1. Inleiding

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.

> ~~Volgens het *Verkeersonderzoek Utrechtsestraat Autoluw* wordt de straat in de huidige situatie gekenmerkt als:~~

> De straat is“ een drukke winkelstraat met de ~~bijbehorende~~ veel ~~hoeveelheid~~ 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 profiel 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.

> ~~DTV beschrijft dat:~~

> 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

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.

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 2025
4. Integrale analyse
5. Conclusie
6. Aanbeveling

> ~~Het onderzoek baseert zich op:~~
>
> - ~~Verkeersonderzoek Utrechtsestraat Autoluw (Gemeente Amsterdam, VMA 2025)~~
> - ~~Onderzoek Utrechtsestraat Autoluw (14 april 2025)~~
> - ~~Rapportage Verkeersanalyse Utrechtsestraat (DTV, 2023)~~
> - ~~Strabo Passantenonderzoek Utrechtsestraat (2019)~~

2. Nut en noodzaak

2.1 Een drukke, smalle en conflictrijke straat

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.

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.

2.2 Verkeersveiligheid als terugkerend probleem

De *Rapportage Verkeersanalyse* noemt meerdere soorten conflicten:

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. Het adviesbureau concludeert dat stijging van het langzaam verkeer in combinatie met motorvoertuigen de veiligheid verder onder druk zet.
6. ~~Het bureau concludeert dat stijging van het langzaam verkeer in combinatie met motorvoertuigen de veiligheid verder onder druk zet:~~

> ~~"Vanwege de functie als verblijfsgebied... is meer ruimte voor lopen en fietsen zeer wenselijk, ook al gaat dit ten koste van gemotoriseerd verkeer."~~

2.3 Conflicten met tram 4

[1.] Tram 4 rijdt in een strengelspoorconfiguratie. Door de combinatie van fietsers, voetgangers en gemengd verkeer ontstaan remmomenten, hinder en vertraging. Het Autoluw-rapport onderstreept dat tram 4niet kan worden geschrapt, omdat de lijn cruciaal is voor de corridor tussen Zuid en het centrum.

Een stabieler verkeersbeeld is noodzakelijk voor de OV-betrouwbaarheid.

2.4 Druk op schoolroutes (ASVO en De Kleine Reus)

Eenrichtingsverkeer op de Utrechtsestraat kan een verdringend effecgt hebben van auto's naar de Vijzelstraat/Vijzelgracht. Tussen de Noorderstraat en de Nwe Looijerstraat liggen de ASVO en De Kleine Reus. Er steken veel kinderen over de Vijzelgracht ter hoogte van deze scholen. Meer verkeer komt deze oversteek niet ten goede. Wel is het zo dat de verkeersdruk op de Vijzelgracht de afgelopen jaren al flink omlaag gegaan is. 2.5 Logistiek en venstertijden

Volgens DTV zijn er regelmatig knelpunten door laad- en losverkeer in de straat zelf. Dit veroorzaakt stilstaand verkeer, remmomenten en gevaarlijke manoeuvres.

Standaardisatie van venstertijden wordt expliciet aanbevolen als ondersteunende maatregel.

2.6 Leefkwaliteit en druktebeleving

Het Strabo-onderzoek laat zien dat veel bezoekers recreatief aanwezig zijn en dat de mix van winkels, horeca en dagelijkse voorzieningen zorgt voor hoge verblijfsintensiteit. Ruimtegebrek belemmert looproutes en doet afbreuk aan de beleving van de straat.

Het rapport stelt dat inrichting die meer rekening houdt met recreatief winkelpubliek "een positief effect heeft op het economisch functioneren van winkels en horeca".

2.7 Soberheid en uitvoerbaarheid

Het Dagelijks Bestuur heeft uitgesproken dat de eerste stap naar Autoluw zonder ingrijpende herinrichting moet plaatsvinden.
Éénrichtingsverkeer is hierdoor een logische maatregel die:

- geen bouwkundige ingrepen vereist,
- snel uitvoerbaar is,
- de belangrijkste knelpunten direct beïnvloedt

3. VMA-analyse (2025)

Bronnen: Verkeersonderzoek Utrechtsestraat Autoluw 1.0 (2025), Onderzoek Utrechtsestraat Autoluw (14 april 2025), Autoluw-presentatie [5.1, 2, e] *(2025).*

Het VMA-model (VerkeersModel Amsterdam 5.0) is gebruikt om twee mogelijke richtingen van éénrichtingsverkeer door te rekenen:

- Variant 1: Verkeer zuidwaarts (Rembrandtplein → Frederiksplein)
- Variant 2: Verkeer noordwaarts (Frederiksplein → Rembrandtplein)

Het VMA-document geeft echter een duidelijke waarschuwing over het gebruik van dit model:

“Het gebied Utrechtsestraat en omgeving is eigenlijk te fijnmazig om met het verkeersmodel de effecten goed in beeld te brengen.”

Dit betekent:

1. VMA is niet straatfijn, maar zone-gebaseerd.
2. Kleine woonstraten worden vaak overschat (bijv. Nieuwe Looiersstraat).
3. Grote corridors worden vaak onderschat (bijv. de Amstel).
4. Verschillen tussen scenario’s zijn wel betrouwbaar in trend, maar niet in absolute aantallen.

Het model blijft dus wél waardevol als *richtinggevend instrument*, maar moet altijd worden gecombineerd met tellingen — wat in hoofdstuk 4 gebeurt.

3.1 Variant 1 – Éénrichtingsverkeer zuidwaarts

Variant 1 (zuidwaarts) is door VMA als Variant 1 / Modelvariant 1 opgenomen.
De rapportage vermeldt onder andere:

- Utrechtsestraat: reductie –2.350 mvt/etmaal
- Amstel: +770 mvt/etmaal
- Reguliersgracht: +350 mvt/etmaal
- Vijzelgracht/Vijzelstraat: +610 mvt/etmaal

Bron:

Ook in de Autoluw-presentatie van 10 april 2025 worden dezelfde verschuivingen getoond:

“Variant 1: Afname op de Utrechtsestraat, spreiding over grachten, beperkte toename op de Amstel en Vijzelgracht.”

Interpretatie binnen VMA:

- De verkeersreductie op de Utrechtsestraat is significant.
- De toename verspreidt zich over robuustere straten: grachten en Amstel.
- De extra 470–610 mvt op de Vijzelgracht is een aandachtspunt maar blijft gematigd.

Modelmatig beeld:
Variant 1 levert een evenwichtige verdeling en beperkt ongewenste neveneffecten.

3.2 Variant 2 – Éénrichtingsverkeer noordwaarts

Variant 2 (noordwaarts) is opgenomen als Variant 2 / Modelvariant 2.
Volgens het VMA-rapport:

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

Bron:

Het model signaleert hier grote verschuivingen richting twee kwetsbare zones:

1. Nieuwe Looiersstraat — smalle woonstraat en schoolroute.
2. Vijzelstraat/Vijzelgracht — multimodaal knooppunt met druk OV- en voetgangersverkeer.

Het Autoluw-document duidt dit als volgt:

“Variant 2 zorgt voor een nadrukkelijke toename op de verbindingen richting de Vijzelstraat en de woonstraten van de Grachtengordel, met risico’s voor leefbaarheid en veiligheid.”

Interpretatie binnen VMA:

- De reductie op de Utrechtsestraat is groter dan in Variant 1.
- De neveneffecten zijn echter aanzienlijk zwaarder.
- Vooral de stijging op Nieuwe Looiersstraat moet met uiterste voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Modelmatig beeld:
Variant 2 heeft forse negatieve effecten op kwetsbare woon- en schoolstraten.

3.3 Modelfouten en zone-effecten (essentieel)

VMA geeft zelf de beperkingen van het model aan:

“Het gebied is te fijnmazig om de effecten goed in beeld te brengen.”

Dit betekent:

1. Overschatting woonstraten

Bijv. Nieuwe Looiersstraat — het model kiest de “kortste route” binnen een zone en negeert:

- smalle profielen
- obstakels
- beperkte logica voor automobilisten

→ Hierdoor is de stijging van +1.160 mvt/etmaal in variant 2 een rekenartefact.

2. Onderschatting corridors

De Amstel wordt in VMA-ref op 30 mvt/etmaal geschat, terwijl telling 789 mvt aangeeft.
Dit bevestigt dat:

- Amstel veel meer verkeer draagt,
- en extra verkeer beter verwerkt dan model suggereert.

3. Onderschatting grachtencorridor

Grachten worden gemiddeld 1.407 mvt geteld maar ~980 gemodelleerd.
→ Model onderschat robuuste straten.

4. Multimodaal gedrag wordt niet gemodelleerd

VMA rekent niet met:

- voetgangerspieken
- fietsinteractie
- OV-remscenario's

Daarom is tellingen + verkeerskundige logica leidend voor de interpretatie.

4. Tellingen juni/juli 2025

Tellingen zijn aangeleverd door de projectorganisatie en gebruikt om VMA-uitkomsten te toetsen.

4.1 Tabel tellingen vs. VMA

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

- VMA overschat basissituatie licht (+19%).
- Halvering in beide scenario's blijft realistisch.

Grachten

- Tellingen liggen 44% hoger dan VMA.
- Maar nog steeds ver onder de norm van 4.000–6.000 mvt/etmaal voor 30 km/u.
- Conclusie: grachten zijn robuust.

Amstel

- VMA extreem onderschat: 30 vs. 789 mvt.
- Conclusie: Amstel is corridor in praktijk → verkeer kan hier wél terecht.

Nieuwe Looiersstraat

- VMA-ref onderschat met –358%.
- VMA-variant overschat door zone-effect.
- Telling 1.650 mvt is al hoog voor een schoolroute.
  → Elke toename is ongewenst.

Vijzelzone

- Tellingen liggen iets lager dan modelregistraties.
- Maar: toename van +600 tot +1.000 is significant en beïnvloedt veiligheid & OV.

4.3 Betekenis voor scenarioanalyse

- VMA is richtinggevend.
- Tellingen bepalen haalbaarheid.
- Ruimtelijke logica bepaalt wenselijkheid.

5. INTEGRALE ANALYSE VAN DE UITKOMSTEN

De integrale analyse vormt het hart van deze adviesnotitie. Hier worden de VMA-modellering, tellingen, verkeerskundige inzichten, gedragsobservaties uit DTV en bezoekersprofielen uit Strabo samengebracht. Op basis hiervan wordt bepaald welke richting van éénrichtingsverkeer 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:

- 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
  (zie ook deel 2)

Het verkeerstechnisch beeld laat zien dat een tweerichtingsprofiel leidt tot een continu mengbeeld met hoge kans op conflicten.

5.1.2 Effect van Variant 1 (zuidwaarts)

Variant 1 halveert het autoverkeer op de Utrechtsestraat. De halvering wordt door zowel VMA als tellingen bevestigd.

Minder tegenliggers betekent:

- minder inhaalconflicten,
- minder remmomenten,
- betere zichtlijnen,
- voorspelbaarder gedrag in de straat,
- betere veiligheid voor fietsers (geen inhaalgedrag tegen de tramrails),

- minder noodzaak voor voetgangers om over drukke rijstroken te lopen.

Het effect dat verkeer wegtrekt naar grachten en Amstel leidt niet tot nieuwe veiligheidsrisico's, omdat deze wegen:

- reeds lagere snelheden kennen,
- brede profielen hebben,
- verkeerskundig geschikt zijn om wat extra verkeer op te vangen.

5.1.3 Effect van Variant 2 (noordwaarts)

Variant 2 leidt tot:

- extra druk op de Nieuwe Looiersstraat (+1.160 mvt/etmaal in VMA)
- extra druk op de Vijzelstraat/Vijzelgracht (+1.060)

Hoewel de toename op de Nieuwe Looiersstraat gedeeltelijk een modelartefact is (zie deel 2), blijft iedere toename op deze straat onwenselijk, omdat het een schoolroute betreft:

- smal profiel,
- geen vrijliggende voetpadstroken,
- veel jonge kinderen in piekuren.

Daarnaast is de Vijzelgracht in de DTV-analyse al aangemerkt als complexe multimodale ruimte:

"Door voetgangersdrukte, fietsintensiteit en beperkte ruimte ontstaat een kwetsbare situatie waarbij elk extra voertuig invloed heeft op de veiligheid."

Variant 2 verergert deze druk.

Conclusie veiligheid:
Variant 1 is duidelijk veiliger dan Variant 2.

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,
- publiek dat supermarkten bezoekt,
- horeca-bezoekers,
- passanten van en naar het Rembrandtplein.

Strabo noteert dat 95.136 bezoekers per week worden geteld (bruto)

en dat de bezoekersmix sterk bestaat uit:

- Stedelijke dynamiek (buurtbewoners en creatieve middengroepen),
- Luxe leven (hoger welvarend segment),
- Zorgeloos en actief (recreatief en lokaal publiek)

Deze groepen zoeken juist:

- rust,
- loopruimte,
- overzicht,
- veilige oversteekbaarheid.

Strabo concludeert dat:

“Een inrichting die meer rekening houdt met recreatief winkelpubliek een positief effect heeft op het economisch functioneren van winkels en horeca.”

5.2.2 Effect van Variant 1 (zuidwaarts)

- autoverkeer halveert → meer rust,
- oversteekbaarheid verbetert,
- stoepen worden minder geblokkeerd door remmende auto's,
- recreatief publiek kan makkelijker oversteken en flaneren,
- voorspelbaarder verkeersbeeld.

Het recreatieve winkelpubliek dat Strabo heeft beschreven profiteert sterk van deze rust.

5.2.3 Effect van Variant 2 (noordwaarts)

Variant 2 ontlast de Utrechtsestraat ook, maar creëert nieuwe drukpunten op omliggende straten, vooral in woongebieden en schoolroutes.

Dit leidt tot:

- meer hinder in woonstraten,
- slechtere leefbaarheid bij Nieuwe Looiersstraat,
- negatieve afwenteling op de Vijzelzone.

Conclusie leefbaarheid:
Variant 1 vergroot de rust in de straat zonder bebouwingszones extra te belasten.

5.3 Schoolroutes – ASVO en De Kleine Reus

Schoolveiligheid is een zwaarwegend beleidskader.

Variant 1 (zuid)

- Geen toename op Nieuwe Looiersstraat (school-ASVO)
- Geen significante toename op Vijzelgracht (school-De Kleine Reus)
- Voorkomt dat gemengd verkeer routes doorkruist waar jonge kinderen oversteken

Variant 2 (noord)

- VMA toont +1.160 mvt/etmaal op Nieuwe Looiersstraat (artefact, maar richting relevant)
- Vijzelstraat/Vijzelgracht krijgen +1.060 mvt → extra risico op het plein bij Kleine Reus
- Strijdig met het Beleidskader Schoolomgevingen: geen groei in verkeersdruk toegestaan.

Conclusie schoolroutes:
Variant 1 beschermt, Variant 2 schaadt.

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

Tram 4 rijdt in een strengelspoor-profiel. Uit het Autoluw-rapport blijkt dat deze lijn essentieel is voor het netwerk en niet kan verdwijnen
.

Huidige problemen

- remmomenten door stilstaand verkeer,
- fietsers die op de trambaan manoeuvreren,
- voetgangers die oversteken,
- beperkte zichtlijnen.

Effect Variant 1 (zuid)

- minder remmomenten door halvering autoverkeer
- minder onverwachte manoeuvres van fietsers
- tram kan eenvoudiger doorrijden
- verkeersbeeld wordt voorspelbaar

Effect Variant 2 (noord)

- extra druk op Vijzelgracht/Vijzelstraat verergert OV-problemen
- trams moeten vaker remmen
- kans op vertraging stijgt

Conclusie OV:
Variant 1 verbetert OV-betrouwbaarheid, Variant 2 verslechtert.

5.5 Ruimtelijke draagkracht van omliggende straten

Grachten

- Telling: 1.407 mvt
- Norm: 4.000–6.000 mvt (erftoegangsweg 30)
- Toename Variant 1 en 2: +300–500 mvt
  → beide inpasbaar
  → maar Variant 1 benut deze robuuste structuur beter.

Amstel

- Telling: 789 mvt
- Model onderschat → feitelijk corridorfunctie
  → Toename Variant 1 (+770) blijft binnen norm.

Nieuwe Looiersstraat

- Telling: 1.650 mvt
- Smal profiel
- Schoolroute
- Variant 2 extra verkeer → niet acceptabel

Vijzelzone

- Telling: 6.200–6.300 mvt
- Complex knooppunt
  → Variant 2 versterkt knelpunten
  → Variant 1 geeft beperkte (mitigeerbare) extra druk

5.6 Logistiek en taxi's

Logistiek

DTV adviseert:

"Standaardiseren van venstertijden en beter toezicht op naleving kan bijdragen aan rustiger verkeersbeeld."

Variant 1 maakt een rustiger straatprofiel mogelijk waarin venstertijden effectiever worden.

Taxi’s

Rembrandtplein kent nachtelijke taxistromen.

Variant 1 maakt dit mogelijk zonder omrijdruk.

Variant 2 bemoeilijkt dit doordat verkeer via woonstraten moet circuleren.

5.7 Beleidskaderanalyse

Autoluw Amsterdam

Doel: minder auto’s in smalle binnenstadstraten
→ Variant 1 sluit perfect aan
→ Variant 2 vergroot verkeer in smalle woonstraten

Plusnet Voetganger & Fiets

Doel: veilige en kwalitatieve routes voor lopen en fietsen
→ Variant 1 versterkt
→ Variant 2 verzwakt

Schoolomgevingen

Geen extra verkeersdruk op routes van basisscholen
→ Variant 1 voldoet
→ Variant 2 faalt

Aanpak Binnenstad

Versterking van verblijfswaarde en veiligheid
→ Variant 1 voldoet
→ Variant 2 belast woonstraten negatief

5.8 Scenariovergelijking (Samenvatting van alles)

Thema	Variant 1 (Zuidwaarts)	Variant 2 (Noordwaarts)
Verkeersveiligheid	++ – sterke verbetering	– – – verslechtering woon/schoolroutes
Leefbaarheid	++ – minder druk, meer rust	– – druk op woonstraten
Schoolroutes	++ – geen toename	– – – risico’s ASVO & Kleine Reus
OV-betrouwbaarheid	+ – minder remmomenten	– – extra druk Vijzelzone
Logistiek	+ – rustiger straat	0
Taxi’s	+ – nachtstroom blijft intact	– – omrijden via smalle straten
Ruimtelijke draagkracht	++ – logische verdeling	– – afwenteling
Beleidskaders	Volledig passend	Strijdig op meerdere punten
Algemeen oordeel	Duidelijk positief	Negatief

6. CONCLUSIE

(Integrale afweging op basis van nut & noodzaak, VMA-model, tellingen 2025, verkeerskundige duiding, leefbaarheid, schoolroutes, OV, ruimtelijke draagkracht en beleid.)

Uit alle onderzoeksdelen ontstaat een sterk consistent beeld. De VMA-analyse (2025) geeft richting, de tellingen (2025) vormen de realiteit, en de gedragsobservaties en drukteprofielen uit DTV (2023) en Strabo (2019) maken duidelijk welke functie de Utrechtsestraat heeft en welke wensen er in de buurt leven. Wanneer deze drie kennisbronnen naast elkaar gelegd worden, convergeren zij op dezelfde conclusie: éénrichtingsverkeer is een passende maatregel, maar alleen wanneer deze in zuidelijke richting wordt ingericht (Rembrandtplein → Frederiksplein).

De conclusie kan langs de belangrijkste onderzoeksthema's worden samengevat.

6.1 Verkeersveiligheid

De Utrechtsestraat heeft structurele veiligheidsproblemen:

- conflictsituaties tussen fietsers, voetgangers en auto's
- voetgangers die zich op de rijbaan begeven
- slechte oversteekbaarheid
- remmomenten voor tram 4

Variant 1 halveert het autoverkeer op de straat en reduceert daarmee de meest voorkomende conflicten. Variant 2 doet dat ook, maar verschuift nieuwe risico's naar woonstraten en schoolroutes (Nieuwe Looiersstraat en Vijzelgracht).

Conclusie:
Variant 1 vermindert risico's in de straat zelf en creëert geen nieuwe risico's elders. Variant 2 wél.

6.2 Leefbaarheid en verblijfswaarde

Strabo toont een straat met een sterke verblijfs- en winkelcomponent, met wekelijkse bezoekersaantallen boven de 95.000 en een gebruikersgroep die sterk recreatief flaneert. Meer rust, betere oversteekbaarheid en minder autoverkeer verbeteren het functioneren van winkels, horeca en algemene beleving.

Variant 1 verbetert de leefbaarheid in de Utrechtsestraat zonder de omliggende woonstraten te overbelasten. Variant 2 verschuift druk naar plekken waar leefbaarheid kwetsbaar is.

Conclusie:
Variant 1 versterkt de verblijfsfunctie van de straat; Variant 2 verzwakt de leefkwaliteit elders.

6.3 Schoolroutes

De routes naar ASVO (Nieuwe Looiersstraat) en De Kleine Reus (Vijzelgracht) vormen een essentieel toetsingskader.

Variant 1:

- laat geen significante toename zien op deze routes.

Variant 2:

- laat een modelmatige stijging van +1.160 mvt zien op Nieuwe Looiersstraat (grotendeels artefact, maar richtinggevoelig),
- verhoogt verkeer op de Vijzelgracht +350–500 mvt (VMA), wat bij tellingen van ±6.200 mvt/etmaal zichtbaar merkbaar blijft.

Het Beleidskader Schoolomgevingen stelt dat verkeer op kinderroutes niet mag toenemen. Variant 2 schendt die randvoorwaarde.

Conclusie:
Variant 1 voldoet aan de beleidsnorm; Variant 2 conflicteert expliciet met schoolveiligheid.

6.4 OV-betrouwbaarheid

Tram 4 is een vaste OV-corridor en kan niet verdwijnen.

Variant 1 reduceert remmomenten en chaotisch gedrag in de straat door halvering autoverkeer. Variant 2 belast het OV-knooppunt Vijzelgracht/Vijzelstraat extra (tot +1.060 mvt).

Conclusie:
Variant 1 bevordert OV-reliabiliteit. Variant 2 belemmert deze.

6.5 Ruimtelijke draagkracht en netwerklogica

De omliggende straten hebben verschillende functieprofielen.

- Grachten: 4.000–6.000 mvt-capaciteit (erftoegangsweg 30 km/u), telling ±1.400 → ruime capaciteit.
- Amstel: feitelijke corridor, telling ±800 → verkeersoefening past.
- Woonstraten (Nieuwe Looiersstraat): smal, druk, schoolroute, telling ±1.650 → niet geschikt voor extra verkeer.
- Vijzelzone: multimodale drukte → zeer gevoelig voor extra autoverkeer.

Variant 1 stuurt verkeer naar grachten/Amstel; Variant 2 stuurt verkeer naar woonstraten en drukke OV-zones.

Conclusie:
Variant 1 past binnen het netwerk; Variant 2 schaadt het netwerk.

6.6 Logistiek en taxi’s

- Logistiek profiteert van rustiger straatbeeld (Variant 1).
- Variant 2 kan leiden tot meer hinderlijke manoeuvres in omliggende straten.

- Taxi’s krijgen onder Variant 1 een eenvoudigere nachtelijke aanrijroute richting Rembrandtplein.

Conclusie:
Variant 1 sluit beter aan op logistieke en taxistromen, zeker ’s nachts.

6.7 Beleidskaders

Autoluw (2025)

Variant 1 versterkt het autoluw-karakter van een drukke winkelstraat; Variant 2 verschuift druk naar kwetsbare routes.

Plusnet Voetganger

Meer ruimte voor voetgangers door rustiger straatbeeld → Variant 1 positief.

Plusnet Fiets

Voorspelbaar verkeersbeeld zonder tegenliggers → Variant 1 positief.

Schoolomgevingen (2021)

Geen extra verkeer bij schoolroutes → Variant 1 voldoet, Variant 2 niet.

Aanpak Binnenstad

Versterking verblijfswaarde → Variant 1 sluit aan, Variant 2 niet.

6.8 Samengevoegde integrale eindconclusie

Wanneer alle onderzoeksresultaten, tellingen, modeluitkomsten en beleidskaders worden samengebracht, ontstaat één eenduidige conclusie:

Scenario “Éénrichtingsverkeer Zuidwaarts (Rembrandtplein → Frederiksplein)” is verkeerskundig, beleidsmatig en maatschappelijk de beste keuze.

Het is de enige optie die:

- de verkeersveiligheid in de Utrechtsestraat structureel verbetert,
- geen extra druk legt op schoolroutes,
- OV beter laat functioneren,
- de leefbaarheid van de straat verhoogt,
- aansluit bij Autoluw en de Plusnetten,
- ruimtelijk logisch is in het netwerk,
- eenvoudig en sober uitvoerbaar is zonder herinrichting.

Variant 2 (noordwaarts) heeft meer negatieve neveneffecten dan positieve resultaten en voldoet niet aan de beleids- en veiligheidskaders.

7. AANBEVELING

Bestuurlijk, zorgvuldig en uitvoerbaar

Op basis van het volledige onderzoek adviseert het projectteam het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Centrum om:

**→ ÉÉNRICHTINGSVERKEER IN TE VOEREN IN DE RICHTING

REMBrandtplein → FREDERIKSPLEIN (VARIANT 1 – ZUIDWAARTS).**

7.1 Randvoorwaarden en flankerende maatregelen

A. Mitigatie op de Vijzelgracht (veiligheid en OV)

- optimaliseren VRI-regelingen,
- verbeteren oversteekbaarheid ter hoogte van De Kleine Reus,
- routering richting Stadhouderskade stimuleren voor doorgaand verkeer,

- monitoring tramvertraging.

B. Logistiek

- BIZ verzoeken om striktere sturing op venstertijden,
- monitoring laad-en-losbewegingen,
- communicatie naar leveranciers.

C. Taxi’s

- nachtvenster behouden (vooral voor Rembrandtplein),
- instructies aan taxiorganisaties over nieuwe rijroutes.

D. Participatie en besluitvorming

- Januari 2026: informatiebijeenkomst bewoners en ondernemers,
- Februari 2026: advies Stadsdeelcommissie,
- Maart 2026: DB-verkeersbesluit,
- Communicatie naar omgeving,
- Plaatsing bebording in maart 2026.

E. Monitoring en evaluatie

- Evaluatie na ±6 maanden (oktober 2026),
- Herhaling tellingen, klachtenanalyse, OV-reliabiliteit, verkeersveiligheid,
- Bijsturing waar nodig.

7.2 Slotadvies

Variant 1 (zuidwaarts) is:

- veilig,
- logisch,
- uitvoerbaar,
- beleidsmatig sterk verdedigbaar,
- ruimtelijk passend,
- sociaal verantwoord,

- economisch gunstig voor de straat,
- en duurzaam in lijn met Autoluw en Binnenstad-opgaven.

Daarom luidt het eindadvies aan het Dagelijks Bestuur:

VOER ÉÉNRICHTINGSVERKEER ZUIDWAARTS IN OP DE UTRECHTSESTRAAT.

Met mitigatie, monitoring en participatie zoals hierboven beschreven.