Gemeente Amsterdam

Staf

Voordracht voor de Integrale Staf Van der Horst van 22 september 2025

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)

Agendapunt: B1

Onderwerp

Utrechtsestraat eenrichtingsverkeer

Gevraagde beslispunten

1. Kennisnemen overzicht en aanleiding
2. Kennisnemen van de uitwerking maatregel éénrichtingverkeer Utrechtsestraat in zuidwaartse richting (Rembrandtplein richting Frederiksplein; scenario 1).
3. Kennisnemen van geplande participatie met omwonenden en stakeholders

Onderbouwing beslispunten

Ad 1. Kennisnemen overzicht en aanleiding

- Op 16 juni 2025 heeft stadsdeel Centrum ingestemd met de pilot éénrichtingsverkeer in de Utrechtsestraat (richting: Rembrandtplein → Frederiksplein).
- Dit besluit is op 3 juli 2025 ter kennisname aan M. ter Horst voorgelegd en toen goedgekeurd).
- De planning van de voorbereiding en uitvoering van de pilot valt echter samen met de vervroegde verkiezingen van de Tweede Kamer (najaar 2025) en de gemeenteraadsverkiezingen (voorjaar 2026).

Omdat verkeer in de Utrechtsestraat een politiek en maatschappelijk gevoelig dossier is, wil Melanie het besluit in dit licht nogmaals bestuurlijk bekijken. Doel is om vooraf helder te hebben of de uitvoering en communicatie rond deze pilot op dit moment verantwoord en wenselijk zijn. Ook zijn er aanvullende vragen gesteld en deze zijn beantwoord in de bijlage: “Memo Utrechtsestraat 2025”

Ad 2. Kennisnemen van de uitwerking maatregel éénrichtingverkeer Utrechtsestraat in zuidwaartse richting (Rembrandtplein richting Frederiksplein scenario 1)

De Utrechtsestraat is een belangrijke winkel- en verblijfsstraat in de binnenstad, maar kampt al jaren met een te hoge verkeersdruk en beperkte ruimte voor voetgangers en fietsers. Dit heeft direct negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, de kwaliteit van verblijf, de leefbaarheid, het functioneren van de winkelstraat en uiteindelijk ook voor het economische vestigingsklimaat in het gebied. Zowel ondernemers (BIZ) als het stadsdeelbestuur hebben nadrukkelijk gevraagd om maatregelen die deze druk structureel verlichten.

Op basis van verkeerskundige analyse, een bredere studie naar de toekomstige ambities en een VMA-analyse is gekeken naar verschillende oplossingsrichtingen. Daaruit blijkt dat het invoeren van éénrichtingsverkeer voor auto's van Rembrandtplein naar Frederiksplein (met uitzondering taxi's tijdens de nacht) (scenario 1) de meest kansrijke en haalbare optie is. Scenario 1 is om meerdere redenen aantrekkelijk.

Veiligheid en leefbaarheid:

De maatregel vermindert het aantal verkeersbewegingen in de straat, wat direct leidt tot meer ruimte voor voetgangers en fietsers, een veiliger verkeerssituatie en een aangenamere

verblijfskwaliteit. Dit sluit aan bij de stedelijke ambitie om binnenstedelijke winkelstraten veiliger en aantrekkelijker te maken.

Toekomst bestendig:

Scenario 1 houdt rekening met toekomstige ontwikkelingen rond het Frederiksplein. Het scenario sluit bovendien aan bij *Amsterdam Maakt Ruimte,* de uitgangspunten van het *Ruimtelijk Kader Singelgrachtzone* en de *UitvoeringsstandaardToekomstbestendig Werken aan de Openbare Ruimte* (USTOR). Binnen deze kaders blijft er ruimte om het Frederiksplein op middellange termijn verder te vergroenen en de verbinding tussen Utrechtsestraat en S100 op te waarderen en als fietsstraat in te richten. Daarmee draagt deze maatregel niet alleen bij aan de directe verbetering van de leefkwaliteit in de Utrechtestraat, maar past deze ook binnen de bredere stedelijke langetermijnvisie voor een duurzame en aantrekkelijke openbare ruimte.

Beheersbare risico's:

Er is aandacht voor de toename van verkeer op de grachten. Door de Utrechtsestraat 1 richtingsverkeer te maken zullen auto's de grachten extra gaan belasten. Bij scenario 1

(Rembrandtplein richting Frederiksplein) gaan auto's via de grachten het gebied inrijden, bij scenario 2 (Frederiksplein richting Rembrandtplein) gaan de auto's het gebied uit via de grachten. Volgens de VMA-modellen wordt deze druk gelijkmatig verdeeld over alle aansluitende grachten en daarmee zou de druk dus evenredig worden verdeeld. Echter is het VMA-model onvoldoende gedetailleerd om dit met zekerheid te kunnen stellen. Daarnaast houdt het model momenteel geen rekening met eventuele logistieke bewegingen die (tijdens venstertijden) een deel van het verkeer via het Rembrandtplein en de Amstelstraat het gebied verlaten.

Dit risico is in kaart gebracht en op basis daarvan voeren we momenteel aanvullende verkeerstellingen uit op de ontsluitingswegen. De telling die op dit moment gedaan worden zullen naast het VMA-model gelegd worden om te toetsen of gemaakte aannames standhouden. Mocht op basis van deze tellingen een ander beeld ontstaan dan een gelijkmatige verdeling over de grachten of dat er momenteel veel logistiek Utrechtsestraat gebruik maakt van de venstertijden kan de richting worden heroverwogen om de druk op de grachten te verminderen.

Deze tellingen vormen niet alleen de basis voor eventuele bijsturing van de VMA-uitkomsten, maar worden ook als nulmeting gebruikt om na invoering en met een tweede meting de objectieve impact van de 1 richtingsmaatregel in kaart te brengen. Met deze tellingen kunnen we tijdens de evaluatie die 6 maanden na invoering gepland staat naast de subjectieve impact van overlast ook objectief beoordelen of maatregelen zoals bijvoorbeeld het draaien van rijrichting nuttig/noodzakelijk zijn.

De Nood en Hulpdiensten kunnen in geval van nood gebruik maken van de bestaande infrastructuur en trambaan omdat er geen fysieke maatregelen worden getroffen.

Afstemming met betrokken partijen: Dit voorstel is besproken met de betrokken ondernemersvereniging (BIZ), de taxibranche (o.a. Taxi Amsterdam), en andere stakeholders en Nood en Hulpdiensten. Zij kunnen zich in grote lijnen vinden in deze maatregel en onderschrijven nut en noodzaak.

Op dit moment wordt de maatregel sober ingevoerd, er worden geen aanpassingen gedaan aan de infrastructuur. Het invoeren van de 1 richting voor auto's zal zich beperken tot een verkeersbesluit en het aanpassen van de bebording. De financiering hiervan komt uit het Programma Aanpak Binnenstad.

Ad 3. Kennisnemen van geplande participatie met omwonenden en stakeholders

Doel van participatie
Het doel van de participatie is om bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in de omgeving van de Utrechtsestraat actief te informeren over de voorgenomen maatregel, de gekozen voorkeursvariant (scenario 1: éénrichtingsverkeer Rembrandtplein → Frederiksplein) en het verdere proces.

Daarnaast biedt de participatie gelegenheid om vragen, aandachtspunten en zorgen vanuit de buurt vroegtijdig op te halen, en belangstellenden de mogelijkheid te geven om actief deel te nemen aan het verdere proces en de evaluatie van de maatregel.

Mate van invloed deelnemers (niveau van participatie)
In de huidige fase betreft de participatie een combinatie van **informeren** en **raadplegen**:

- **Informeren:** bewoners en ondernemers worden na de zomer via een bijeenkomst geïnformeerd over de voorgestelde maatregel en het verdere proces.
- **Raadplegen:** tijdens deze bijeenkomst wordt gelegenheid geboden voor het ophalen van eerste vragen, zorgen en suggesties. Daarnaast kunnen belangstellenden zich aanmelden voor deelname aan de evaluatie. Hun visie/mening zal dan worden meegenomen in de eindevaluatie en zo worden voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur Stadsdeel Centrum (DB).

Beleidsruimte voor participatie (kaders en bevoegdheden)
De beleidsruimte voor participatie is deels afgebakend:

- De hoofdrichting van de verkeersmaatregel is technisch en bestuurlijk onderzocht en door DB vastgesteld als voorkeursvariant (scenario 1).
- Het dagelijks bestuur is bevoegd om het verkeersbesluit te nemen en om de verkeersmaatregelen (waaronder plaatsing verkeersborden) vast te stellen (Bevoegdhedenregister hoofdstuk 8 Wegen; I).
- Binnen de stedelijke beleidskaders voor inrichting van openbare ruimte, groen en parken (Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022, takenlijst bijlage 2 onder 2.1) heeft het dagelijks bestuur mandaat voor verdere invulling.

Voor de bewoners- en ondernemersbijeenkomst na de zomer wordt de doelgroep verbreed naar:

- Direct omwonenden van de Utrechtsestraat en omgeving
- Ondernemers in en rond de Utrechtsestraat
- Gebiedscommissieleden
- Vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties of belangengroepen in het gebied

---

Volgende processtappen

1. Juli 2025 - verkeerstellingen worden vergeleken met het VMA-model en het voorkeursscenario wordt daarna bevestigt door het DB;
2. Aug 2025 - de maatregel wordt ter kennisname voorgelegd aan de Stadsdeelcommissie centrum, inclusief uitnodiging voor de bewonersavond;
3. Sep 2025 - plannen worden gepresenteerd op een bewoners- en ondernemersbijeenkomst;
4. Okt 2025- terugkoppelen uitkomst bewoners- en ondernemersbijeenkomst DB en SDC;
5. Nov 2025 – DB neemt een verkeersbesluit over een rijrichting Utrechtsestraat ;
6. Dec 2025 - invoeren verkeersbesluit;
7. Mei/juni 2026 – evaluatie impact van de maatregel.

Gemeente Amsterdam

Staf

Advies en afstemming

Tijdens de voorbereiding zijn en worden diverse stakeholders betrokken en geconsulteerd, waaronder:

- BIZ Utrechtsestraat
- BIZ Vijzelgracht/straat
- BIZ Rembrandtplein
- Gebiedsmakelaars
- Programmamanager Realisatie
- Adviseur Verkeersmanagement V&OR
- Programma Taxi
- Logistiek V&OR
- Nood- en hulpdiensten

Duurzaamheid

niet van toepassing

Participatie

Zie ad 3.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2025-058140	Memo Utrechtsestraat 2025.docx (msw12)
AD2025-058141	Map wethouder Van der Horst Voordracht.pdf (pdf)
AD2025-058142	Staf Centrum Gebied Oost Voordracht.pdf (pdf)
AD2025-058144	Integrale Staf Van der Horst (1) Integrale Staf Van der Horst Voordracht (pdf)

Behandelend ambtenaar of indienend raadslid (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Stadsdeel Centrum 5.1, 2, e @amsterdam.nl
Verkeer & Openbare Ruimte 5.1, 2, e @amsterdam.nl,
Ingenieursbureau 5.1, 2, e @amsterdam.nl
Ingenieursbureau 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Uitslag