Leefbaarheid en veiligheid Utrechtsestraat

.

public mediation

. 5.1, 2, e

. 5.1, 2, e

30 maart

- Probleem-verkenning
- Presentatie onderzoeken en voorstel gemeente
- Tafel-gesprekken

8 april

- Vragen beantwoor-den
- Alternatieve oplossingen
- Oplossingen bij zorgen voorstel gemeente

mei

- Terugkop-peling gemeente op voorstellen
- Uiteindelijk voorstel en gemaakte keuzes

Wat doen we vanavond?

- Gemeente legt uit wat er in hun ogen speelt op de Utrechtsestraat o.b.v. onderzoeken
- Gemeentelijk voorstel: éénrichtingsverkeer
- Wat betekent dat voor de straat en omgeving?
- In gesprek: hoe kijkt u naar de straat?
- Tijd om vragen, zorgen en ideeën te delen

- Vervolg (volgende bijeenkomsten): alternatieve voorstellen ontwikkelen, voorstel gemeente verbeteren, besluitvorming

Hoe doen we dat?

- Presentatie van de gemeente
- Ruimte voor enkele vragen
- Tafelgesprekken over thema's als: veiligheid, verkeersdruk, leefbaarheid, toegankelijkheid, gedrag
- Vragen die nog niet kunnen worden beantwoord noteren
- Verslag

Utrechtsestraat éénrichtingsverkeer

BEWONERS EN ONDERNEMERSAVOND

MAANDAG 30 MAART 2026 – DE DUIF,

5.1, 2, e

Schriftelijke reacties naar aanleiding van uitnodiging

"Het verkeer dat bij éénrichtingsverkeer niet de Utrechtsestraat in zou mogen, gaat omrijden via de grachten en aangrenzende straten. Dat wordt pas echt ellende en meer kans op ongelukken."

"Maak het gebied alleen toegankelijk voor bewoners, vergunninghouders en bestemmingsverkeer. Dat zal veel verkeer schelen zonder de buurt onbereikbaar te maken."

"De toekomst van steden zoals Amsterdam is voor voetgangers, openbaar vervoer en fietsers."



Utrechtsestraat 61 t/m 87

1834-1905



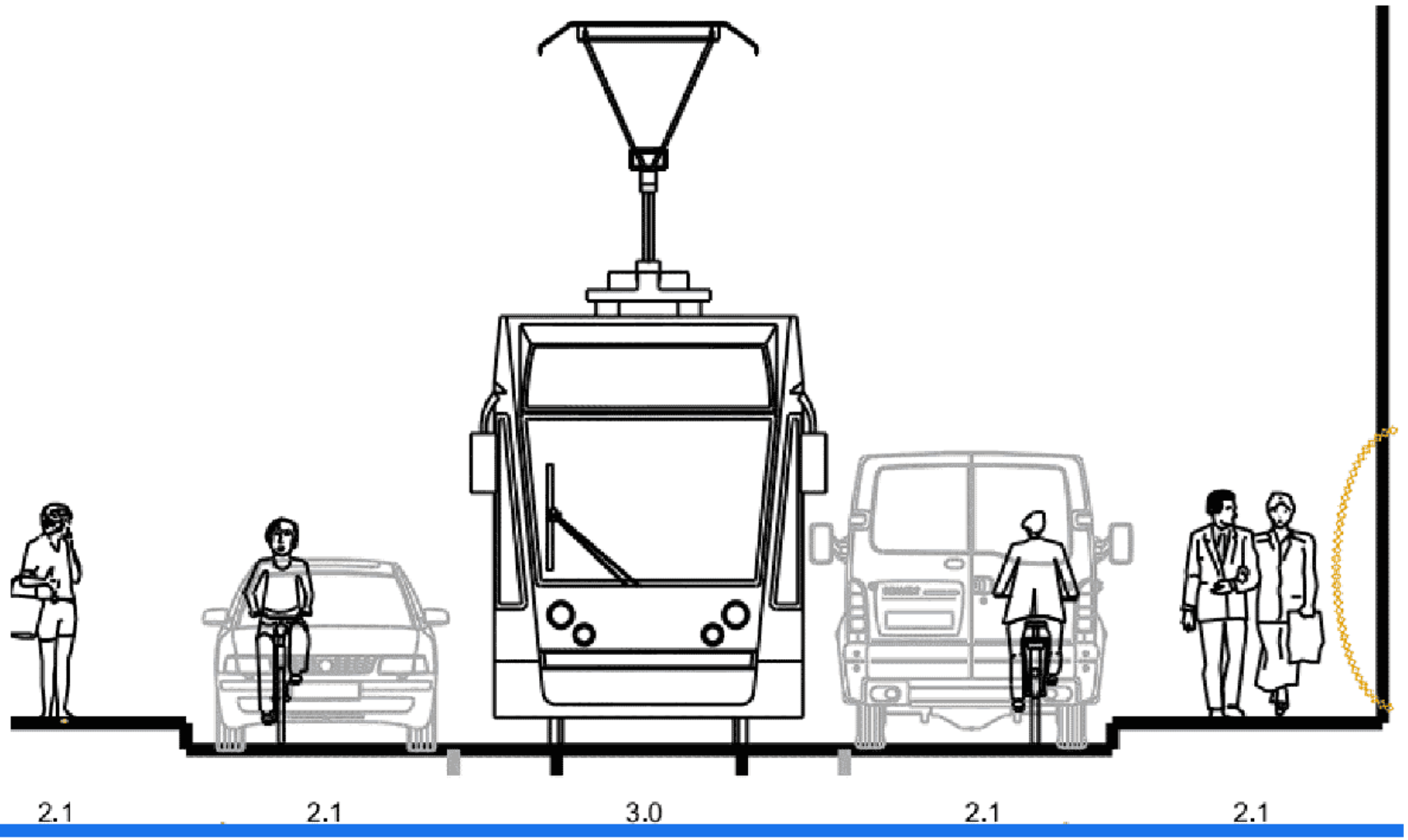
Utrechtsestraat 140-122

19 MEI 1971

Utrechtsestraat na renovatie



1 APRIL 2010



Ruimte voor wat de straat vraagt

- Smalle trottoirs
- Veel voetgangers
- Veel fietsers
- Veel auto's



5.1, 2, e





Inzichten Strabo passanten onderzoek (2019)

Gebruik (hoog)

- Vooral **lokaal & doelgericht**

Straat functioneert goed

- **7,9 waardering**
- Sterke mix winkels & horeca

Probleem (duidelijk)

- **Verkeersveiligheid laag (6,5)**
- **Onrustig & weinig verblijfsruimte**

Scenario-onderzoek (2020-2022)

Doel:

- Te hoge druk op de straat: voetganger, fiets, auto en tram in één profiel
- Koppelkans met vervanging van bruggen
- Onderzoek naar mogelijkheden om **ruimte en leefbaarheid te verbeteren**

Belangrijkste inzicht:

- Alleen **ingrijpende keuzes** leveren ruimte op
- **Auto volledig weren → geen haalbare optie**
- **→ Geen uitvoerbare herinrichtingsvariant beschikbaar**

2023 Ruimtelijke verkenning / ontwerpstudie (2023)

Wat is geanalyseerd:

- Breedte van trottoirs (vaak onvoldoende)
- Verdeling van ruimte tussen verkeer
- Mogelijkheden voor extra voetgangersruimte

Belangrijkste inzichten:

- **Tram verwijderen → niet mogelijk**
- Om ruimte te maken moet een verkeersfunctie verminderen
- Bruggen zijn niet aan vervanging toe

Scenario-onderzoek autoluwe varianten (2024)

Doel: bepalen welke maatregel het beste werkt

- Huidige situatie
- Éénrichtingsverkeer
- Volledig autovrij
- Variaties met bruggen en routes

Belangrijkste inzicht:

- Volledig autovrij → grote impact op omgeving
- Eenrichtingsverkeer → meest haalbare eerste stap

Verkeersonderzoek Utrechtsestraat éénrichtingsverkeer 2025

Doel:

- Doorrekening verkeersvarianten met verkeersmodel
- Aanvullende tellingen om model te controleren (juni 2025) (november 2025)

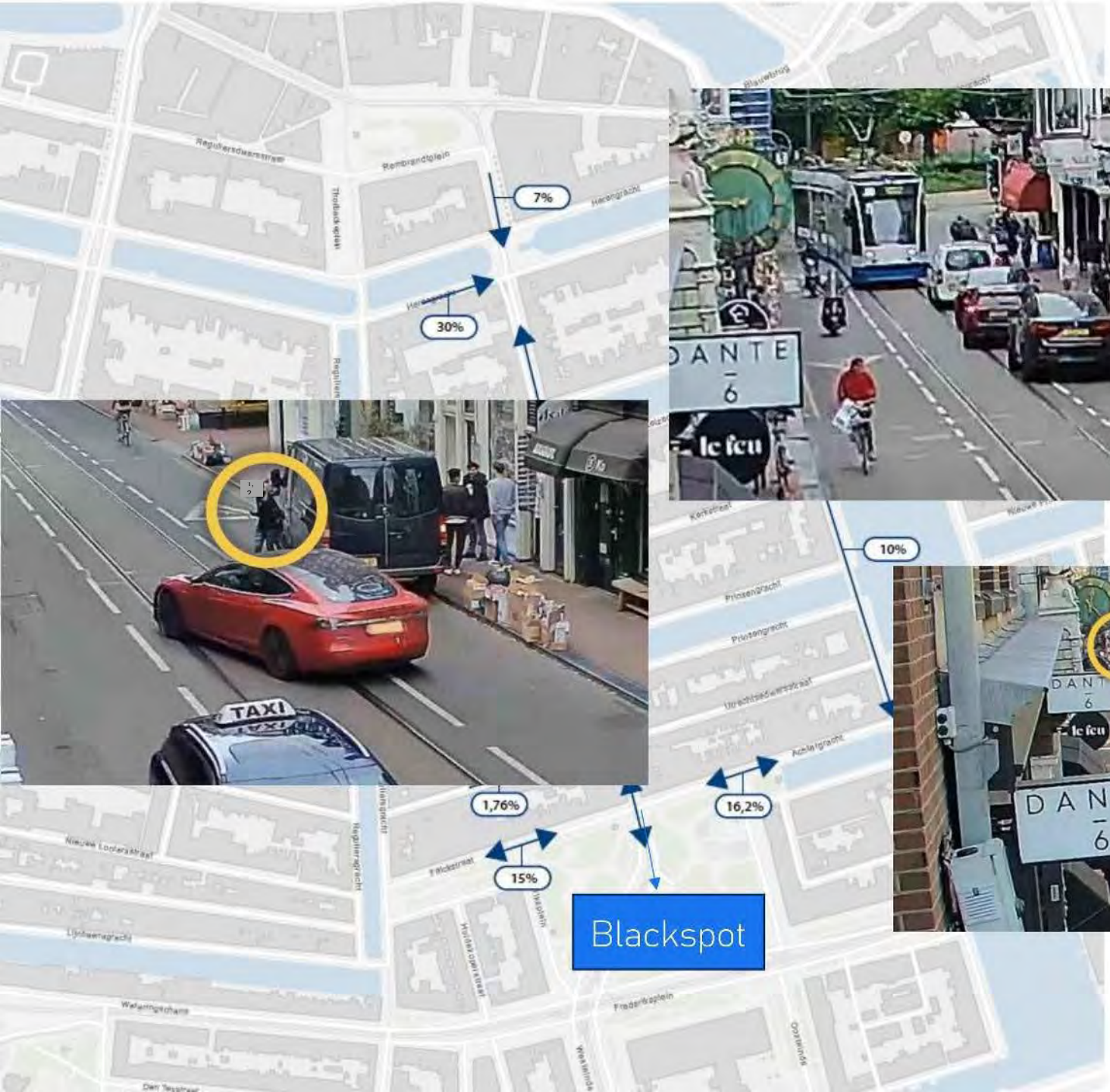
Belangrijkste:

- afname verkeer in de straat en verschuiving naar omliggende straten
- Belangrijk voor haalbaarheid/onderbouwing keuze



Waarom?

- VEILIGHEID VOETGANGER/FIETSERS
- LEEFBAARHEID
- BETERE DOORSTROMING TRAM
- AANTREKKELIJKE WINKELSTRAAT





aarom?

LIGHEID

TGANGER/FIETSERS

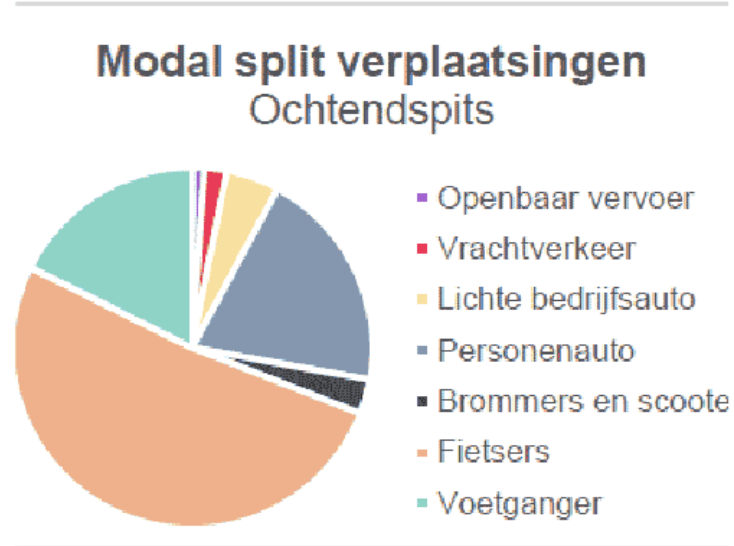
FBAARHEID

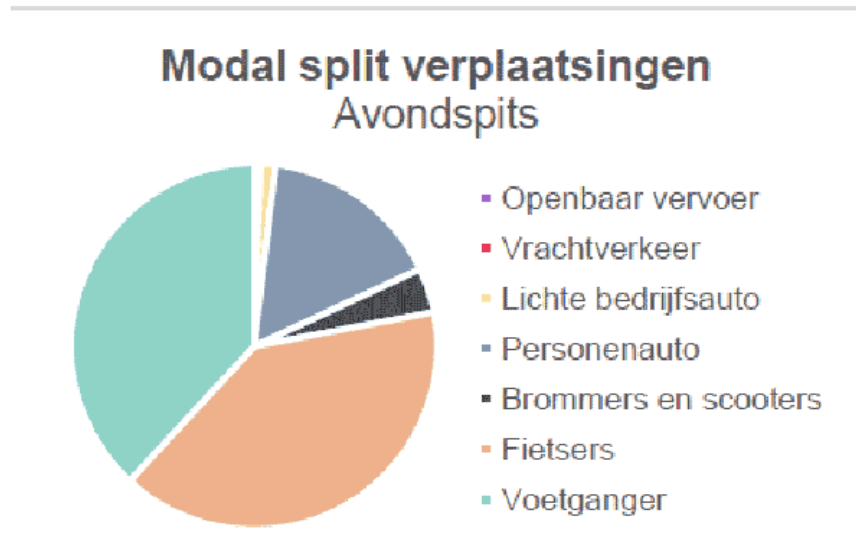
BETERE DOORSTROMING TRAM

KELSTRAAT

Welke gebruikers zijn er

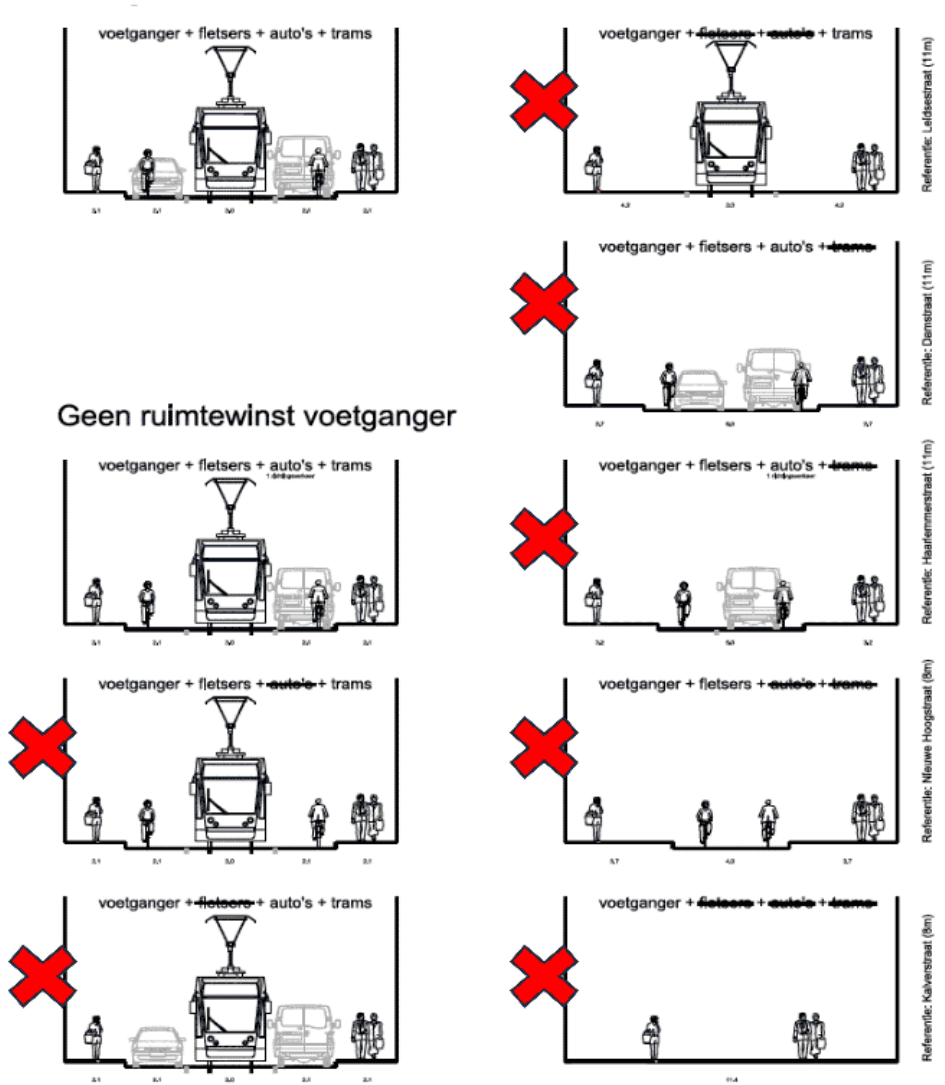
- Verkeersgebruik
  - Bewoners
  - Ondernemers & personeel
  - Bezoekers / winkelend publiek
  - Leveranciers
  - OV-reizigers
- Netwerk keuzes stad
  - Plusnet voetganger en fiets
  - Hoofdnet tram
  - Geen hoofdroute voor auto



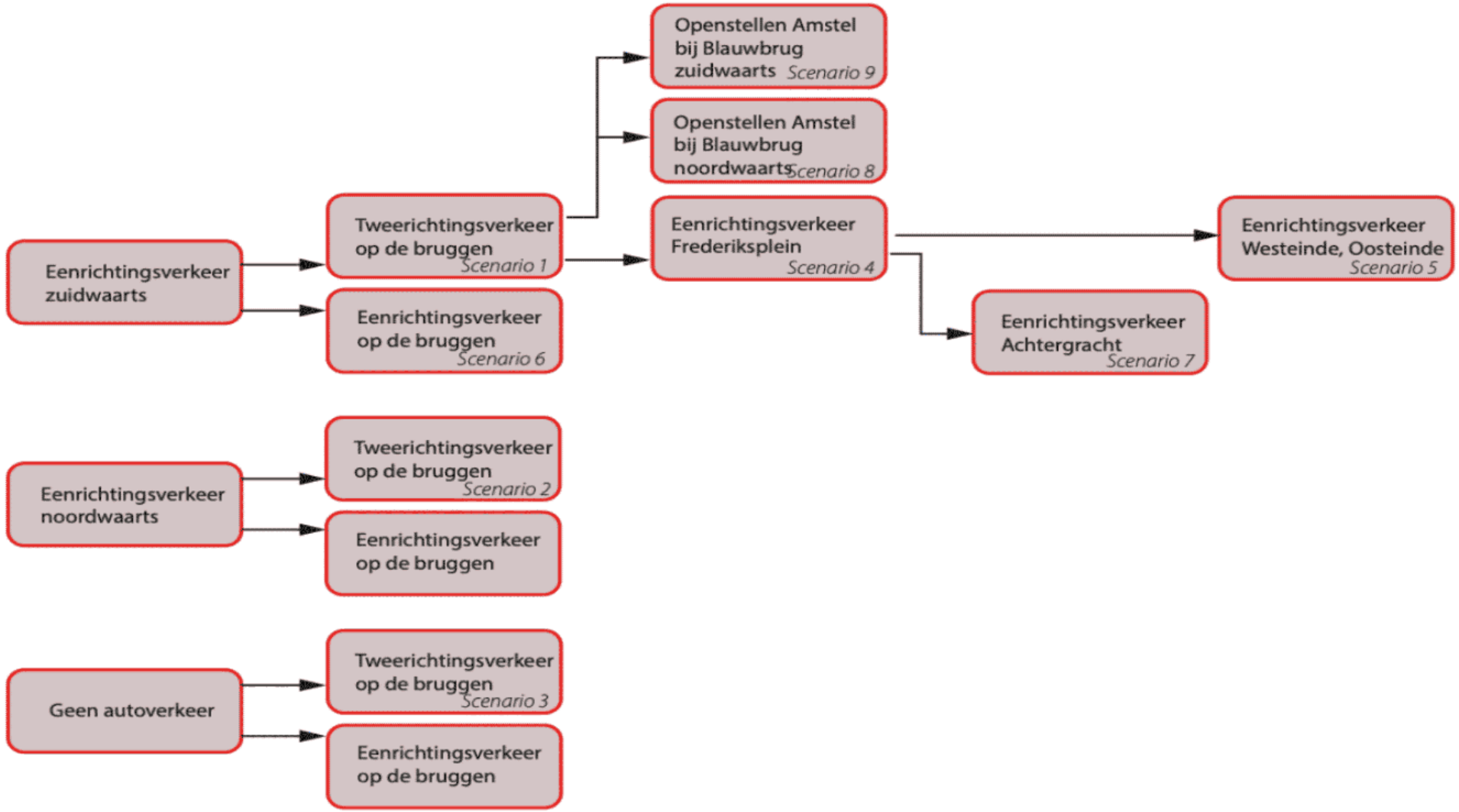


Kansen verkenning

- Het is Hoofdnet fiets en voetgangers: deze kunnen niet geweerd worden.
- Tram blijft rijden om OV-netwerk in stand te houden.
- Sobere maatregel want geen groot onderhoud en/of herinrichting op de planning.
- Alle auto's weren geeft ongewenste/onacceptabele effecten.

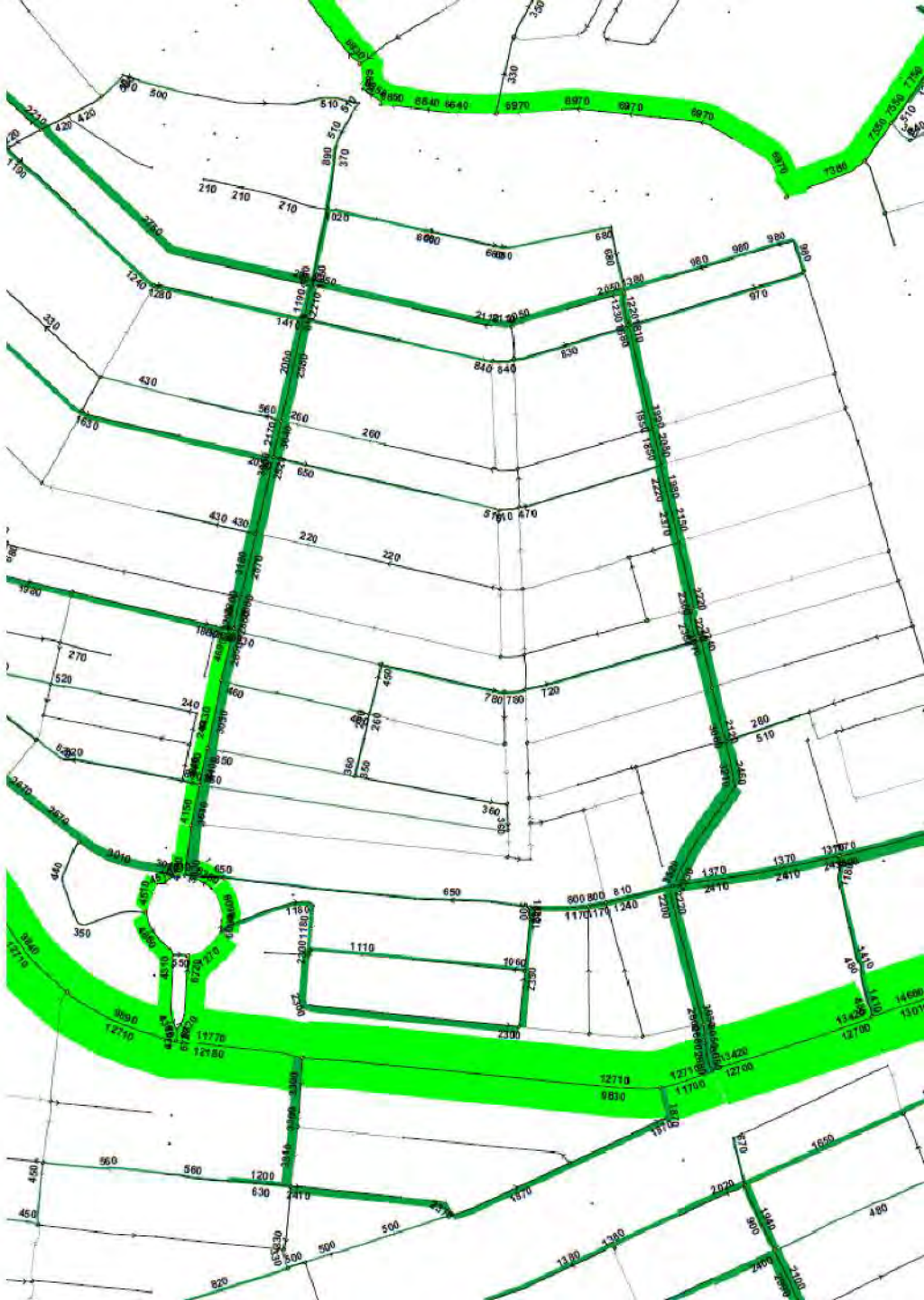


Scenario's

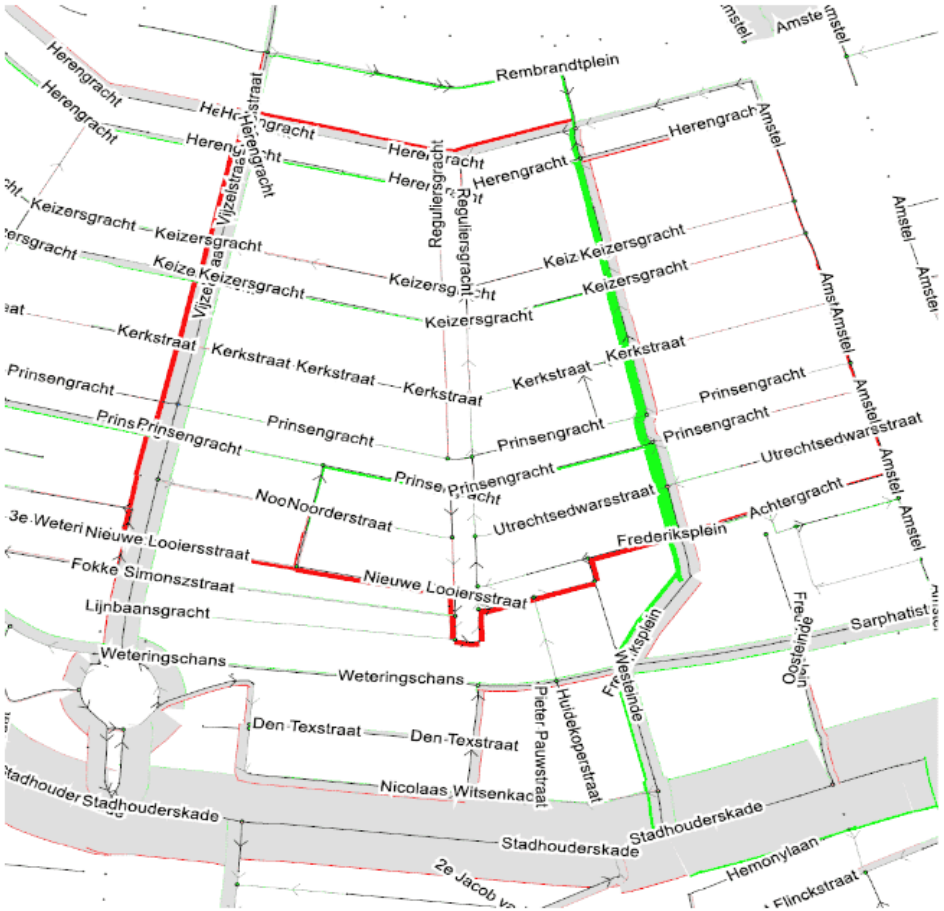

Eenrichtingsverkeer zuidwaarts
Tweerichtingsverkeer op de bruggen Scenario 1
Eenrichtingsverkeer op de bruggen Scenario 6
Openstellen Amstel bij Blauwbrug zuidwaarts Scenario 9
Openstellen Amstel bij Blauwbrug noordwaarts Scenario 8
Eenrichtingsverkeer Frederiksplein Scenario 4
Eenrichtingsverkeer Westeinde, Oosteinde Scenario 5
Eenrichtingsverkeer Achtergracht Scenario 7
Eenrichtingsverkeer noordwaarts
Tweerichtingsverkeer op de bruggen Scenario 2
Eenrichtingsverkeer op de bruggen
Geen autoverkeer
Tweerichtingsverkeer op de bruggen Scenario 3
Eenrichtingsverkeer op de bruggen

Netwerk onderzoek

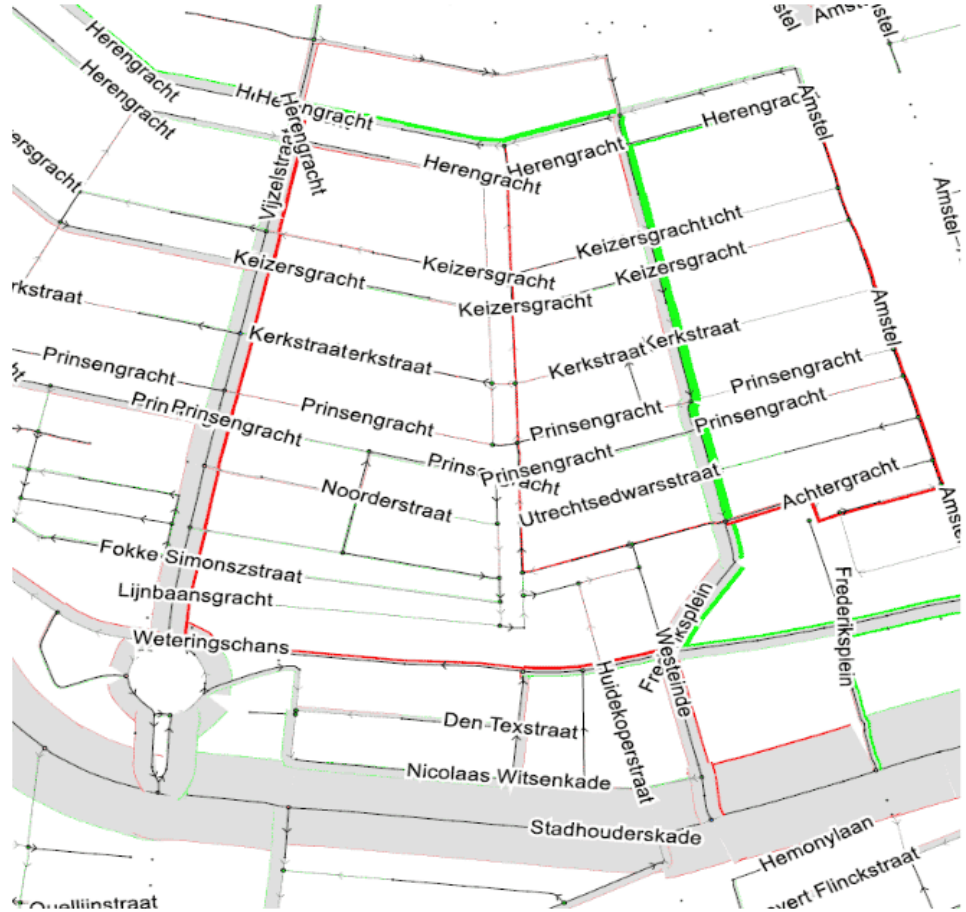
- Geen hele grote invloed op aansluitend netwerk.
- Geen grote/onacceptabele effecten volgens model.
- Wel blijft Weteringschans als fietststraat aandachtspunt voor evaluatie.



Verkeers onderzoek

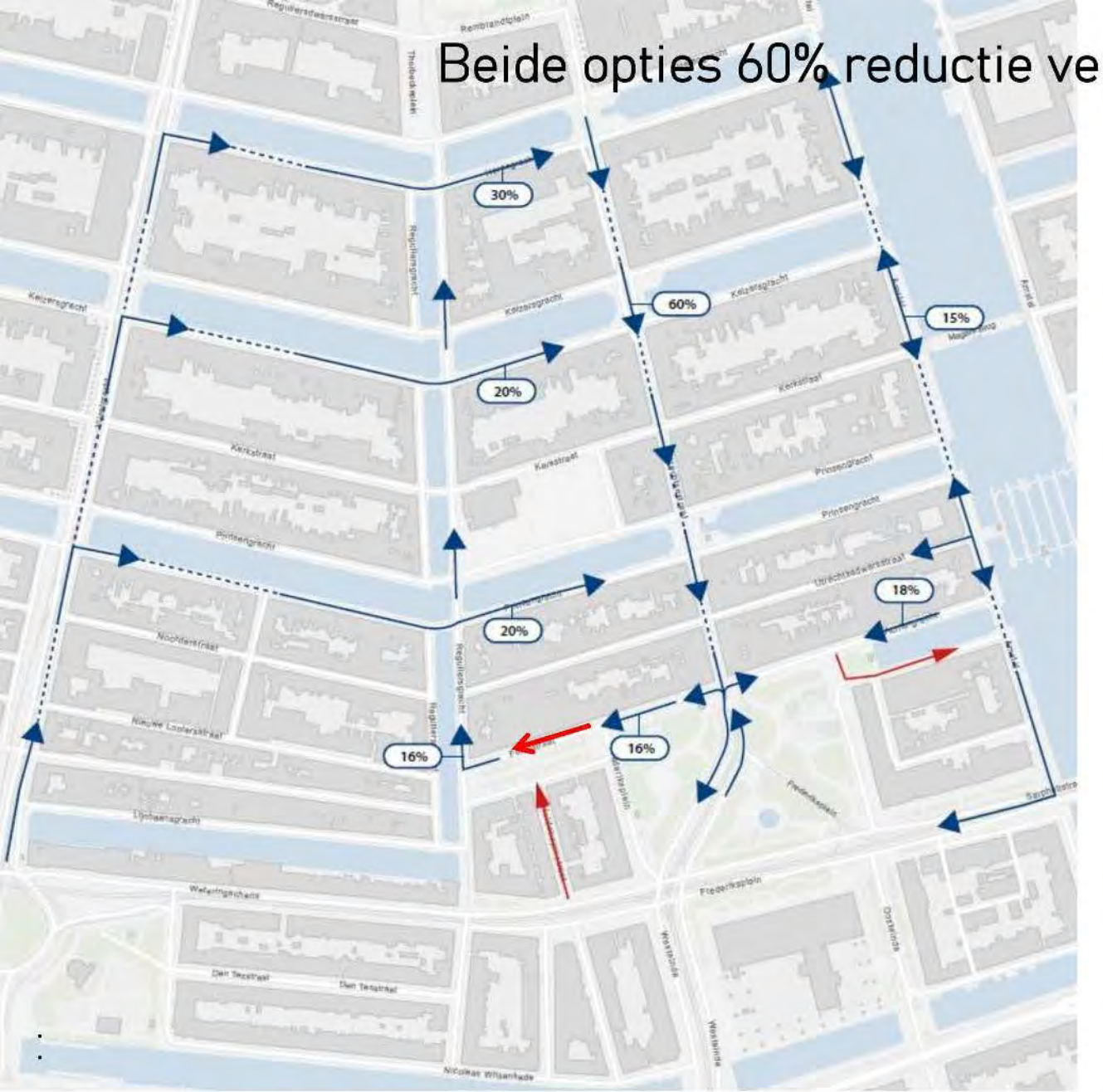


Utrechtsestraat- éénrichting Noordwaarts

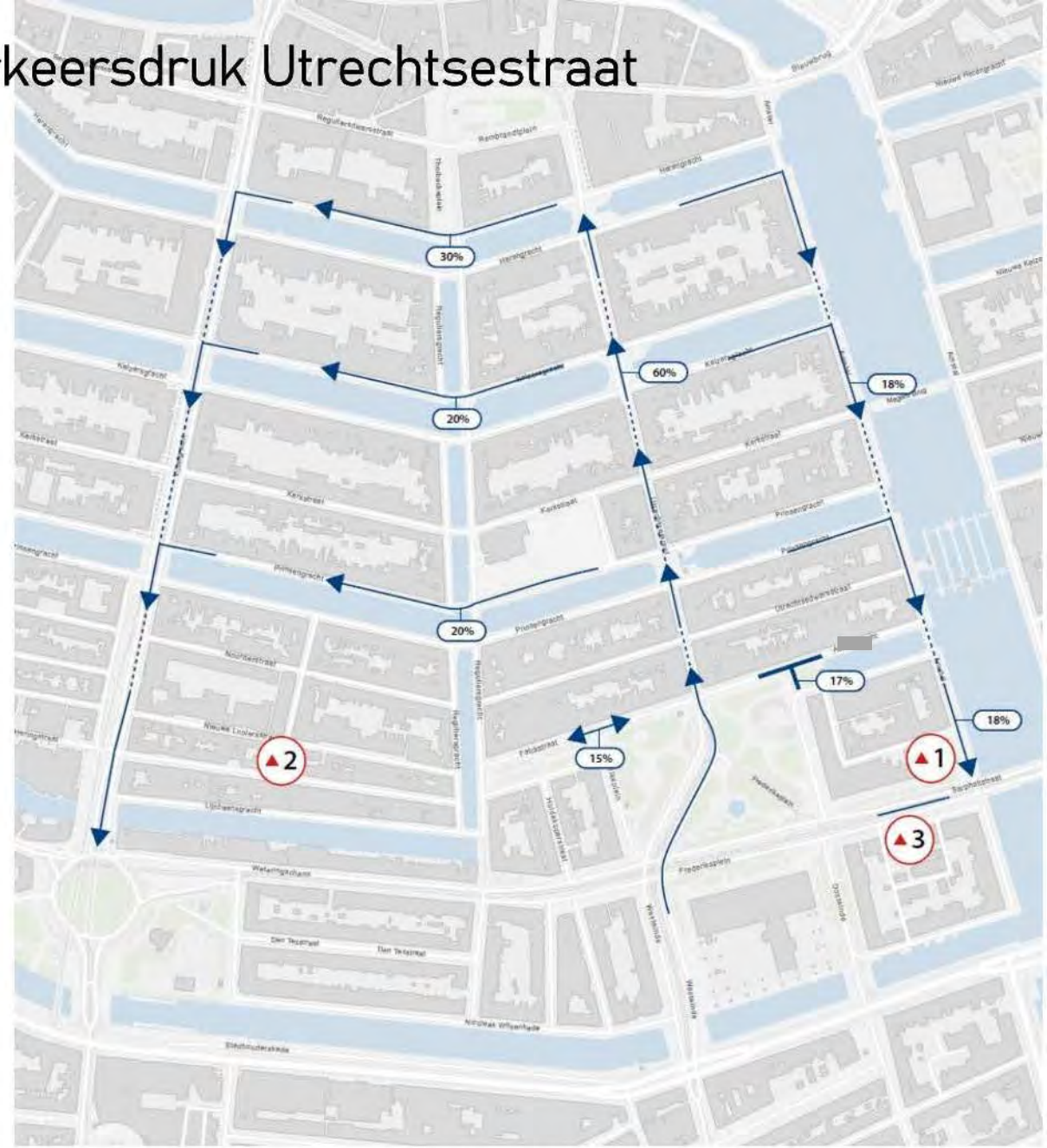


Utrechtsestraat- éénrichting Zuidwaarts

Beide opties 60% reductie verkeersdruk Utrechtsestraat



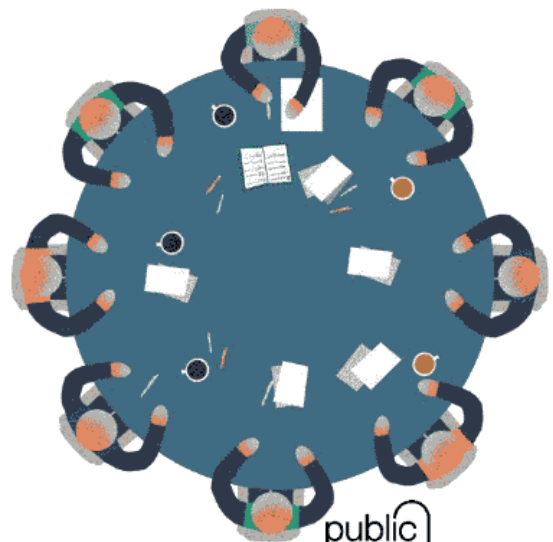
ZUIDWAARTS Rembrandtsplein-Frederiksplein



NOORDWAARTS Frederiksplein-Rembrandtsplein

Tafelgesprekken

- Herkent u de probleemschets van de gemeente?
- Wat is uw eigen ervaring? Wat ziet u als bewoner of ondernemer?
- Zijn er specifieke punten waar het knelt, of waar het juist goed gaat? Waar komt dat door?
- Aanvullende knelpunten/problemen?



Tien tafels

- Veiligheid (2 tafels)
- Verkeersdruk (2 tafels)
- Toegankelijkheid (2 tafels)
- Leefbaarheid (2 tafels)
- Gedrag
- Overig

Volgende bijeenkomst: 8 april

- Vragen beantwoorden
- Alternatieve oplossingen bespreken
- Oplossingen bij zorgen voorstel gemeente formuleren
- Meer tijd voor details