Gemeente Amsterdam

Samenvattende beantwoording reacties op participatiebijeenkomst Utrechtsestraat

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum
mei 2025

Inleiding

De afgelopen periode heeft stadsdeel Centrum gesprekken gevoerd met bewoners, ondernemers en andere betrokkenen over de leefbaarheid, verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit van de Utrechtsestraat. Aanleiding hiervoor is het onderzoeken van éénrichtingsverkeer voor auto's als mogelijke maatregel binnen de bredere opgave rondom leefbaarheid, verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit in de binnenstad.

Op 30 maart en 8 april 2026 zijn bewoners- en ondernemersavonden georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten, aanvullende gesprekken en schriftelijke reacties is een breed scala aan zorgen, aandachtspunten, alternatieven en ideeën ingebracht. Daarbij bleek dat de meningen over zowel de analyse als mogelijke oplossingsrichtingen uiteenlopen. Veel reacties gingen over verkeersveiligheid, voetgangersruimte, laden en lossen, bereikbaarheid en mogelijke verkeersverplaatsing naar omliggende woonstraten.

Deze notitie bevat een samenvattende beantwoording van vragen, opmerkingen, zorgen en suggesties die zijn ingebracht tijdens de participatiebijeenkomsten over de Utrechtsestraat op 30 maart en 8 april 2026, aangevuld met schriftelijke reacties van bewoners, ondernemers en andere betrokkenen.

De beantwoording dient te worden gelezen in samenhang met de onderzoeken, analyses, presentaties en participatiedocumenten die door de gemeente zijn gepubliceerd via de projectwebsite en het Open Amsterdam-dossier "Utrechtsestraat verbetering leefbaarheid en veiligheid". De beantwoording hieronder betreft een thematische samenvatting. Vergelijkbare reacties zijn waar relevant geclusterd en samengevat.

Om de navolgbaarheid van de beantwoording te vergroten, wordt hieronder verwezen naar de gepubliceerde documenten aan de hand van de documentnummering zoals gebruikt binnen het Open Amsterdam-dossier. Verwijzingen in deze notitie sluiten aan op die nummering.

Documentoverzicht

DOC NR. GEPUBLICEERDE DOCUMENTNAAM
1 STBY... Meer ruimte voor voetgangers in stadsdeel Centrum, mei 2017
2 Strabo utrechtsestraat passantenonderzoek april 2019
3 Notitie Utrechtsestraat, Vooronderzoek naar scope aanpak Utrechtsestraat, 29 okt 2020
4 Verkenning tijdelijke verbetering 25 april 2023
5 DTV rapport, Verkeersanalyse Utrechtsestraat, 9 oktober 2023
6 Doorrekening scenario's april 2025

7 Onderzoek Utrechtsestraat Autoluw, 14 april 2025 (Doorrekening scenario's), Gem. Amsterdam, R&D
8 Adviesnotitie onderbouwing Eenrichtingsverkeer, onderbouwing van noodzaak, richtingkeuze en netwerkimpact, 13 januari 2026
9 Rapport Utrechtsestraat Autoluw Verkeersmodel Amsterdam april 2025
10 Presentatie 8 april
11 Utrechtsestraat bewonersavond 30 maart 2026
12 Verslag 8 april 2026
13 Verslag 30 maart - bijlagen, verslagen tafelgesprekken
14 Verslag buurtavond 30 maart. Leefbaarheid en veiligheid Utrechtsestraat

De documenten zijn openbaar beschikbaar via: de projectwebsite "Meedoen Utrechtsestraat";

Leeswijzer

De beantwoording is thematisch opgebouwd. Per thema zijn:
- reacties, zorgen en vragen van bewoners, ondernemers en andere betrokkenen samengevat;
- de beantwoording van de gemeente opgenomen.
- De nummering van hoofdstukken en paragrafen is bedoeld om verwijzingen in vervolgdocumenten, bestuurlijke stukken, participatieverslagen en eventuele aanvullende beantwoordingen te vereenvoudigen.
- Voorbeeld:
- zie paragraaf 2.3 "Bereikbaarheid";
- zie beantwoording onder 5.2 "Taxi's";
- zie document 8 "Adviesnotitie onderbouwing Eenrichtingsverkeer, onderbouwing van noodzaak, richtingkeuze en netwerkimpact, 13 januari 2026".

Hoofdstukindeling

1. Probleemherkenning
2. Welke data is er beschikbaar
3. Verkeersdrukte
4. Bereikbaarheid
5. Intelligente toegang
6. Rijgedrag (te hard en door rood rijden)
7. Verkeersveiligheid
8. Taxi's
9. Laden en lossen
10. Voetgangers, trottoirs en oversteken

11. Fietsen en fietsparkeren
12. Tram
13. Opmerkingen over de voorgestelde oplossingsrichting
14. Alternatieve ideeën voor toekomstige inrichting
15. Verbetervoorstellen verkeersveiligheid
16. Vragen over het planproces
17. Financiën

1. Probleem-herkenning.

1.1
Veel participanten herkennen zich niet in het geschetste probleem op de Utrechtsestraat en geven aan dat er geen probleem is wat opgelost dient te worden:

- Ik loop regelmatig door de Utrechtsestraat, en ervaar geen enkel probleem. Alles past soepel in/door elkaar.
- De problematiek valt erg mee; doorgaans loopt alles soepel door elkaar heen, met af en toe wat passen en meten en wachten op elkaar. Sinds de invoering van 30 km/u is het al een stuk rustiger dan vroeger.
- De afgelopen jaren zijn er genoeg maatregelen genomen; afsluiting Amstel bij de Blauwbrug, een extra zebra bij de Kerkstraat, afsluiting van de Van Woustraat; het verkeer is al genoeg gestopt richting centrum.
- De Utrechtsestraat is een drukke, typische stadsstraat, waar mensen al rekening met elkaar houden. Het drukke stadse hoort erbij. Het is voelt niet onveilig.
- Het is lang niet altijd druk op de Utrechtsestraat. Daarnaast wordt er niet heel hard gereden; men houdt rekening met de breedte van de straat.
- De Utrechtsestraat ontleent haar karakter aan de levendige, organische verkeersomgeving. Eenrichtingsverkeer tast dit aan.
- Het verfraaien van de straat zal onvermijdelijk leien tot een toename van toerisme en bijbehorende overlast, wat uiteindelijk de diversiteit van het lokale winkelaanbod en het maatschappelijke karakter van de buurt zal aantasten.
- Er gebeuren relatief weinig ongelukken in de straat. Er is niet echt een probleem.
- Als iedereen zich aan de regels houdt is het in de straat, ondanks dat zij smal en smal is, goed te doen.

De Utrechtsestraat kent zowel verkeersveiligheidsproblemen als leefbaarheids- en kwaliteitsproblemen. Verkeersveiligheidsproblemen zijn te zien in de gemeten verkeersonveiligheid; de ongevalsregistratie. Over heel de straat zijn veel ongelukken geregistreerd. Dat zijn alleen de ernstige ongevallen; lichtere ongevallen en bijna-ongelukken komen niet in de registraties voor. Daarnaast zijn er al veel langer klachten over de beperkte loopruimte voor voetgangers en de zeer matige fietskwaliteit. Dit blijkt ook uit de vide-observaties en veldschouw; voetgangers vertragen, stappen af van het trottoir en worden gehinderd. De straat is duidelijk een verkeersroute en niet zozeer een verblijfsplek, terwijl het wel de ambitie is om dat te zijn. De aanleiding die de gemeente ziet is daarmee zowel een verkeersveiligheidsprobleem als een kans voor een prettiger verblijfs- en winkelstraat.

2. Welke data is er beschikbaar

2.1
Welke concrete veiligheids- of congestiedata liggen ten grondslag aan het voorstel voor eenrichtingsverkeer?

Er is een ongevalsanalyae, en er zijn verkeerstellingen van verschillende momenten, voor auto en fiets. Daarnaast zijn er modelstudies van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) waarin voor een breed aantal scenario's de intensiteitstoename en afname is berekend.

2.2
Wat zijn de gemeten en verwachte effecten van eenrichtingsverkeer op de omliggende woonstraten

In de VMA-studie, op basis van het Verkeersmodel Amsterdam, is bij een groot aantal scenario's de verkeersdruk (toename, afname) in buurtstraten onderzocht. In sommige stijgen de aantallen iets, in anderen dalen ze iets. In het voorgestelde scenario, eenrichtingsverkeer, stijgen deze nergens boven grenswaarden uit.

2.3
Kunnen de varianten van de verkeerscirculatie die ontwikkeld zijn gedeeld worden op de gemeentesite?

De verkenning en eerdere verkenningen, en onderzoeken en tellingen zullen worden gedeeld op de gemeentelijke website

2.4
Is het mogelijk om inzicht te krijgen in het onderzoek wat verricht is?

De verkenning en eerdere verkenningen, en onderzoeken en tellingen zullen worden gedeeld op de gemeentelijke website

2.5
Welke meetmethoden zijn gebruikt?

Verkeerstellingen. Cameraonderzoek op meerdere momenten.

2.6
Hoeveel mensen zijn bevraagd in het passantenonderzoek?

De onderzoeksmethode en gesproken mensen zijn terug te vinden in het Strabo rapport welke beschikbaar is gesteld via de gemeentelijke website.

2.7
Welk type verkeer zorgt het meest voor problemen? Is het mogelijk dit te meten en een scheiding te maken tussen bestemmingsverkeer en niet-bestemmingsverkeer?

Autoverkeer is de veroorzaker van ongevallen met auto's, fietsers en voetgangers. Fietsers in mindere mate (snelheid fiets).

2.8
Zijn er klachtenregistraties in de straat en zo ja hoeveel, en hoeveel hiervan zijn gerelateerd aan 'leefbaarheid' en 'kwaliteit? En hoeveel ongevalsmeldingen zijn er geregistreerd, waarbij hulpdiensten opgeroepen zijn en er letsel is geweest? En hoe verhoudt zich dit tot andere vergelijkbare straten in Amsterdam (centrum). Kunnen deze registraties worden herleid naar afkomst (bijv. bewoners, ondernemers, bezoekers, leveranciers, overig?)

Er is een ongevallen analyse beschikbaar. Hierin staan de ernstige ongevallen, geregistreerd door hulpdiensten. Er zijn in de afgelopen 12 jaar 82 ongevallen geregistreerd met 30 ernstige slachtoffers en in de afgelopen 6 jaar 37 ongevallen geregistreerd met in 15 ernstige slachtoffers.in de Utrechtsestraat. Dit is een significant aantal. De ongevallen gebeuren door heel de straat, niet alleen bij specifieke kruisingen. Er zijn geen gedetailleerde ongevalsanalyses opgesteld voor vergelijkbare straten. Wel worden blackspots in beeld gehouden door de gemeente. De Utrechtsestraat wordt aangemerkt als verkeersonveilig.

2.9
Kunnen hier filmpjes van worden getoond hoe die situatie er dan in de praktijk uitziet?

Er zijn filmpjes gemaakt bij de verkeerstellingen, die de huidige situatie en bijna ongevallen inzichtelijk maken.

2.10
Zijn er cijfers over ongelukken in de straat?

Ja, er is een ongevallen analyse beschikbaar. In de afgelopen 6 jaar zijn er 37 geregistreerde ongevallen geweest, met 15 ernstig gewonde slachtoffers (ziekenhuisgewonden of doden). Alhoewel de verkeersintensiteit de afgelopen jaren

kleiner geworden is, is het aantal ongevallen en aantal gewonden gemiddeld even groot gebleven. Het aantal ongevallen is zkeer groter dan dit aantal, aangezien bij kleinere ongevallen geen politie aanwezig is, waardoor er sprake is van onderregistratie.

De locaties waar deze ongevallen plaatsgevonden hebben zijn eigenlijk over heel de corridor, met enkele locaties die eruit springen:

- *De kruising Frederiksplein*
- *het wegvak tussen de Keizersgracht en de Kerkstraat*
- *het wegvak tussen de Kerkstraat en de Prinsengracht*
- *het wegvak tussen het Rembrandtplein en de Herengracht*

De gemeente is van mening dat deze ongevalsconcentraties over heel de corridor hoog is, en ziet dit als een van de redenen om nader onderzoek te doen naar de veiligheid en leefbaarheid van de straat.

3. Verkeersdrukte

3.1
De verkeersdruk is al veel minder geworden sinds de knip op de Blauwbrug in 2019. De situatie wordt overdags als vrij rustig gezien, en op piekmomenten zeer druk. Dit wordt verergerd door het laden/lossen op de stoepen en half op de rijbaan op die piekmomenten.

De verkeersdruk is inderdaad afgenomen in vergelijking tot eerdere jaren, mede als gevolg van eerdere knippen (Munt, Amstel bij Blauwbrug). De situatie is echter nog steeds verre van rustig. Uit verkeerstellingen blijkt dat er over heel de dag, zonder grote pieken, relatief veel auto's rijden; circa 4500 mvt/dag. Daarnaast neemt de tram veel ruimte in, en zijn er veel fietsers op deze hoofdfietsroute. Er is geen sprake van een duidelijke piek en daarna rustige uren.

3.2
Auto's moeten op die momenten slalommen door de straat. Bewoners geven aan dat dat prima is.

Het feit dat auto's slalommen om door het verkeer te komen is verkeerskundig ongewenst; iedere inhaalbeweging is een extra verkeersveiligheidsrisico. Het relatief hoge aantal ongelukken onderstreept dat.

3.3
Het valt op dat er bij het verkeerslicht naar het Frederiksplein soms een lange file auto's staat. Er komt veel autoverkeer vanuit de 3 grachten en de zijstraten. Als er eenrichtingsverkeer is, komt er misschien nog meer verkeer naar dit verkeerslicht toe.

Het verkeerslicht bij het Frederiksplein is nodig tijdens de drukste momenten, maar ook om een geregelde oversteek te voorzien voor schoolkinderen op weg naar de Kleine Reus en de ASVO.

3.4
Het parkeren langs de grachten wordt steeds meer ingenomen door bezoekers van de coffeeshop, van het Rembrandtplein en van de winkels in de Utrechtsestraat. Dit gebeurt door auto's met een Nederlands en een buitenlands kenteken. Dit verkeer vormt een substantieel deel van de verkeersdruk in de woonbuurt. Door de parkeermogelijkheid voor die doelgroep te veranderen wordt de verkeersdruk in de buurt verlicht.

Het parkeerbeleid van de gemeente is erop gericht om met name bewoners een plek te kunnen bieden, en passanten zoveel mogelijk naar garages te dirigeren, of te ontmoedigen met de auto te komen. Het is inderdaad mogelijk bij betaald parkeren om tegen het hoge parkeertarief langs de grachten te parkeren. Of dit wel of niet aangescherpt dient te worden valt buiten de scope van dit project.

4. Bereikbaarheid

4.1
Vaklieden zoals aannemers mijden de buurt nu al omdat het parkeren zo moeilijk is en ze bang zijn om vast te komen zitten in de verkeersdrukte van de straat. Dit wordt alleen maar meer bij eenrichtingsverkeer.

Door een aanpassing in de verkeersstructuur wordt het iets minder direct, maar niet onmogelijk om bij de woningen te komen.

4.2
in het verleden zijn al veel aanpassingen gedaan: sommige straten zijn afgesloten, er is 30 km/u ingevoerd. Dit heeft de verkeerssituatie in de buurt al veranderd (verbeterd). Meer is niet nodig. De bereikbaarheid van de buurt staat al te ernstig onder druk.

De gemeente ziet dit anders, zie paragraaf 'probleemherkenning'.

4.3
De buurt moet gewoon goed bereikbaar blijven, ook met de auto! Het is al veel moeilijker geworden na de herinrichting van de Amstel en het Koningsplein.

Door een aanpassing in de verkeersstructuur wordt het iets minder direct, maar niet onmogelijk om bij de woningen te komen.

4.4
Ook op de grachten is laden en lossen. Als hier busjes staan kan het helemaal vaststaan.

De robuustheid van het verkeersnet wordt iets kleiner door aanpassing van de verkeersstructuur. Daarnaast wordt de verkeersbelasting van de grachten iets groter. Alhoewel de gemeente werkt aan het toevoegen van laad/losplekken langs grachten kan het inderdaad zo zijn, net als in de bestaande situatie, dat men even vast komt te staan.

4.5
Als de Utrechtsestraat eenrichtingsverkeer wordt, kunnen dan de paaltjes op de Amstel bij de Blauwbrug weg? Bewoners kunnen immers anders geen kant meer op. Als de Amstel dan in tegengestelde richting eenrichtingsverkeer krijgt als de Utrechtsestraat zou het wellicht kunnen werken.

De afsluiting bij de blauwbrug is noodzakelijk om doorgaand (sluip)verkeer door heel de grachtengordel te voorkomen. Een recentelijke verkeersmodelanalyse heeft inzichtelijk gemaakt dat dit effect nog steeds op zal treden.

4.6
De Huidekoperstraat wordt nu al als sluiproute gebruikt, zelfs in twee richtingen terwijl het een eenrichtingsstraat is. Men rijdt daar hart. Dit zal toenemen als het eenrichtingsverkeer wordt.

Als uit een van de oplossingsrichtingen naar voren komt dat de Huidekoperstraat onaanvaardbaar zwaar belast wordt zullen aanvullende maatregelen hierbij genomen worden.

4.7
Minder verkeer in de Utrechtsestraat betekent ook minder omzet voor de winkels. Navraag bij ondernemers leert dat zij zijn geen voorstander van dit plan.

De gemeente heeft hier een duidelijk andere mening over. Automobilisten zijn over het grootste deel geen klandizie, en stoppen niet, terwijl fietsers en voetgangers juist wel langer in de straat verblijven.

4.8
Woonstraten zoals de Reguliersdwarsstraat-Oostzijde kunnen niet 100% afhankelijk worden van de Vijzelstraat voor de ontsluiting van de woning. Protesten, onderhoud of calamiteiten maken de woningen dan onbereikbaar.

De robuustheid van het wegennetwerk is een aandachtspunt van de gemeente.

4.9
Door de eerder ingestelde afsluitingen en door het beperken van parkeerplaatsen is de loopafstand naar parkeren voor veel bewoners in de buurt, met name langs de Amstel tussen Munt en Amstelstraat, al lang, 5 tot 10 minuten. De leefbaarheid staat hierdoor flink onder druk. Door het verder belemmeren van de auto wordt deze loopafstand alleen maar groter.

In een autoluwe binnenstad wordt een iets langere loopafstanden tot parkeerplaatsen niet als problematisch gezien, wanneer hier andere grote voordelen aan verbonden zijn.

5. Intelligente toegang

5.1
Met intelligente toegang kan er een oplossing gevonden worden om de woongebieden bereikbaar te houden voor bewoners, de lokale ondernemer en ander bestemmingsverkeer maar toeristisch verkeer te weren.

Sommige Italiaanse steden hanteren het Zona Traffico Limitato systeem om niet noodzakelijk verkeer uit de stad te weren. Waarom hanteert Amsterdam dat systeem niet?

Kan er door middel van een kentekenregistratie systeem toegang tot heel het gebied gecreëerd worden voor bewoners, ondernemers in het gebied en voor een dag aangemelde vakmensen. Dan zou bijvoorbeeld ook de Amstelstraat en de Munt weer toegankelijk gemaakt kunnen worden voor betrokkenen, die de druk op de Utrechtsestraat zou verlichten. Dit systeem werkt al in bijv. Delft.

De gemeente onderzoekt momenteel of 'intelligente toegang' een oplossing is voor sommige buurten. Het is een complex en relatief duur systeem. Dit werkt met name in buurten waar veel vreemd verkeer rijdt; bezoekers die hier niet horen, of doorgaand verkeer. In de buurten rondom de Utrechtsestraat is relatief weinig vreemd verkeer; het overgrote deel van het verkeer heeft een herkomst of bestemming in het gebied. Alhoewel de gemeente er nog op studeert is de mening dat intelligente toegang niet bijzonder veel zal opleveren in deze buurt, bij de huidige verkeersstructuur (incl de huidige afsluitingen).

6. Rijgedrag (te hard en door rood rijden)

6.1
Meerdere deelnemers uitten zorgen over de hardrijders die onveilige situaties creëren. Dit gaat om e-/motor bikes en auto's. Deze rijden ook te hard bij de zebrapaden. Taxi's doen dit ook. Er is hier ook geen handhaving op. Er wordt ook te veel door rood gereden door tweewielers. Dit gebeurt specifiek veel bij het verkeerslicht Utrechtsestraat – Achtergracht – Frederiksplein, met name op de rijrichting west naar oost.

Het door rood rijden van verkeer is zeer ongewenst. Handhaving is hiervoor noodzakelijk.

6.2
Er is geen probleem qua aantallen auto's, maar in het gedrag van verkeersdeelnemers. In het bijzonder taxi's. Pak dit probleem aan, en laat het gewoon tweerichtingsverkeer.

De gemeente is van mening dat niet alleen het verkeersgedrag maar ook de verkeeraantallen in de beperkte beschikbare ruimte onderdeel van het probleem is.

7. Verkeersveiligheid

7.1
Participanten geven aan zich niet te herkennen in de verkeersonveiligheid die geschetst is. Een enkeling kent iemand die aangereden is.

Uit de ongevalsanalyse, waarin slechts de ernstige ongevallen (waar politie bij gekomen is) opgenomen zijn blijkt dat er een relatief groot aantal ongevallen plaatsvindt. Ongevallen tussen fietsers onderling en met voetgangers zijn hierin doorgaans onderbelicht (want ondergeregistreerd). De gemeente deelt daarom de mening niet dat het niet onveilig zou zijn.

7.2
De problemen liggen bij niet oplettende of te hard fietsende fietsers/fatbikes. Kruisend verkeer over de Utrechtsestraat wordt ervaren als de meest gevaarlijke of moeilijke situaties. Als je kruist moet je 5 keer heen en weer kijken voor alle verkeer.

Uit de ongevalsanalyse blijkt dat het overgrote deel van de ernstige ongevallen een gemotoriseerd voertuig betrokken is. de gemeente deels de mening niet dat het probleem bij fietsers ligt.

7.3
De Utrechtsestraat is volgens participanten, ondanks de in de presentatie genoemde 'potentieel gevaarlijke momenten' veel minder gevaarlijk dan de Leidsestraat omdat het duidelijk is dat je op de Utrechtsestraat voor jezelf moet uitkijken. De hectiek, smalle trottoirs en onoverzichtelijkheid zetten mensen op scherp.

Uit de ongevalsanalyse, waarin slechts de ernstige ongevallen (waar politie bij gekomen is) opgenomen zijn blijkt dat er een relatief groot aantal ongevallen plaatsvindt. Ongevallen tussen fietsers onderling en met voetgangers zijn hierin doorgaans onderbelicht (want ondergeregistreerd). De gemeente deels daarom de mening niet dat het niet onveilig zou zijn.

7.4
De situatie rondom de basisschool aan het Frederiksplein is nu al onoverzichtelijk en niet prettig. Hier laadt/lost een vrachtwagen (AH) op straat i.p.v. in het laad/losvak terwijl er overstekende kinderen zijn, en verkeer van alle kanten. Dit wordt wellicht drukker bij aanpassing van de verkeersstructuur.

De situatie bij de FAVO is van groot belang voor de gemeente, en wordt in de gaten gehouden. Bij de oplossingsrichtingen wordt deze situatie ook goed meegenomen.

Waarom werken de verkeerslichten op de kruising Utrechtsestraat – Frederiksplein niet in de avonduren?

De verkeerslichten op de kruising Utrechtsestraat – Achtergracht – Frederiksplein zijn in de avond uitgeschakeld. Dat is voor veel kruisingen in Amsterdam (en daarbuiten) de standaard procedure. Alhoewel het gevoelsmatig niet zo is, blijken kruisingen waar geen verkeerslichten aan staan veiliger dan kruisingen met verkeerslichten. De hoofdreden hiervoor is dat verkeerslichten met name geplaatst worden om de verkeersstroom te regelen, niet om de verkeersveiligheid te vergroten. Omdat in de avonduren de verkeersstroom aanzienlijk kleiner is, worden de lichten overbodig. Bovendien steken tijdens schooltijden veel kinderen over, van en naar de basisschool. In de avond is deze stroom ook afwezig.

8. Taxi’s

8.1
Naast dat taxi’s te hard rijden) rijden taxi’s door de taxiontheffing soms over de trambaan. Ze creëren niet alleen bij op de bruggen voor de tramhaltes, maar ook over de hele straat onveilige en onduidelijke situaties. Camerahandhaving zou dit kunnen verminderen.

Handhaving is noodzakelijk om verkeersexcessen te voorkomen.

8.2
Daarnaast zijn er ook participanten die aangeven dat de taxidruk te hoog is, en hun rijgedrag problematisch. Bovendien heeft hun rijgedrag andere automobilisten uit tot slecht gedrag (ook illegaal midden over de bruggen rijden). Kan de taxi-ontheffing voor de Utrechtsestraat ingetrokken worden zodat de taxi’s hetzelfde moeten rijden als overig verkeer?

De taxi-ontheffing om te rijden op tram- en busbanen is niet geldig op de Utrechtsestraat; taxi’s dienen hier op de rijbaan te rijden. De routes waar medegebruik van de taxi op tram-busbanen toegestaan is is te vinden op de gemeentesite. https://maps.amsterdam.nl/taxi/

8.3
’s Nachts is er een taxiverbod op de grachten om de uitgaansdrukte terug te dringen. Op de kop van de Utrechtsestraat bij het Rembrandtplein is dan een taxistandplaats. Hoe wordt hiermee omgegaan?

In geen van de scenario’s die de gemeente verkend heeft wordt de nachtelijke situatie voor taxi’s veranderd ten opzichte van de huidige situatie. De huidige uitzonderingen zouden geldig blijven.

9. Laden en lossen

9.1
Participanten geven aan dat laden/lossen voor winkels en horeca samenvalt met de drukke piekmomenten van verkeer. Bestelbusjes op het trottoir of die half op de weg staan creëren ook onveilige situaties. Laad- en lostijden worden ook niet gehandhaafd.

In principe mag men niet op het trottoir staan, ook niet tijdens het laden en lossen. Daarnaast is het niet toegestaan om op de rijbaan stil te staan, behalve tijdens venstertijden (7-12 u). Handhaving is noodzakelijk.

9.2
Winkels moeten toch bevoorraad worden. Dat moeilijker maken kan niet.

Voor laden en lossen wordt de situatie gemakkelijker wanneer er minder autoverkeer in de Utrechtsestraat rijdt. Daarnaast ligt het laden/lossen onder de aandacht bij de oplossingsrichtingen.

9.3
Het laden/lossen is het echte probleem, niet het rijdende autoverkeer. Een beperkte verbreding van het trottoir biedt hiervoor geen structurele oplossing, aangezien de straat als geheel krap blijft.

In principe mag men niet op het trottoir staan, ook niet tijdens het laden en lossen. Daarnaast is het niet toegestaan om op de rijbaan stil te staan, behalve tijdens venstertijden (7-12 u). Handhaving is noodzakelijk.

9.4
Kunnen op de bruggen geen laad/losruimtes gevonden worden?

Dat kan onderzocht worden. Echter, hierbij geldt wel dat in de pilotsituatie (de scope van de oplossingsrichtingen Utrechtsestraat) nu geen grootschalige aanpassingen verricht worden.

10. Voetgangers, trottoirs en oversteken

10.1
Deelnemers ervaren over het algemeen dat de stoepen te smal zijn. Elkaar inhalen kan amper tenzij je de straat op gaat. Bovendien lopen ze schuin af naar de rijbaan.

De gemeente deelt deze mening.

10.2
Sommige participanten vinden dat het trottoir met name is voor doorgaande voetgangers en dat winkels te veel ruimte innemen. Anderen vinden dat het ook verblijfsruimte is, waar men stil kan staan en waar uitstallingen van winkels kunnen staan.

De gemeente vindt de doorloop van voetgangers belangrijk. Uitstallingen bij winkels is tot een minimum beperkt. Handhaving is noodzakelijk.

10.3
Er ontstaan lange rijen op de stoep voor bijv. coffeeshops. Met een rollator of kinderwagen is het trottoir erg onprettig.

De gemeente deelt deze mening.

10.4
De doorloopruimte wordt nog smaller door de uitstallingen voor winkels. Er staan borden, bankjes, fietsen, bakfietsen voor de winkels, en mensen die voor de winkels consumeren. Tegelijkertijd geven participanten ook aan dat de bankjes en plantenbakken behouden moeten worden.

De gemeente vindt de doorloop van voetgangers belangrijk. Uitstallingen bij winkels is tot een minimum beperkt. Handhaving is noodzakelijk.

10.5
Voetgangersoversteek aan het einde van de Utrechtsestraat (bij Oosterling) staat te kort op groen. Hierdoor heb je niet genoeg tijd hebt om over te steken.

Dit is een belangrijk punt wat meegenomen kan worden in de oplossingsrichtingen.

10.6
Het nieuwe zebrapad bij de Kerkstraat is gevaarlijk; zeer veel automobilisten, taxi's, bezorgers en fietsers stoppen niet. Kan een knipperend licht dit verbeteren?

Dit is een belangrijk punt wat meegenomen kan worden in de oplossingsrichtingen.

11. Fietsen en fietsparkeren

11.1
Geparkeerde fietsen blokkeren de trottoirs. Deze moeten daar weg. Kunnen fietsen niet gestald worden in het Frederiksplein Het is een ramp voor winkeliers om fietsen tegen hun ramen gestald te hebben. Ook in de zijstraten van de Utrechtsestraat blokkeren honderden fietsen de trottoirs.

Het fietsparkeren gebeurt in principe niet langs de gevels van de Utrechtsestraat, maar juist in (het begin van) de zijstraten. Handhaving op ongewenst fietsparkeren is moeilijk in heel de stad.

11.2
Een breder trottoir leidt tot meer fiets- en scooterparkeren op het trottoir. De beschikbare loopruimte blijft dan onvoldoende.

Het fietsparkeren gebeurt in principe niet langs de gevels van de Utrechtsestraat, maar juist in (het begin van) de zijstraten. Handhaving op ongewenst fietsparkeren is moeilijk in heel de stad.

11.3
Kan er een algemeen fietsparkeerverbod ingevoerd worden op de Utrechtsestraat?

Uitbreiding van de fietsparkeerverbodzones is mogelijk, maar is erg duur; handhaving heeft een groot gebied te bestrijken.

11.4
Elektrische fietsen rijden ook heel hard.

Te hard rijdende fietsers worden ook als een probleem gezien; verkeer past zich aan aan de veilige snelheid op de straat. In de oplossingsrichtingen worden hardrijdende fietsers ook meegenomen.

12. Tram

12.1
De tramhaltes nemen veel ruimte in. Vanuit de Vijzelgracht is het gemakkelijk om de grachten op te lopen als toerist, bezoeker of bewoner. Er stappen zo weinig mensen in en uit bij deze haltes' kunnen die niet beter opgeheven worden zodat de ruimte beter benut kan worden?

In principe worden in het onderzoek geen aanpassingen gedaan aan de tram en haar haltes op korte termijn.

13. Opmerkingen over de voorgestelde eenrichtingsverkeersoplossing

13.1
De koppeling tussen de ervaren situatie en het voorstel voor eenrichtingsverkeer wordt niet gezien; veel participanten ervaren geen probleem. Eenrichtingsverkeer maakt juist dat de onveiligheid toeneemt door de gevolgen die ermee ontstaan; Middel is erger dan de kwaal.

De gemeente is van mening dat er wel een probleem en een kans ligt op de Utrechtsestraat en dat het verminderen van het aantal auto's hierbij de sleutel naar oplossingen is. De uit de verkenning naar voren gekomen eenrichtingsoplossing biedt hierbij een balans tussen minder verkeer op de Utrechtsestraat en niet te veel extra verkeer op omliggende straten.

13.2
Sommige participanten geven aan dat ze van mening zijn dat door eenrichtingsverkeer er meer ruimte voor de auto's komt die daardoor harder gaan rijden op de Utrechtsestraat. Daarmee worden onveilige situaties gecreëerd. Wat beter zou werken is betere handhaving van het tweerichtingsverkeer.

De gemeente ziet niet in hoe door eenrichtingsverkeer voor de auto op de Utrechtsestraat de rijsnelheid voor de auto omhoog zal gaan. Er verandert immers niets voor die verkeersrichting; men rijdt nog steeds tussen trottoir en tram, samen met de fietser.

13.3
Auto's moeten door omwegen meer kilometers afleggen en meer hoeken slaan, deels ook over het trottoir (over de Utrechtsestraat en de steile bruggen bij de grachten). Hierdoor neemt het gevaar toe. Ook de luchtkwaliteit en leefbaarheid worden hierdoor meer aangetast.

Uit de verkeersverkenningen die de gemeente als voorstudie uitgevoerd heeft blijkt dat er wel opgereden moet worden voor een deel van het verkeer uit de buurt. Deze omrijroute zijn maximaal vanaf de Vijzelgracht, en zijn geen kilometers. De toename in verkeersaantallen zijn daarnaast ook erg beperkt. De afname van luchtkwaliteit en leefbaarheid in de straten is daarom niet significant.

13.4

Zodra er een verstopping is bij eenbaanswegen gaat men vaak omrijden tegen het verkeer in en dit creëert onveilige situaties, ook voor kinderen.

De robuustheid van het netwerk is een aandachtspunt voor de gemeente.

13.5
Een ander neveneffect is schade aan de panden en kademuren: alle panden op de gracht zijn namelijk van hout en zware auto's veroorzaken schade aan deze panden en aan de kademuren.

De constructieve staat van de kademuren wordt door de gemeente gemonitord. Een beperkte toename van personenvervoer wordt hierbij niet als problematisch gezien voor de constructieve draagkracht.

13.6
Bij de eerdere afsluiting van het Frederiksplein werd de Huidekoperstraat zwaar belast. Bij invoering van eenrichtingsverkeer lijkt dit permanent zo te zijn. De gemeente onderschat dit.

Als uit de oplossingsrichtingen blijkt dat de Huidekoperstraat (te) zwaar belast wordt worden aanvullende maatregelen genomen.

13.7
Er is net een nieuwe speelstraat opgeleverd bij de Falckstraat. Dit is een echte woonstraat. Participanten geven aan dat wanneer er meer auto's gaan rondrijden, het daar gevaarlijk wordt.

De leefbaarheid bij de Falckstraat is een aandachtspunt voor de gemeente. Als blijkt dat dit te veel belast wordt, worden aanvullende maatregelen genomen.

13.8
Er zijn zorgen over de draagkrachtigheid van bruggen en grachten. In andere buurten wordt verkeer van de grachten gehaald; hier wordt het juist toegevoegd. Dat is op z'n minst vreemd.

De constructieve staat van de kademuren wordt door de gemeente gemonitord. Een beperkte toename van personenvervoer wordt hierbij niet als problematisch gezien voor de constructieve draagkracht.

13.9

Waar ga je als auto rijden op de Utrechtsestraat als het eenrichtingverkeer wordt? Midden op de trambaan, of aan 1 van de twee kanten? Dan los je de situatie dus maar voor 1 richting op?

De auto rijdt, voor de richting waar zij nog wel rijdt, hetzelfde als in de bestaande situatie. Dus in de buitenste rijstrook, achter fietsers. Inhalen kan wanneer dit veilig mogelijk is via de middelste baan.

13.10
Het oversteken van de Utrechtsestraat is het meest gevaarlijk. Daar krijgen we meer van als je de straat eenrichtingsverkeer maakt. Ook al komen dan auto's van een kant, heb je alsnog voetgangers, fietsers en trams die van beiden kanten kunnen komen.

Bij het overgrote deel van de ongevallen is een motorvoertuig aanwezig. Wanneer de helft van de voertuigen niet meer over de Utrechtsestraat rijdt, zal de kans op een aanrijding met een auto ook kleiner worden. Hierdoor wordt het veiliger.

13.11
Het eenrichtingsverkeer voor auto's moet NIET voor fietsers gelden. Zij moeten in twee richtingen kunnen blijven fietsen.

In geen van de onderzochte scenario's wordt de fietser in een- of twee-richtingen geweerd.

13.12
Eenrichtingsverkeer is alleen maar een verplaatsing van het probleem, naar een nog smaller woongebied met meer bewoners en smallere stoepen. Die grachten zijn al kwetsbaar voor verstoppingen. De resterende tweerichtingswegen (Utrechtsestraat en Amstel) zijn nodig om de doorstroming een beetje op gang te houden.

De gemeente is van mening, op basis van de verkeerskundige verkenningen dat de doorstroming ook op gang blijft zonder tweerichtingsverkeer auto op de Utrechtsestraat.

13.13
Moet het eenrichtingsverkeer van zuid naar noord of van noord naar zuid gaan gelden? Dat is niet helder.

Beide opties zijn mogelijk en hebben beperkte verschillen. In de oplossingsrichtingen wordt dit nader uitgewerkt.

13.14
Het eenrichtingsverkeer leidt tot extra verkeer op de grachten en kades. Hoe past dat binnen Unesco Erfgoed, waarin beloofd is geen schade aan te brengen.

De toename van verkeer op de grachten is beperkt en past ruim binnen de gestelde kaders voor die straten en grachten.

13.15
Door eenrichtingsverkeer kunnen de trottoirs verbreed worden op de Utrechtsestraat. Maar daarmee kiepert de BIZ Utrechtsestraat haar vuilnis over de schutting bij bewoners, die meer verkeer voor hun deur krijgen. Het voelt als herverdelen van het gevaar. De stoepen op de grachten zijn namelijk nog smaller dan de Utrechtsestraat en daar kan nog meer onveiligheid worden ervaren.

De toename van verkeer op de grachten is beperkt en past ruim binnen de gestelde kaders voor die straten en grachten. Tegelijkertijd ligt de huidige verkeersdruk op de Utrechtsestraat boven de gestelde kaders qua veiligheid en leefbaarheid.

13.16
De gemeente stelt dat met eenrichtingsverkeer er meer ruimte kan worden gecreëerd voor voetgangers en fietsers en dat de verkeersveiligheid verbeterd wordt. Maar waar blijft de argumentatie voor bereikbaarheid en leefbaarheid? en waarom doen die aspecten er niet meer toe? Hoe leidt eenrichtingsverkeer tot een betere bereikbaarheid en leefbaarheid voor bewoners en ondernemers in de buurt?

De situatie beoogd de problematiek op de Utrechtsestraat op te lossen. Hierdoor wordt inderdaad een deel van het autoverkeer verplaatst naar andere straten. De bereikbaarheid van de buurt blijft hierbij op peil, net als de leefbaarheid. Tegelijkertijd wordt de veiligheid en leefbaarheid op de Utrechtstraat verbeterd.

13.17
Kan de gemeente een analyse maken van het aantal extra kilometers dat gereden zal worden oor de voorgestelde maatregel, en kan de gemeente daarbij tevens een risico analyse van de verkeersveiligheid bij opstellen?

Die analyse is te maken qua aantallen voertuigen, maar niet qua extra kilometers. Er is geen rekenmethode beschikbaar om een dergelijke analyse uit te voeren. Op basis van de aantallen auto's, de verkeerskundige richtlijnen en kennis kan vervolgens een afweging gemaakt worden over de verkeersveiligheid en toe- of afname per straat.

13.18

Zorg ervoor dat het bij de ASVO school niet gevaarlijker wordt. Eenrichtingsverkeer kan dar de verkeersdruk doen laten toenemen. In het verleden is er een uitgebreid participatietraject geweest bij de school, waar met veel zorg bepaald is waar de ingang zou komen. De kinderen moeten veilig naar school kunnen lopen en fietsen.

Dit staat bij de gemeente ook prioriteit. Bij de oplossingsrichtingen wordt hier rekening mee gehouden.

14. Alternatieve ideeën voor toekomstige inrichting

14.1
Kan de weg ingericht worden zoals de Leidsestraat? Dus geen autoverkeer, behalve voor laden/lossen, en geen fietsverkeer, maar wel een enkel tramspoor en veel

Het is mogelijk, maar daarvoor zouden ook fietsers van de Utrechtsestraat een andere route moeten kiezen. De gemeente wil van de Utrechtsestraat wel een hoofdfietsroute houden van Stadsdeel zuid naar het Rembrandplein en verder.

14.2
Het Rembrandtplein is al jaren autovrij, het als het Leidseplein. Eenrichtingsverkeer is maar een halve maatregel; het dient de allure en veiligheid geenszins. Zou het niet beter zijn om de Utrechtsestraat geheel autovrij te maken, net als de Leidsestraat?
voetgangersruimte?

Het is mogelijk, maar daarvoor zouden ook fietsers van de Utrechtsestraat een andere route moeten kiezen. De gemeente wil van de Utrechtsestraat wel een hoofdfietsroute houden van Stadsdeel zuid naar het Rembrandplein en verder.

14.3
De inrichting van de straat loopt achter bij de Haarlemmerstraat, Spiegelstraat of zelfs Kalverstraat. Het is geen doorgaande straat meer, het hoeft alleen toegankelijk te zijn voor bestemmingsverkeer. Eenrichtingsverkeer kan absoluut, maar liever helemaal een autoloze straat. Bestemmingsverkeer kan dan via de Vijzelgracht rijden.

De gemeente heeft een autoloze straat ook onderzocht. Vooralsnog was de conclusie dat dit een te zware belasting om omliggende straten met zich mee zou brengen.

14.4
Kan auto te gast, zoals op de Weteringschans?

Auto te gast is een interessant concept. In principe is de auto nu al te gast, maar in de praktijk is hier weinig van te merken. Door een (cosmetische) aanpassing van de straat is hier nog meer te bereiken. Gedacht kan worden aan een fietsstraat inrichting met rood asfalt, verkeersremmende maatregelen enzovoorts. Echter, in de pilotsituatie worden geen grootschalige interventies uitgevoerd. Daarnaast blijft het ruimtegebruik van de

straat, tussen de trottoirbanden, gelijk wanneer auto en tram aanwezig blijven; er is geen extra voetgangersruimte te vinden.

14.5
Kan de weg niet blijven wat zij is, met wellicht versmalde rijstroken en passeerhavens?

De gemeente is van mening dat de rijstroken niet smaller uitgevoerd kunnen worden omdat auto's er dan niet meer in passen tussen tram en trottoir. Daarnaast is het niet mogelijk om de tram en auto de strook te laten delen omdat de tram hier in twee richtingen over de middelste strook rijdt. De gemeente ziet ook niet waar passeerhavens langs de wegvakken geplaatst zouden kunnen worden.

14.6
Kunnen parkeerplaatsen op straat alleen voor bewoners worden? daardoor gaan bezoek allemaal naar de parkeergarage en rijden ze de Utrechtsestraat ook niet meer in.

Dit valt buiten de scope van het project.

14.7
Kan de Utrechtsestraat een fietsstraat worden, waar de auto te gast is?

Door een (cosmetische) aanpassing van de straat kan de straat als fietsstraat uitgevoerd worden. Gedacht kan worden aan rood asfalt, verkeersremmende maatregelen enzovoorts. Echter, in de pilotsituatie worden geen grootschalige interventies uitgevoerd. Daarnaast blijft het ruimtegebruik van de straat, tussen de trottoirbanden, gelijk wanneer auto en tram aanwezig blijven; er is geen extra voetgangersruimte te vinden.

14.8
Kunnen er venstertijden ingesteld worden voor laden/lossen op de Utrechtsestraat?

Er zijn momenteel venstertijden, 7-12 u. Er zou onderzocht kunnen worden of die nog passend zijn.

14.9
Als laden/lossen het probleem is, dan is een schaalverkleining van de distributie een oplossing. Vanuit de grote zijstraten kunnen de winkels worden bevoorraad met kleinere karren.

De gemeente vindt dit een interessante gedachte, maar niet een die op korte termijn uitgevoerd kan worden.

14.10
Kunnen er extra zebra's worden aangelegd, zodat de oversteekbaarheid groter wordt? dan is eenrichtingsverkeer niet zozeer meer nodig.

De gemeente wil dit nader onderzoeken, en staat er niet onwelwillend tegenover.

14.11
Als de tram uit de straat gaat is het probleem opgelost; dan is er ineens ruimte. Kan de auto dan te gast worden bij fietsers, en de trottoirs verbreed worden.

Het uit de straat weghalen van de tram behoort niet tot de scope van dit onderzoek. Alhoewel dit eerder onderzocht is, heeft de gemeente samen met de vervoersregio Amsterdam besloten dat het behouden van de tram wenselijk is.

14.12
Kunnen er flitscameras opgehangen worden voor verkeer wat vooral 's avonds door de straat scheurt?

Handhaving is noodzakelijk. De gemeente heeft echter geen flitscamera's.

15. Verbetervoorstellen voor de verkeersveiligheid

15.1
Er werd meermaals en door meerdere deelnemers gesproken over een afwezigheid en tekort op handhaving. Als er meer handhaving zou zijn, zouden veel onveilige situaties aangepakt kunnen worden. Het liefst gebeurt dit als buurthandhaving: door mensen die uit de buurt komen en het goed kennen. Er is behoefte aan handhaving op:

- Door rood rijden (m.n. bij oversteekpunten)
- Te hard rijden (m.n. bij oversteekpunten.)
- Taxi's die asociaal rijgedrag laten zien ('taxi race' wanneer het rustig is na winkelsluiting).
- Laad-en lostijden kunnen (beter) gehandhaafd worden.

De gemeente is van mening dat handhaving noodzakelijk is.

15.2
Strengere handhaving op het plaatsen van reclameborden, bankjes en containers op het trottoir, vinden sommige participanten. Anderen vinden juist dat deze behouden moeten blijven.

De gemeente vindt de doorloop van voetgangers belangrijk. Uitstallingen bij winkels is tot een minimum beperkt. Handhaving is noodzakelijk.

15.3
Er zouden meer 30-kilometerborden moeten staan. Het bord dat er nu hangt, is niet goed zichtbaar want het hangt te hoog. Handhaving kan ook hiermee samengaan door (flits)camera's).

De gemeente is van mening dat extra 30 km/u borden geen verandering van de verkeerssituatie met zich mee gaan brengen. Immers; heel de binnenstad, inclusief Stadhouderskade, is 30 km/u.

15.4
Het zou veiliger zijn als de voetgangersoversteek iets langer op groen staat zodat mensen de tijd hebben om veilig over te steken.

De gemeente wil dit nader onderzoeken, en staat er niet onwelwillend tegenover.

15.5
Meer zebra's in de straat

De gemeente wil dit nader onderzoeken, en staat er niet onwelwillend tegenover.

15.6
Zorg voor een vermindering in het totale aantal auto's in het gebied in plaats van het herverdelen.

De gemeente probeert met diverse maatregelen doorgaand verkeer te weren, en bestemmingsverkeer te minimaliseren. De huidige verkeersstroom is grotendeels bestemmingsverkeer. Alhoewel verplaatsingen te voet en fietsend gewenster is, staat het iedereen vrij de auto te gebruiken. Echter, hoe comfortabeler het autogebruik is, hoe kleiner de stimulans om met andere verkeerssoorten te gaan.

15.7
Stel strengere regels op voor laden- en lossen: kortere venstertijden en kleinere voertuigen.

Er zijn venstertijden om te laden en te lossen op de rijbaan, van 7-12 u. De gemeente staat niet negatief tegenover een onderzoek of deze tijden nog passend zijn. Ook kortere voertuigen is geen slechte ontwikkeling.

15.8
Maak van de rijbanen een rode fietsstraat, en laat auto's te gast hier samen met fietsers rijden.

Dit is een interessante gedachte, die in de toekomst meegenomen kan worden. Voor de oplossingsrichtingen op korte termijn wordt een pilot beschouwd, waarvoor geen grootschalige aanpassingen van de straat gewenst zijn.

15.9
Zorg voor een selectief toegangssysteem waarbij bewoners een pasje hebben om de wijk binnen te rijden, maar overig verkeer niet. Kan de optie tot het alleen toelaten van bestemmingsverkeer in de straat worden uitgewerkt?

De gemeente onderzoekt momenteel of 'intelligente toegang' een oplossing is voor sommige buurten. Het is een complex en relatief duur systeem. Dit werkt met name in buurten waar veel vreemd verkeer rijdt; bezoekers die hier niet horen, of doorgaand verkeer. In de buurten rondom de Utrechtsestraat is relatief weinig vreemd verkeer; het

overgrote deel van het verkeer heeft een herkomst of bestemming in het gebied. Alhoewel de gemeente er nog op studeert is de mening dat intelligente toegang niet bijzonder veel zal opleveren in deze buurt, bij de huidige verkeersstructuur (incl de huidige afsluitingen).

15.10
Plaats meer verkeerslichten op de Utrechtsestraat; dit helpt bij het oversteken.

De gemeente heeft als beleid zo min mogelijk verkeerslichten te plaatsen omdat deze de verkeersveiligheid niet ten goede komen. Wel zijn veilige oversteeklocaties gewenst. de gemeente wil dit nader onderzoeken.

15.11
Zorg voor een goede fietsenstalling zodat fietsen niet meer de loopruimte versperren.

Fietsen kunnen in principe niet gestald worden op het trottoir van de Utrechtsestraat' er zijn fietsparkeervoorzieningen op de koppen van de zijstraten/grachten. Er is echter geen aanwijsbesluit dat het verbidt om fietsen te stallen in het gebied. Uitbreiding van het huidige aanwijsbesluit gebied is duur; handhaving moet het kunnen bemensen.

15.12
Zorg voor goede laad- en losplekken zodat zij niet meer de rijbaan/het trottoir blokkeren.

Laden en lossen op het trottoir is niet toegestaan; men moet op de rijbaan staan. Die wordt daarmee geblokkeerd. Liever halteert men in de zijstraten en loopt men de goederen vervolgens naar de winkel. De gemeente kan samen met ondernemers onderzoeken wat de optimale wijze is, waarbij ook de huidige venstertijden worden beschouwd.

16. Vragen over het planproces

16.1
De gemeente gebruikt de Utrechtsestraat om haar Agenda Autoluw erdoorheen te duwen.

Het project heeft als doel meer ruimte voor langzaam verkeer te creëren op de Utrechtsestraat, ten einde hier meer verkeersveiligheid en meer comfort voor die doelgroep te verzorgen. Deze doelstellingen lijken op die van Agenda Autoluw. Echter; Agenda Autoluw is hier niet bij betrokken en richt zich op de grotere verkeersstructuur buiten de Utrechtsestraat.

16.2
Er is nooit iemand uit de buurt eerder bij betrokken geweest.

Er is door de gemeente ene verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om de leefbaarheid en veiligheid te vergroten. Dat is een intern onderzoek geweest. De participatieve bijeenkomsten vormden de start van het betrekken van de buurt.

16.3
Er is een passantenonderzoek uitgevoerd, maar niemand is ook geïnterviewd. Er wordt getwijfeld of dit onderzoek echt is uitgevoerd.

Het passantenonderzoek is uitgevoerd op straat in de periode XXXXX

16.4
Schrijf een enquête uit op postcode om draagvlak onder bewoners te peilen.

De gemeente schuift op dit moment geen enquête uit, maar praat met bewoners, ondernemers op informatieavonden.

16.5
Zou er volgende keer een bestuurder echt bij de sessie kunnen zijn zodat er een gesprek kan plaatsvinden i.p.v. alleen een korte toelichting?

De stadsdeelbestuurder was aanwezig bij de participatieve bijeenkomsten. Daarnaast waren deskundigen van de gemeente aanwezig om nadere toelichting te geven.

16.6

Wat is het verdere proces? Wat is de bewonersinput? Waar in het proces zitten we nu?

Dit document zal samen met de verslagen van Public Mediation en een technisch advies worden gebundeld en voorgelegd aan het na zomerreces nieuw geïnstalleerde Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Centrum. Zij zal het ter advisering voorleggen bij de Stadsdeel commissie. Met het advies van de Stadsdeelsommissie samen zal dit worden voorbereid voor besluitvorming om dan al/niet een of meerdere maatregelen te treffen.

.

16.7
Waarom wordt er gekozen om de onderzoeken uit 2019 en 2022 te vervolgen in de vorm van een onderzoek naar eenrichtingsverkeer als enige oplossing? Zijn er ook andere oplossingen overwogen of in beeld gekomen om nader te onderzoeken?

In eerdere studies is breder onderzocht wat mogelijkheden zijn om de toekomst van de Utrechtsestraat. In 2020 is hiervoor een beknopte verkennende studie uitgevoerd, die onderzocht welk type straat (type Haarlemmerstraat, type Leidsestraat, etc.) mogelijk is, en wat de gevolgen zijn. In 2022 is hierop voortgeborduurd met een studie die onderzocht of er mogelijkheden zijn een van deze types te testen tijdens de tijdelijke afwezigheid van de tram (die voor werkzaamheden tijdelijk niet reed). In 2025 is een nieuw onderzoek uitgevoerd, wat op basis van verkeersaantallen een veelvoud aan scenario's onderzocht en doorgerekend. om de autodruk te verlagen en de fiets- en voetgangerscomfort te vergroten. Eenrichtingsverkeer kwam uit die scenario's qua verkeersdruk als haalbaar naar voren. Dat is de uitkomst van de verkenning, niet een vooropgezette keuze.

16.8
De gemeente stelt met bewoners in gesprek te willen, maar de oplossing ligt al op tafel zonder alternatieven. De gemeente is al 6 jaar bezig met planontwikkeling, zonder bewoners en ondernemers te betrekken. De participatieve bijeenkomsten worden alleen voor de vorm georganiseerd.

De gemeente heeft als taak zorg te dragen voor een goede openbare ruimte. Hierbij past dat er voor veel straten en plekken continu gewerkt wordt aan verbeteringen. Niet alle onderzoeken en studies hiervoor leiden ook daadwerkelijk tot een aanpassingen op straat. Bij onderzoeken doorloopt de gemeente een passend proces, waarbij eerst de probleemsituatie wordt onderzocht, en mogelijke uitkomsten worden verkend. Daarna wordt een fase gestart waarin samen met participanten toewerkt naar een oplossing. Het is niet zo dat de oplossing al beklonken is voor de participatieve fase. Wel is het zo dat de gemeente huiswerk gedaan heeft in de voorfase, om met kennis aan tafel te kunnen komen en zo het proces goed te kunnen doorlopen.

16.9

Kan de gemeente in het vervolgproces inzichtelijk maken welke andere scenario's onderzocht zijn, en wat daar de effecten van waren? En is het scenario 'behouden bestaande situatie waarbij strenger gehandhaafd wordt' ook meegenomen?

Er zijn 9 verkeerskundige scenario's doorgerekend met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Dit onderzoek zal worden gedeeld. Het scenario behouden bestaande situatie leidt niet tot minder autoverkeer op de Utrechtsestraat en is daarom niet apart doorgerekend. Het komt immers overeen met de huidige situatie.

17. Financiën

17.1
Het omvormen van de Utrechtsestraat naar eenrichtingsverkeer vereist onvermijdelijk een herinrichting van de straat. Dat zijn onnodige kosten en verkwanseling van gemeenschapsgeld

Het project wordt als pilot met minimale investering opgezet. Immers; een pilot kan ook betekenen dat de situatie weer aangepast of teruggedraaid wordt. Een permanentere herinrichting is nu niet aan de orde.

17.2
Is er meer informatie over de kosten? een begroting?

Er is nog geen ontwerpvoorstel, waardoor ook geen kostenraming beschikbaar is. Het doel is een zeer sobere pilot uit te voeren. De kosten zijn beperkt.