Adviesnotitie Eenrichtingsverkeer Utrechtsestraat

Concept voor bestuurlijke besluitvorming – december 2025

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Utrechtsestraat is een van de meest karakteristieke winkelstraten in Amsterdam. Door de grote concentratie van winkels, horeca, supermarkten en culturele functies is het een intensief gebruikte straat. De combinatie van voetgangers, fietsers, autoverkeer, logistieke bewegingen, en tram 4 (strengelspoor), in een zeer beperkt dwarsprofiel leidt tot structurele knelpunten.

Uit *Verkeersanalyse Utrechtsestraat* (DTV, 2023) blijkt dat de huidige menging van modaliteiten regelmatig leidt tot rem- en uitwijkmomenten, fiets/auto-conflicten, inhaalgedrag op de trambaan, voetgangers die op de rijbaan lopen, onvoorspelbare verkeersbewegingen, vertraging voor tram 4, en slechte oversteekbaarheid.

De BIZ Utrechtsestraat en ondernemers in de straat vragen al langer aandacht voor de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de verblijfservaring. Herinrichting is op korte termijn niet haalbaar. Het Dagelijks Bestuur heeft daarom opdracht gegeven te onderzoeken of een sobere maatregel—*het instellen van éénrichtingsverkeer voor autoverkeer, zonder fysieke herprofilering*—kan bijdragen aan een rustiger en veiliger straatbeeld.

1.2 Doel van deze notitie

Deze adviesnotitie geeft een onderbouwde vergelijking van twee mogelijke rijrichtingen voor éénrichtingsverkeer:

- **Variant 1: Zuidwaarts – Rembrandtplein → Frederiksplein**
- **Variant 2: Noordwaarts – Frederiksplein → Rembrandtplein**

De notitie maakt gebruik van:

- nut en noodzaak,
- VMA-modellering (2025),
- verkeerstellingen juni/juli 2025,
- verkeerskundige en ruimtelijke analyse,
- netwerklogica en bestemmingsverkeer,
- effecten op leefbaarheid, schoolroutes en OV,
- beleidskaders (Autoluw, Plusnetten, Schoolomgevingen, Aanpak Binnenstad).

1.3 Leeswijzer

De notitie volgt de structuur:

1. Nut en noodzaak
2. VMA en modelbeperkingen

3. Tellingen 2025
4. Analyse per straat en netwerk
5. Integrale afweging
6. Conclusie
7. Aanbeveling en vervolgproces

---

2. Nut en noodzaak

2.1 Een drukke straat met smalle trottoirs

Volgens het *Passantenonderzoek Strabo* (2019) trekt de Utrechtsestraat circa **95.000 bezoekers per week**. De trottoirs zijn echter slechts **ca. 2,1 meter breed**, inclusief uitstallingen en gevelmeubilair. Daardoor is het normaal dat voetgangers op de rijbaan lopen, zeker tijdens piekuren.

In de huidige inrichting delen voetgangers, fietsers, auto's en tram 4 dezelfde schaarse ruimte, wat regelmatig leidt tot conflicten tussen fietsers en stilstaand autoverkeer, inhaalbewegingen op de trambaan, remmomenten van trams achter langzaam verkeer, onvoldoende oversteekmogelijkheden, onzeker verkeersgedrag door voetgangersdrukte.

2.2 Geen doorgaand verkeer – wel bestemmingsverkeer

Zowel tellingen als de Verkeersanalyse laten zien dat het verkeer in de Utrechtsestraat **geen doorgaand verkeersvolume naar het centrum vormt**, maar vrijwel volledig bestaat uit bezoekers van winkels en horeca, bewoners van grachten en zijstraten, logistiek en leveranciers, taxi's (met name 's nachts), serviceverkeer.

Dit betekent:

Het verkeersvolume verandert niet door éénrichtingsverkeer; alleen **de routekeuze van het bestemmingsverkeer verandert.**

Dit maakt netwerklogica (waar gaat verkeer wél of juist níet heengaan) de kern van de bestuurlijke keuze.

3. Verkeersmodel Amsterdam (VMA)

3.1 Hoofdvarianten

Het VMA heeft de twee hoofdrichtingen doorgerekend. Beide geven een **reductie van circa de helft van het autoverkeer in de Utrechtsestraat**, onafhankelijk van de rijrichting.

3.2 Modelbeperkingen

Het VMA rekent in zones en is minder nauwkeurig voor kleine woonstraten, smalle profielen, complexe kruispunten, multimodale interacties (fiets/voetganger/OV), zoekgedrag en schoolomgevingen.

Bekende patronen:

- Grote straten worden **onderschat** (Amstel model: 30 mvt, telling: 789 mvt).
- Kleine straten worden **overschat** (Nieuwe Looiersstraat model: +1.160 mvt; tellingen wijzen op zone-effect).

Daarom worden tellingen en verkeerskundige logica gebruikt om VMA te interpreteren.

4. Tellingen 2025

4.1 Resultaten

Belangrijkste tellingen juni (gemiddelde werkdag):

- Utrechtsestraat: **4.282 mvt/etmaal**
- Hoofdgrachten (gem.): **1.407 mvt/etmaal**
- Amstel: **789 mvt/etmaal**

4.2 Betekenis voor VMA

- De Utrechtsestraat wordt door VMA licht overschat.
- De grachten worden sterk onderschat.
- Nieuwe Looiersstraat wordt sterk overschat in VMA.
- De Amstel is een robuuste corridor die door VMA zwaar wordt onderschat.

4.3 Capaciteitsnormen

Grachten en woonstraten vallen onder **erftoegangswegen 30 km/u**.
Normcapaciteit: **4.000–6.000 mvt/etmaal**.

Alle getelde straten zitten **ruim onder die bandbreedte wat betekend dat er voldoende capaciteit is binnen het gebied**.

5. Analyse per straat en netwerk

5.1 Netwerklogica als kern

Omdat het verkeer vrijwel volledig bestemmingsverkeer is, draait de afweging om de vraag:

Via welke straten wordt verkeer het meest logisch geleid, en waar is een beperkte toename het minst schadelijk?

De keuzes die automobilisten maken worden vooral bepaald door:

- rijrichting,
- straatprofiel (breed/smal),
- overzichtelijkheid,
- conflictarme routes,
- beschikbaarheid van robuuste hoofdstructuren (Vijzelstraat, Amstel, hoofdgrachten).

5.2 Variant 1 – Zuidwaarts

Logische aanrijroutes:

- Vanuit west/zuid: **Vijzelstraat / Weteringcircuit → hoofdgrachten → Utrechtsestraat**
- Vanuit oost/noord: **Amstel → grachten → Utrechtsestraat**
- Een kleiner deel: **Frederiksplein → Achtergracht/Falckstraat/Reguliersgracht**

Belangrijke aanname tov VMA model:

Nieuwe Looiersstraat en Noorderstraat liggen niet op de logische route in Variant 1. Een beperkte toename door individueel zoekgedrag is nooit uit te sluiten, maar wordt verkeerskundig als laag risico beoordeeld maar toch een risico vanuit het VMA model.

Effecten Variant 1 per straat (samengevat):

- **Reguliersgracht:** lichte toename, blijft ruim onder norm (10% belast)→ acceptabel
- **Achtergracht/Falckstraat:** beperkte toename (ca. 1%); schoolomgeving → aandachtspunt + monitoring
- **Hoofdgrachten:** lichte toename, ruim binnen norm → acceptabel
- **Vijzelgracht / Weteringcircuit:** mitigeerbare toename
- **Nieuwe Looiersstraat / Noorderstraat:** geen logische toename; risico laag maar aanwezig → monitoren

5.3 Variant 2 – Noordwaarts

Logische aanrijroutes:

- Vanuit zuiden: Achtergracht → Noorderstraat / Nieuwe Looiersstraat
- Vanuit grachten: via woonstraten → Utrechtsestraat

Dit patroon volgt uit netwerklogica, niet uit VMA alleen.

Effecten Variant 2 per straat (samengevat):

- **Nieuwe Looiersstraat / Noorderstraat:** niet *logische* toename → wel aandachtspunt
- **Achtergracht:** extra verkeer in schoolomgeving
- **Vijzelgracht / Weteringcircuit:** meer druk op complex knooppunt
- **Hoofdgrachten:** beperkte toename → acceptabel
- **Reguliersgracht:** nauwelijks betrokken

6. Integrale afweging

6.1 Verkeersveiligheid

Beide varianten halveren autoverkeer op de Utrechtsestraat.
Variant 1 heeft iets betere verkeersveiligheidswinst door rustiger instroom en minder kans op druk op Weteringcircuit.

6.2 Leefbaarheid

Beide varianten verbeteren rust in de straat.
Variant 1 verplaatst verkeer meer naar robuuste straten; Variant 2 eerder naar woonstraten.

6.3 Schoolroutes (aangepast conform opdracht)

De effecten op schoolroutes zijn bij beide varianten **verwaarloosbaar tot beperkt**.
Geen van de varianten wordt hierdoor uitgesloten.

Wel geldt:

- **Variant 1:**
    - Geen logische toename op Nieuwe Looiersstraat / Noorderstraat
    - Wel beperkte toename mogelijk op Achtergracht → aandachtspunt
    - Niet uitgesloten dat een kleine hoeveelheid op Nieuwe Looiersstraat terecht kan komen door individueel routegedrag
- **Variant 2:**
    - Wel logische toename op Nieuwe Looiersstraat en Noorderstraat
    - Ook Achtergracht wordt gevoeliger
    - Risico op zoekverkeer iets groter

Schoolroutes zijn daarmee **geen breekpunt**, maar wel een **structureel aandachtspunt** dat monitoring vraagt.

6.4 OV – Vijzelgracht / Weteringcircuit

Variant 1 geeft beperkte toename → mitigeerbaar.
Variant 2 kan meer doorstroomdruk veroorzaken → aandachtspunt.

6.5 Geaccepteerde overlast

Elke variant produceert beperkte overlast op omliggende straten.
Het DB moet accepteren dat:

- Reguliersgracht wat extra verkeer krijgt van Frederiksplein (variant 1)
- Achtergracht/Falckstraat een lichte toename kunnen krijgen (variant 1)
- Nieuwe Looiersstraat/Noorderstraat enige gevoelige toename kunnen zien (variant 2)

Deze overlast blijft binnen de normen (4.000–6.000 mvt/etmaal) en is monitorbaar.

7. Conclusie

Op basis van:

- tellingen,
- netwerklogica,
- draagkracht van straten,
- OV,
- leefbaarheid,
- schoolroutes (beperkt aandachtspunt),
- uitvoerbaarheid,
- beleidskaders,
- en de behoefte aan sobere en realistische maatregelen, concludeert het projectteam dat

Variant 1 (Zuidwaarts):

- het meest robuust is,
- verkeer naar de meest geschikte straten leidt,
- het minst kwetsbare netwerk raakt,
- het eenvoudigst te mitigeren is bij onverwachte effecten.

8. Aanbeveling

Advies DB: Instellen éénrichtingsverkeer zuidwaarts (Rembrandtplein → Frederiksplein).

Met flankerende maatregelen:

1. Monitoring Achtergracht / Nieuwe Looiersstraat / Reguliersgracht
2. Routering via Vijzelstraat, Amstel en hoofdgrachten stimuleren
3. Mogelijkheid knip Weteringschans onderzoeken bij overlast
4. VRI-optimalisatie fiets/OV Weteringcircuit
5. Schoolzone Achtergracht waar nodig tijdelijk of structureel versterken
6. Nachtelijke taxi-uitzondering (bereikbaarheid Rembrandtplein)

9. Vervolgproces

- **Week 15 december 2025:** bespreking wethouder V&OR (go/no go bewonersavond)
- **Diezelfde week:** DB stelt voorkeursvariant vast
- **Januari 2026:** bewoners- en ondernemersavond
- **Februari 2026:** advies Stadsdeelcommissie
- **Februari 2026:** definitief verkeersbesluit DB
- **Mei 2026:** inwerkingtreding verkeersbesluit
