Memo

Aan	DB Centrum- Nienke van Renssen
Van	[redacted] (AOG V&OR) [redacted] - Projectmanager
Datum	3 mei 2026
Doel	Bestuurlijke memo – vervolg na bewonersavonden Utrechtsestraat

Aanleiding
De Utrechtsestraat is een drukke stadsstraat waar voetgangers, fietsers, tram, laad- en losverkeer en autoverkeer op beperkte ruimte samenkomen. In eerdere stukken is vastgesteld dat er een wens bestaat om de straat rustiger, veiliger en aantrekkelijker te maken, onder andere door het verkennen van eenrichtingsverkeer als sobere eerste maatregel.
Tegelijkertijd is duidelijk dat maatregelen op de Utrechtsestraat effect hebben op omliggende straten en grachten. Het vraagstuk kan daarom niet alleen als straatmaatregel worden beschouwd, maar moet als gebiedsopgave worden benaderd.

Duiding bewonersavonden
De twee bewonersavonden zijn intensief verlopen. Er is sprake van een draagvlakprobleem, maar dat vraagt nuance.
Een aanzienlijk deel van de aanwezigen is kritisch over zowel de maatregel als het proces. Tegelijkertijd lijkt de weerstand zich vooral te concentreren bij bewoners uit omliggende straten, waar negatieve effecten worden verwacht (meer verkeer, omrijden). Belangen van bewoners en ondernemers in de Utrechtsestraat zelf en van gebruikers (voetgangers, fietsers, bezoekers) zijn minder zichtbaar in de avonden.
De weerstand richt zich op meerdere punten:

- bewoners herkennen de drukte, maar ervaren deze niet altijd als probleem dat ingrijpen vereist;
- er is zorg over verplaatsing van verkeer naar onder meer Achtergracht, Falckstraat en Reguliersgracht;
- bewoners voelen zich laat betrokken;
- participatie wordt door sommigen ervaren als legitimering van een reeds voorgenomen besluit.

Daarbij speelt mee dat onveilige situaties vaak incidenteel en situationeel zijn. Ze worden wel ervaren, maar zijn niet altijd zichtbaar in ongevallencijfers of breed gedeeld. Hierdoor ontstaat verschil tussen geregistreerde en ervaren veiligheid.

Procesmatige bevinding
De bijeenkomsten laten zien dat het vervolg niet alleen verkeerskundig moet worden ingericht. Er is ook herstel van vertrouwen nodig.
Het bestuurlijke risico is dat een proef met eenrichtingsverkeer wordt gezien als:
het besluit is al genomen, maar krijgt nu de naam pilot.
Dat risico is reëel. Een proef is alleen verdedigbaar als vooraf helder wordt gemaakt:

- wat al vaststaat;
- wat nog open ligt;
- wat bewoners kunnen beïnvloeden;
- en onder welke voorwaarden een proef wordt aangepast, gestopt of voortgezet.

Daarnaast is duidelijk dat de onderliggende beleidsrichting (autoluw, ruimte voor fiets en voetganger) niet altijd expliciet is gemaakt in het gesprek met bewoners, wat bijdraagt aan verwarring en wantrouwen.

Verkeerskundige duiding
Er is geen acute aanleiding op basis van ongevallen of geregistreerde excessen om direct zwaar in te grijpen. Tegelijkertijd signaleren verkeerskundigen wel degelijk een kans in de modellen, tellingen en observaties die het onderzoeken waard is.
Die kans zit vooral in:

- het verbeteren van de fietskwaliteit op een belangrijke stedelijke route;
- het verminderen van de druk en complexiteit op de rijbaan;
- het verbeteren van de verblijfskwaliteit en overzichtelijkheid;
- het verminderen van situaties waarin meerdere modaliteiten tegelijk op zeer beperkte ruimte samenkomen.

De straat kent daarnaast duidelijke piekmomenten waarop de drukte en conflicten toenemen. Het probleem is daarmee niet continu, maar wel herkenbaar op specifieke momenten en plekken.
Dit maakt het dossier genuanceerd:
niet evident noodzakelijk, maar ook niet evident onzinnig.

Duiding maatregelen
Eenrichtingsverkeer
Eenrichtingsverkeer is geen volledige oplossing. Laden en lossen blijft bestaan en conflicten verdwijnen niet volledig. Wel kan de maatregel de kans op excessen verkleinen doordat er minder voertuigen tegelijk aanwezig zijn en de complexiteit afneemt.
Daar staat tegenover dat verkeer zich verplaatst naar omliggende straten, waar juist de huidige weerstand zit.
Auto te gast
Een variant “auto te gast” wordt ook genoemd. Deze kan de hiërarchie in de straat verduidelijken en gedrag beïnvloeden. Tegelijkertijd is het effect zonder fysieke herinrichting beperkt en onzeker. De maatregel verandert de ruimtelijke situatie niet en lost de belangrijkste conflictpunten niet structureel op.

Aangedragen alternatieven en weging
Tijdens het traject zijn verschillende alternatieven genoemd, waaronder:

- drempels of snelheidsremmers;
- bredere stoepen;
- handhaving;
- selectieve toegang;
- knips of afsluitingen;

- verdergaande autoluwe varianten.

De weging is als volgt.
Drempels zijn verkeerskundig niet passend op deze straat, gezien de combinatie van fietsverkeer, tram en doorgaande functie, en leveren risico's op voor fietsers. Bredere stoepen sluiten aan bij het probleembeeld, maar vragen herinrichting en budget dat niet beschikbaar is. Handhaving helpt, maar lost de ruimtelijke beperking niet op. Selectieve toegang is juridisch en praktisch complex en heeft waarschijnlijk beperkt effect. Zwaardere knips hebben grotere netwerkeffecten en vragen nader onderzoek.
Daarmee blijven alternatieven relevant, maar zijn ze niet allemaal uitvoerbaar als eerste stap.

Richtingen

Route 1 – zorgvuldig vervolg met proef
De gemeente benoemt dat verkeerskundig een kans wordt gezien, maar dat draagvlak en vertrouwen onvoldoende zijn om direct door te gaan. Daarom wordt met bewoners, ondernemers en verkeerskundigen bekeken of een proef passend kan worden ingericht (bijv. eenrichtingsverkeer of auto te gast).
Deze route vraagt extra inzet en budget, dat op dit moment niet beschikbaar is.

Route 2 – directe invoering en monitoring
De gemeente kiest voor directe invoering en monitort zelf.
Dit is sneller, maar kent duidelijke risico's:

- weerstand neemt toe;
- wantrouwen wordt bevestigd;
- de maatregel wordt onderdeel van het conflict.

Deze route vraagt expliciete bestuurlijke keuze en bereidheid om deze te dragen.

Route 3 – stoppen met het plan
De gemeente besluit het traject rondom eenrichtingsverkeer niet voort te zetten.
Argumenten:

- weerstand is aanwezig en zal waarschijnlijk toenemen;
- het probleem wordt niet door iedereen als urgent ervaren;
- alternatieven vragen middelen die niet beschikbaar zijn.

Nadeel is dat een verkeerskundige kans onbenut blijft en eerdere inzet wordt losgelaten.

Vervolg
Conform de huidige bestuurlijke lijn ligt de focus op:

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

De keuze tussen richtingen wordt niet op dit moment gemaakt, maar volgt op een later moment (nieuw DB / na de zomer).

Randvoorwaarden vervolg
Voor elk vervolg geldt:

- duidelijkheid over bestuurlijke intentie;
- helderheid over participatieruimte;

- realistische inschatting van middelen.

Zonder deze duidelijkheid bestaat het risico dat het proces opnieuw vastloopt.

Conclusie
De Utrechtsestraat vraagt niet om een simpele keuze tussen niets doen of doordrukken.
Er is geen acute noodzaak op basis van ongevallen, maar er is wel een verkeerskundige kans om de straat rustiger en overzichtelijker te maken. Tegelijkertijd is er sprake van maatschappelijke weerstand en wantrouwen richting het proces.
Het vraagstuk is daarmee niet alleen technisch, maar ook bestuurlijk en relationeel. De vervolgstap ligt in het zorgvuldig informeren van de omgeving en het voorbereiden van een heldere bestuurlijke keuze op een later moment.