Memo

Aan	DB Centrum- Nienke van Renssen
Van	[redacted] (AOG V&OR) [redacted] – Projectmanager [redacted] (R&D Ontwerp Openbare Ruimte) [redacted] (R&D Verkeerskunde)
Datum	29 mei 2026
Doel	Bestuurlijke memo –bewonersavonden Utrechtsestraat

De participatie over de Utrechtsestraat heeft niet geleid tot eenduidig draagvlak voor één specifieke maatregel, maar wel tot een scherper beeld van de bestuurlijke afweging. Veel bewoners en ondernemers herkennen de gemeentelijke probleemanalyse niet volledig en zien de koppeling tussen de ervaren situatie en eenrichtingsverkeer niet vanzelfsprekend. Tegelijkertijd bevestigen de bijeenkomsten, schriftelijke reacties en onderzoeken dat er reële knelpunten zijn rond voetgangersruimte, laden en lossen, verkeersgedrag, taxi's, fietsparkeren en specifieke kruispunten zoals Utrechtsestraat - Achtergracht/Frederiksplein.

De technische analyse laat zien dat sobere invoering van eenrichtingsverkeer mogelijk is, zonder grootschalige herinrichting. De voorkeursvariant uit het verkeerskundig onderzoek is eenrichtingsverkeer zuidwaarts op de Utrechtsestraat tussen Herengracht en Achtergracht. Deze variant geeft directe winst op de Utrechtsestraat, maar veroorzaakt ook verschuivingen naar omliggende straten en grachten. Daarmee is de vervolgvraag niet alleen technisch, maar nadrukkelijk politiek: wordt gekozen voor een pilot met eenrichtingsverkeer, voor eerst aanvullende proces- en beheersmaatregelen, of voor het beëindigen van deze oplossingsrichting en het onderzoeken van kleinere verbeteringen uit de participatie?

In deze memo worden drie bestuurlijke routes uitgewerkt. Route 1 kiest voor beheersen en herstellen van vertrouwen zonder nu al een circulatiebesluit te nemen. Route 2 kiest voor een sobere, tijdelijke pilot met eenrichtingsverkeer zuidwaarts en gerichte monitoring. Route 3 kiest ervoor om te stoppen met eenrichtingsverkeer als oplossingsrichting en verder te werken aan kleinere, gerichte verbeteringen op basis van suggesties van bewoners en ondernemers.

Gevraagd besluit / bespreekpunt

- Kies bestuurlijk welke route als voorkeursrichting wordt voorbereid voor besluitvorming na de zomer.
- Geef richting aan de communicatie: nadruk op voortzetting van het participatieproces, publicatie van onderzoeken en transparante beantwoording van reacties.

- Bepaal of de volgende stap een verkeersbesluit/pilotvoorstel is, een tussenstap met procesherstel en aanvullende beheersmaatregelen, of het beëindigen van eenrichtingsverkeer als oplossingsrichting.

Drie bestuurlijke routes

Route 1 - Beheersen en herstellen van vertrouwen

Deze route vertrekt vanuit de constatering dat het participatietraject veel wantrouwen en onbegrip heeft blootgelegd. De bestuurlijke keuze is om nu geen circulatiemaatregel door te zetten, maar eerst zichtbaar te werken aan maatregelen die direct aansluiten bij wat bewoners en ondernemers hebben ingebracht.

Het pakket kan bestaan uit aanscherping van handhaving op laden/lossen en obstakels op de stoep, overleg met taxi over ontheffingen en rijgedrag, verbetering van de oversteek bij Oosterling/Frederiksplein, beter zichtbare 30 km/u-markering, aanvullende fietsparkeermaatregelen en het publiceren/toelichten van alle onderzoeken. Daarmee wordt de participatieopbrengst serieus genomen, zonder dat nu een ingrijpende circulatiekeuze wordt gemaakt.

Politiek betekent deze route dat het bestuur tijd koopt en vertrouwen probeert te herstellen. Daar staat tegenover dat de kern van de verkeerskundige analyse — te veel functies en verkeersdruk in een smal profiel — niet structureel wordt opgelost. Deze route is vooral verdedigbaar wanneer zij wordt gekoppeld aan een duidelijke evaluatiedatum en de afspraak dat circulatiemaatregelen opnieuw worden gewogen als de knelpunten blijven bestaan.

Route 2 - Sobere pilot eenrichtingsverkeer zuidwaarts

Deze route sluit het meest aan op het technische voorkeursscenario. Er wordt een tijdelijke pilot voorbereid waarbij autoverkeer in de Utrechtsestraat tussen Herengracht en Achtergracht alleen zuidwaarts rijdt. Fietsers blijven in twee richtingen rijden; in noordelijke richting ontstaat feitelijk een fietsstrook. De tram blijft ongewijzigd rijden. De uitvoering is sober: bebording, markering, fietssymbolen en beperkte fysieke aanpassingen.
De verkeerskundige winst zit in het verminderen van autoverkeer in de Utrechtsestraat en het verbeteren van het fietsklimaat in de richting waar de auto verdwijnt. Volgens de modelberekening daalt de intensiteit op de Utrechtsestraat met circa 2.350 motorvoertuigen per etmaal. Tegelijkertijd neemt verkeer toe op omliggende routes, onder meer Amstel, Weteringschans, Vijzelstraat/Vijzelgracht en Reguliersgracht. De politieke kern is daarom of deze verplaatsing, met monitoring en flankerende maatregelen, acceptabel is.
Deze route vraagt een stevige communicatieboodschap: het is geen definitieve herinrichting, maar een tijdelijke, meetbare en omkeerbare proef. De zorgen uit de participatie worden niet weggewuifd, maar vertaald naar randvoorwaarden: vooraf tellen, tijdens de pilot monitoren, na circa zes maanden evalueren, en vooraf benoemen wanneer wordt bijgestuurd of teruggedraaid. Ook moet expliciet worden gemaakt hoe de omgeving van de scholen, de kruising Achtergracht/Frederiksplein, laden en lossen en taxi’s worden meegenomen.

Route 3 - Stoppen met eenrichtingsverkeer en kleinere verbeteringen onderzoeken

Deze route kiest ervoor om eenrichtingsverkeer voor auto’s niet verder uit te werken als oplossingsrichting. De bestuurlijke keuze is dan dat de opbrengst van het participatietraject zwaarder weegt dan de technische mogelijkheid om een sobere pilot uit te voeren. De gemeente erkent in deze route dat veel bewoners en ondernemers de maatregel niet proportioneel vinden,

dat de koppeling tussen probleem en oplossing onvoldoende wordt herkend, en dat er te veel zorgen zijn over verplaatsing van verkeer naar omliggende straten en grachten.
Dat betekent niet dat er niets gebeurt. De route verschuift de focus naar kleinere, gerichte verbeteringen die voortkomen uit de participatie en die minder ingrijpend zijn voor de verkeerscirculatie. Daarbij kan worden gedacht aan het onderzoeken van maatregelen voor betere oversteekbaarheid, zichtbaarheid van 30 km/u, handhaving op laden en lossen, aanpak van obstakels op stoepen, fietsparkeren, taxi's op de trambaan, rijgedrag bij kruispunten en verbetering van de verkeersveiligheid rond de scholen en het kruispunt Oosterling/Frederiksplein.
Deze route heeft bestuurlijk het voordeel dat zij het meest direct aansluit bij het signaal uit de buurt. Zij kan helpen om vertrouwen te herstellen en voorkomt dat de discussie zich blijft versmallen tot voor of tegen eenrichtingsverkeer. Tegelijkertijd is het nadeel dat de structurele verkeerskundige opgave — de combinatie van smal profiel, veel functies en relatief hoge verkeersdruk — niet met één duidelijke maatregel wordt aangepakt. De winst zal bestaan uit een pakket kleinere verbeteringen, waarvan de effecten waarschijnlijk beperkter en minder eenduidig meetbaar zijn.

Politiek betekent deze route dat het bestuur kiest voor proportionaliteit, draagvlak en praktische verbeteringen boven een circulatiemaatregel. Dat vraagt wel om een scherpe opdracht: welke bewonerssuggesties worden onderzocht, welke vallen buiten scope, wanneer komt het college/stadsdeelbestuur terug met een uitvoerbaar pakket, en hoe wordt voorkomen dat de oorspronkelijke veiligheids- en leefbaarheidsopgave uit beeld raakt?

Afweging per route

Route 1: beheersen en vertrouwen herstellen
Voordeel: sluit aan op zorgen uit participatie en voorkomt directe escalatie, terwijl de mogelijkheid van een circulatiemaatregel openblijft.
Nadeel: geeft nog geen duidelijke eindrichting en kan worden ervaren als uitstel.
Politieke keuze: tijd nemen voor procesherstel, zonder de onderzochte maatregel los te laten.

Route 2: sobere pilot zuidwaarts
Voordeel: sluit aan op technisch voorkeursscenario, is relatief snel uitvoerbaar en omkeerbaar.
Nadeel: leidt tot verplaatsing van verkeer naar omliggende routes en vraagt stevig procesmanagement.
Politieke keuze: accepteren van beperkte verplaatsing om winst in de Utrechtsestraat te boeken.

Route 3: stoppen met eenrichtingsverkeer en kleinere verbeteringen onderzoeken
Voordeel: sluit het meest direct aan bij het participatiesignaal en haalt de druk van het gepolariseerde debat over eenrichtingsverkeer.
Nadeel: biedt geen structurele circulatie-ingreep en levert waarschijnlijk beperktere, meer versnipperde effecten op.
Politieke keuze: kiezen voor draagvlak, proportionaliteit en kleinere uitvoerbare verbeteringen boven een verkeerskundige systeemmaatregel.

Aanbevolen lijn
Ambtelijk ligt route 2 het meest voor de hand als inhoudelijke voorkeursrichting, mits de pilot nadrukkelijk wordt gepositioneerd als tijdelijk, meetbaar en bijstuurbaar. Deze route doet het meest recht aan de technische onderzoeken en houdt de maatregel uitvoerbaar. Tegelijk moet de bestuurlijke gevoeligheid uit de participatie serieus worden verwerkt in de randvoorwaarden.

Route 3 is bestuurlijk verdedigbaar wanneer het bestuur oordeelt dat de maatschappelijke en politieke weerstand tegen eenrichtingsverkeer op dit moment te groot is. In dat geval is het belangrijk om de route niet te presenteren als “niets doen”, maar als een bewuste keuze voor een ander type aanpak: geen circulatie-ingreep, wel een gericht pakket van kleinere verbeteringen uit de participatie.

Indien route 3 wordt gekozen, is het advies om meteen een concrete opdracht mee te geven voor een uitwerking van bewonerssuggesties. Daarmee wordt voorkomen dat het traject stilvalt of dat het beeld ontstaat dat de gemeente na participatie alleen afziet van de maatregel. De bestuurlijke boodschap wordt dan: we stoppen met eenrichtingsverkeer als oplossingsrichting, maar we gaan door met de aanpak van veiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid.

Communicatielijn richting buurt
De communicatie moet niet de indruk wekken dat de participatie alleen is gebruikt om een al gekozen maatregel te legitimeren. De kernboodschap richting buurt kan zijn: de gemeente heeft gehoord dat veel bewoners de probleemanalyse niet op dezelfde manier ervaren en dat er grote zorgen zijn over verplaatsing van verkeer. Tegelijkertijd laten de onderzoeken zien dat de straat onder druk staat en dat de gemeente een verantwoordelijkheid heeft om de veiligheid, toegankelijkheid en verblijfskwaliteit te verbeteren.

Daarom wordt gesproken over een bestuurlijke keuze tussen drie routes. Bij route 2 moet worden benadrukt dat een pilot tijdelijk, meetbaar en omkeerbaar is. Bij route 3 moet worden benadrukt dat stoppen met eenrichtingsverkeer niet betekent dat de signalen over veiligheid en leefbaarheid worden losgelaten. De gemeente gebruikt dan de participatie om een kleiner en gerichter pakket aan verbeteringen samen te stellen.

Voorgestelde vervolgstappen

1. **Opstellen besluitnota**
   Werk de gekozen route uit in een besluitnota. In deze nota worden de bestuurlijke voorkeursrichting, de onderbouwing vanuit de onderzoeken, de opbrengst van het participatietraject, de financiële en uitvoeringsconsequenties en de communicatieaanpak samengebracht.
2.

Afhankelijk van de gekozen route bevat de besluitnota:

- bij route 1: een voorstel voor procesherstel en aanvullende beheersmaatregelen;
- bij route 2: een voorstel voor een tijdelijke pilot eenrichtingsverkeer, inclusief ontwerp, monitoring, evaluatiecriteria en bijsturingsmogelijkheden;
- bij route 3: een voorstel om te stoppen met eenrichtingsverkeer als oplossingsrichting en een opdracht om kleinere verbeteringen uit bewonerssuggesties op haalbaarheid te onderzoeken.

3. **Voorleggen aan de stadsdeelcommissie voor advies**
   Leg de besluitnota vervolgens voor aan de stadsdeelcommissie met een expliciete adviesvraag. De stadsdeelcommissie wordt gevraagd te adviseren over de gekozen route, de verwerking van de participatieopbrengst, de proportionaliteit van de voorgestelde maatregelen en de aandachtspunten voor uitvoering en communicatie richting buurt.

De adviesvraag kan als volgt worden geformuleerd:
“De stadsdeelcommissie wordt gevraagd advies uit te brengen over de voorgestelde vervolgrichting voor de Utrechtsestraat, met inachtneming van de opbrengsten uit het participatietraject, de verkeerskundige onderzoeken en de bestuurlijke afweging tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en draagvlak.”

4. **Definitief besluit door het dagelijks bestuur / portefeuillehouder**
   Na ontvangst van het advies van de stadsdeelcommissie neemt het dagelijks bestuur, of de portefeuillehouder binnen het mandaat, een definitief besluit over de vervolgrichting. Daarbij wordt expliciet aangegeven hoe het advies van de stadsdeelcommissie is gewogen en welke aanpassingen eventueel worden doorgevoerd naar aanleiding van dat advies.

5. **Opdracht aan het projectteam**
   Na het definitieve besluit krijgt het projectteam opdracht om de gekozen route uit te werken en uit te voeren. Die opdracht bevat in ieder geval:
   - de inhoudelijke scope van de gekozen route;
   - de planning en besluitvormingsmomenten;
   - de communicatie richting bewoners, ondernemers en andere betrokkenen;
   - de wijze waarop de participatieopbrengst wordt teruggekoppeld;
   - de benodigde onderzoeken, ontwerpen of haalbaarheidstoetsen;
   - de monitoring en evaluatie, indien sprake is van een pilot of tijdelijke maatregel.

6. **Terugkoppeling aan bewoners en ondernemers**
   Na het definitieve besluit wordt de buurt geïnformeerd over de gekozen vervolgrichting. Daarbij wordt helder toegelicht wat is besloten, welke argumenten daarbij doorslaggevend waren, hoe de inbreng uit de participatie is meegewogen, wat de rol van de stadsdeelcommissie is geweest en wat de vervolgstappen en planning zijn.