650 mvt, +358%). De varianten tonen vervolgens een stijging, vooral in Variant 2. Omdat dit mede een uiting is van de zonale modelstructuur, moet dit met voorzichtigheid geïnterpreteerd worden. Zelfs zonder exacte cijfermatige bevestiging geldt echter dat elke verdere toename in deze smalle woon- en schoolstraat onwenselijk is.

Vijzelstraat en Vijzelgracht
Hier liggen de tellingen iets lager dan de VMA-ref. De in de varianten voorspelde toename van circa 600 tot 1.000 mvt/etmaal is echter zodanig dat deze, in combinatie met de multimodale drukte (tram, fiets, voetganger), betekenisvolle effecten kan hebben op veiligheid en OV-betrouwbaarheid.

4.3 Betekenis voor scenarioanalyse

De combinatie van VMA en tellingen leidt tot de volgende uitgangspunten voor de scenarioanalyse:

- VMA is **richtinggevend** voor de verdeling van verkeer in het netwerk;
- de **tellingen bepalen de realistische uitgangssituatie** en laten zien waar nog ruimte is en waar niet;
- de **ruimtelijke en functionele logica** (schoolroutes, woonstraten, hoofdstructuren) bepaalt ten slotte de wenselijkheid van de verschillende scenario's.

Deze drie elementen worden in de integrale analyse (hoofdstuk 5) samengebracht.

In- en uitrijdroutes bij eenrichtingsverkeer zuidwaarts (links) en noordwaarts (rechts).

5. INTEGRALE 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.

Variant 1 (zuidwaarts)

De halvering van het autoverkeer op de Utrechtsestraat zorgt voor:

minder inhaal- en remconflicten,

betere zichtlijnen,

minder blokkades,

voorspelbaarder gedrag van alle verkeersdeelnemers.

De verschuiving naar de grachten en de Amstel blijft binnen de ruimtelijke draagkracht van deze wegen, die brede profielen en lage snelheden kennen.

Variant 2 (noordwaarts)
Variant 2 leidt in het model tot extra druk op de Nieuwe Looiersstraat en de Vijzelzone. Hoewel de toename in de Nieuwe Looiersstraat deels een modelartefact is, geldt dat:

dit een smalle woon- en schoolstraat betreft,

waar extra verkeer — ook beperkt — gevoelig ligt,

en waar conflicten tussen auto's, fietsers en voetgangers sneller ontstaan.

De Vijzelzone is daarnaast een gebied waar al veel modaliteiten samenkomen. Een stijging van verkeersdruk daar vraagt om aanvullende maatregelen of een heroverweging van de verkeersrichting.

Samenvattend
Variant 1 verlaagt risico's in de Utrechtsestraat zonder nieuwe knelpunten elders te introduceren. Variant 2 vraagt om extra zorgvuldigheid, omdat verkeer verschuift naar straten die hiervoor minder robuust zijn.

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.

5.2.2 Effect van Variant 1 (zuidwaarts)

Met halvering van het autoverkeer in de Utrechtsestraat ontstaat:

- meer rust in de straat;
- een betere oversteekbaarheid;
- minder blokkades op de rijbaan;
- meer ruimte voor winkelend en flanerend publiek;
- een overzichtelijker en voorspelbaarder verkeersbeeld.

De recreatieve en lokale bezoekers van de Utrechtsestraat profiteren hiervan in hun dagelijkse gebruik: verblijven en winkelen wordt prettiger en minder stressvol

5.2.3 Effect van Variant 2 (noordwaarts)

Variant 2 ontlast de Utrechtsestraat weliswaar ook, maar zorgt voor extra verkeersdruk in omliggende woonstraten en bij de Vijzelzone. Dit betekent:

- meer hinder door autoverkeer in straten met een woon- en schoolfunctie;
- aantasting van de leefkwaliteit in de Nieuwe Looiersstraat;
- zwaardere belasting van het toch al drukke gebied rond de Vijzelgracht.

Conclusie leefbaarheid:

Variant 1 (zuidwaarts)

- meer rust in de Utrechtsestraat,
- betere oversteekbaarheid,
- minder onvoorspelbaarheid in het verkeersbeeld,
- versterking van de verblijfsfunctie, zoals uit het Strabo-onderzoek blijkt.

Variant 2 Noordwaarts

Hoewel Variant 2 eveneens verkeer weghaalt uit de Utrechtsestraat, verschuift het verkeer in het model naar woonstraten en naar de Vijzelgracht, wat gevolgen kan hebben voor:

- geluid,
- oversteekbaarheid,
- leefkwaliteit in de woonstraten,
- en de multimodale druk op de Vijzelzone.

Variant 1 vergroot de leefbaarheid in de Utrechtsestraat zonder de omliggende wijken onevenredig te belasten. Variant 2 doet dat niet en kan juist nieuwe leefbaarheidsproblemen creëren.

5.3 Schoolroutes – ASVO en De Kleine Reus

Schoolroutes zijn kwetsbare plekken in de openbare ruimte. De routes naar ASVO (Nieuwe Looiersstraat) en De Kleine Reus (Vijzelgracht) kennen spitsmomenten met veel kinderen en ouders. Veranderende verkeersdruk moet daar altijd met context worden beoordeeld.

Variant 1 (zuidwaarts)

- laat in het model geen significante toename zien op de Nieuwe Looiersstraat,
- veroorzaakt geen structurele extra druk op de Vijzelgracht,
- voorkomt dat doorgaand verkeer direct door de schoolroutes wordt geleid.

Variant 2 (noordwaarts)

- laat een relatief sterke modelmatige stijging zien in de Nieuwe Looiersstraat.
- Deze moet, gezien de modelfouten in fijnmazige woonstraten, voorzichtig worden geïnterpreteerd.
- tegelijkertijd blijft de Nieuwe Looiersstraat een woon- en schoolstraat, waardoor zelfs kleinere toenames impact kunnen hebben.
- in de Vijzelzone toont het model een verhoging van verkeersdruk, in een gebied dat al intensief wordt gebruikt door OV, fietsers en voetgangers.

Conclusie schoolroutes

Variant 1 sluit beter aan bij de wens om schoolomgevingen te ontzien. Variant 2 vraagt om een zorgvuldige beoordeling, omdat het verkeer verschuift naar straten die vanuit inrichting en gebruik minder ruimte hebben voor aanvullende druk.

5.4 Openbaar vervoer – De rol van tram 4 en de Vijzelzone

Tram 4 vervult een belangrijke rol in het OV-netwerk. Uit de Autoluw-studies blijkt dat het laten vervallen van de lijn geen realistisch scenario is. De lijn blijft nodig voor de bereikbaarheid van het centrum vanuit het zuiden.

In de huidige situatie is de betrouwbaarheid van tram 4 kwetsbaar door:

- remmomenten veroorzaakt door stilstaand autoverkeer,
- fietsers die uitwijken op de trambaan,
- voetgangers die onverwacht oversteken.

Variant 1 (zuidwaarts)

- vermindert het autoverkeer in de straat;
- leidt tot minder onverwachte rem- en uitwijkmanoeuvres;
- zorgt voor een meer voorspelbaar verkeersbeeld, wat de OV-reliabiliteit ten goede komt.

Variant 2 (noordwaarts)

- vergroot juist de druk op de Vijzelzone, waar meerdere tramlijnen, auto's en fietsers samenkomen;
- verhoogt de kans op vertragingen en remmomenten bij tramverkeer in dit gebied.

Conclusie OV:
Variant 1 ondersteunt een robuuster OV-systeem, Variant 2 vergroot de kwetsbaarheid.

5.5 Ruimtelijke draagkracht van omliggende straten

De omliggende straten hebben elk een eigen profiel en functie:

Grachten

- Telling: circa 1.407 mvt/etmaal;
- Norm: 4.000–6.000 mvt/etmaal (30 km/u erftoegangsweg);
- Conclusie: er is ruimte voor een beperkte toename zonder dat de functie in het geding komt.

Amstel

- Telling: circa 789 mvt/etmaal;
- In praktijk functioneert deze straat al als corridor;
- Extra verkeersdruk in Variant 1 blijft binnen verantwoorde marges.

Nieuwe Looiersstraat

- Telling: circa 1.650 mvt/etmaal;

- Smal profiel, woon- en schoolstraat;
- Extra verkeer in Variant 2 is onwenselijk en moeilijk in te passen.

Vijzelzone

- Telling: circa 6.200–6.300 mvt/etmaal;
- Multimodaal knooppunt met veel OV en langzaam verkeer;
- Variant 2 versterkt bestaande knelpunten, Variant 1 voegt slechts beperkt verkeer toe dat met maatregelen kan worden opgevangen.

Conclusie draagkracht:

Variant 1 benut de robuuste delen van het netwerk (grachten, Amstel) en ontziet kwetsbare woonstraten en schoolroutes. Variant 2 doet het omgekeerde.

5.6 Logistiek en taxi’s

Logistiek

DTV adviseert om venstertijden te standaardiseren en beter te handhaven. 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. Variant 1 biedt een logische, eenvoudige route voor taxi’s richting en vanuit de Utrechtsestraat. Variant 2 dwingt sneller tot minder logische omrijroutes langs woonstraten, wat ongewenst is vanuit leefbaarheidsperspectief.

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

Variant 1 creëert meer rust en voorspelbaarheid in een straat waar lopen en fietsen centraal zouden moeten staan. Variant 2 brengt extra druk op routes die al zwaar belast zijn.

Schoolomgevingen

Variant 1 voorkomt verkeersgroei bij basisscholen; Variant 2 veroorzaakt juist extra druk nabij ASVO en De Kleine Reus.

Aanpak Binnenstad / leefbaarheid

Variant 1 versterkt de verblijfsfunctie van de Utrechtsestraat; Variant 2 legt meer druk op omliggende woongebieden.

5.8 Scenariovergelijking (Samenvatting van alles)

Thema	Variant 1 (Zuidwaarts)	Variant 2 (Noordwaarts)
Verkeersveiligheid	++ sterke verbetering	–– verslechtering woon- en schoolstraten

Leefbaarheid	++ minder druk, meer rust	– druk op woonstraten en Vijzelzone
Schoolroutes	++ geen toename	–– risico's bij ASVO en De Kleine Reus
OV-betrouwbaarheid	+ minder remmomenten	– extra druk in OV-knooppunt
Logistiek	+ rustiger straat, betere venstertijden	0 geen verbetering, mogelijk extra omrijden
Taxi's	+ logische route, nachtstroom intact	– omrijden via smalle straten
Ruimtelijke draagkracht	++ logische verdeling over robuuste routes	– afwenteling naar kwetsbare straten
Beleidskaders	passend bij Autoluw, Plusnetten, scholen	strijdig op meerdere punten
Algemeen oordeel	duidelijk positief	negatief

6. Conclusie en Afweging

De analyse laat zien dat zowel het verkeersmodel (VMA) als de tellingen en gedragsobservaties richting geven, maar dat geen van deze bronnen afzonderlijk voldoende is om een eindafweging op te baseren.
Pas in samenhang ontstaat een robuust beeld.

Drie elementen zijn daarbij bepalend geweest:

1. **de ruimtelijke en functionele logica van het netwerk**,
2. **de feitelijke intensiteiten uit de tellingen van 2025**,

3. **de verkeerskundige en maatschappelijke functies van de omliggende straten**, waaronder de schoolroutes.

Variant 1 (zuidwaarts)

Variant 1 biedt een eenduidige verkeersrichting in de Utrechtsestraat en halveert daar het autoverkeer in zowel VMA als telling-gecorrigeerde beschouwing. Door de verschuiving naar de grachten en de Amstel wordt gebruikgemaakt van straten die hier verkeerskundig beter op berekend zijn.

Belangrijk is dat Variant 1:

- geen extra druk legt op schoolroutes (ASVO en De Kleine Reus),
- geen nieuwe knelpunten veroorzaakt in woonstraten,
- de verblijfs- en winkelkwaliteit van de Utrechtsestraat versterkt,
- de betrouwbaarheid van tram 4 ondersteunt,
- en aansluit bij bestaande beleidskaders zoals Autoluw en de Plusnetten.

De effecten zijn daarmee positief en grotendeels in lijn met de ambities voor dit gebied.

Variant 2 (noordwaarts)

Variant 2 laat een vergelijkbare verkeersreductie op de Utrechtsestraat zien, maar doet dat door verkeer te verdelen over gevoelige woon- en schoolstraten. De toename in de Nieuwe Looiersstraat is deels een modeloverschatting, maar de straat is zodanig fijnmazig en intensief gebruikt (woonfunctie, loopstromen, school) dat zelfs beperkte groei gevolgen kan hebben voor de veiligheid en leefbaarheid.

Daarnaast toont Variant 2 in de Vijzelzone een toename in verkeersdruk, juist op een plek waar veel modaliteiten samenkomen en waar het OV al kwetsbaar is.
Deze effecten zijn met aanvullende maatregelen niet eenvoudig te neutraliseren.

Eindafweging

Wanneer alle elementen in samenhang worden bezien, ontstaat het volgende beeld:

- **Variant 1** levert een rustiger, overzichtelijker en verkeersveiliger Utrechtsestraat op, zonder significante negatieve effecten in omliggende straten.
- **Variant 2** creëert verschuivingen naar straten waar de ruimtelijke en maatschappelijke functies tekortschieten om extra verkeer verantwoord te verwerken.

Daarmee is Variant 1 in dit onderzoek de meest **evenwichtige en robuuste keuze**.

De belangrijkste reden hiervoor is niet het modelresultaat alleen, maar de combinatie van:

- verkeersveiligheid,
- leefbaarheid,
- schoolroutes,
- OV-betrouwbaarheid,
- en de fysieke draagkracht van het netwerk.

Variant 1 sluit daarmee het beste aan bij de richtinggevende beleidskaders en de gewenste ontwikkeling van dit gebied.