Gemeente Amsterdam
Centrum

INTEGRALE STAF (WEEKSTART) CENTRUM

VOOR AANMAKEN ZAAKDOSSIER IN ANDREAS

Zaaknaam	Voorkeursbesluit Utrechtsestraat éénrichtingsverkeer
Rubricering	☒ Actief openbaar ☐ Vertrouwelijk
Portefeuille	Verkeer, vervoer en luchtkwaliteit
Secundaire portefeuille	**Aanpak Binnenstad**
Staf Bestuurder	☒ Staf Centrum Gebied Oost ☐ Staf Centrum Gebied West ☐ Staf Centrum Stadsdeelbrede Onderwerpen

VOOR VOORDRACHT (STAFFLAP)

Vergaderdatum (jjjj-mm-dd)	2025-12-15
Onderwerp	**Voorkeursbesluit Utrechtsestraat éénrichtingsverkeer**
Gevraagde beslispunten	1. **Kennisname** van de adviesnotitie — als bestuurlijke bevestiging van de onderbouwing. 2. **Instemming** met start participatietraject — om draagvlak te creëren en stakeholders te betrekken. 3. **Vaststelling van voorkeursvariant (variant 1 Rembrandtsplein ->Frederiksplein Zuidwaarts)** — als verantwoord begin instellen verkeerbesluit in februari 2026, met randvoorwaarden (nachtelijke taxi-ontsluiting).
Onderbouwing beslispunten (max. 300 woorden)	**Samenvatting** De Utrechtsestraat is een drukke stadsstraat met veel verkeer en beperkte ruimte voor voetgangers. Dit leidt tot onveiligheid, grote verkeersdruk en druk op de leefbaarheid en heeft een negatief effect op ervaring en het functioneren van de winkelstraat. Om de druk op deze straat te verlichten is op verzoek van de BIZ en het stadsdeelbestuur gekeken naar de het verminderen van verkeersstromen in de straat. Hiervoor is een analyse en VMA modelering uitgevoerd naar de mogelijkheden en mogelijke effecten van het inrichten van eenrichtingsverkeer voor auto's. • Begin dit jaar is een verkenning naar de impact van de Utrechtsestraat 1 richtingsverkeer gestart. Medio dit jaar is het project **on hold (stilgelegd)** vanwege onvoldoende verkeerskundige onderbouwing:

onzeker over effecten, onvoldoende conflictdata, en bezorgdheid over effecten buiten de straat. Sindsdien is er gewerkt aan de ontbrekende onderbouwing. In die periode zijn verkeerstellingen, conflictobservaties, scenario-verkenningen en modelberekeningen uitgevoerd. Ook is aansluiting gezocht met gemeentelijk beleid (Binnenring, voetganger/fiets, tramnet). Er is nu een adviesnotitie die verkeerskundige uitganspunten en logica koppelt aan de impact voor bewoners. (zie ook bijlage X)

- In november 2025 – tijdens werkzaamheden van een nutsbedrijf – is de noord–zuid diagonaal bij Frederiksplein tijdelijk afgesloten. Tegelijkertijd zijn aanvullende tellingen gedaan die inzicht gaven in de effecten van een situatie vergelijkbaar met de voorgestelde maatregel.
- In de eerste week van december 2025 worden deze tellingen geanalyseerd, met de intentie de resultaten te presenteren tijdens de stafbehandeling op 15 december — in afstemming met de tekst richting de wethouder (WH).

Ad 1. Kennis te nemen van de éénrichtingsverkeersstudie Utrechtsestraat 2025

Wat ligt er voor
Er ligt nu een volledig onderbouwde adviesnotitie waarin drie elementen zijn samen gebracht:

- verkeerskundige analyse en VMA-berekeningen,
- feitelijke verkeerstellingen,
- ruimtelijke draagkracht van het omliggende wegennet.

Waarom kennisname noodzakelijk en gerechtvaardigd is
Uit de onderzoeken blijkt dat de Utrechtsestraat met ruim 6.000 mvt/etmaal (gemiddeld) 120% van de beoogde capaciteitsnorm van 5.000 mvt/etmaal belast wordt.
Daarbovenop rijdt tram 4 op strengelspoor, waardoor één rijstrook feitelijk gedeeld wordt door auto’s, fietsers én OV.
Deze combinatie maakt de huidige situatie verkeerskundig kwetsbaar.
De maatregel éénrichtingsverkeer halveert de verkeersdruk direct — wat aantoonbaar leidt tot:

- minder conflicten,
- minder rem- en inhaalgedrag,
- betere OV-betrouwbaarheid,
- betere loopruimte en oversteekbaarheid.

Daarnaast toont de VMA-logica dat het omliggende wegennet nog voldoende restcapaciteit heeft.
De grotere straten (Amstel, Weteringschans, Vijzelgracht/-straat) worden slechts voor 10–25% van hun normcapaciteit extra belast.
Wel wordt onderkend dat niet alle straten even robuust zijn (Reguliersgracht, Kerkstraat, Nieuwe Looiersstraat, Noorderstraat, Huidekoperstraat).
De belasting daarop blijft volgens de modelvergelijkingen en verkeerstellingen niet excessief en binnen beheersbare marges.

Wat wordt gevraagd
Dat het DB kennisneemt van de onderbouwing en bevestigt dat er op basis hiervan voldoende aanleiding en verkeerskundige noodzaak is om eenrichtingsverkeer verder uit te werken.

Ad 2. In te stemmen met een verdere uitwerking van een pilot éénrichtingverkeer conform scenario 1 in zuidwaartse richting; Rembrandtplein->Frederiksplein (voorkeursbesluit)

Wat ligt er voor

- Variant 1: zuidwaarts (Rembrandtplein → Frederiksplein).
- Hiermee halveert de verkeersdruk en wordt veiligere en rustiger straatvorming gerealiseerd.
- Randvoorwaarde: nachtelijke taxi-uitzondering.

Waarom instemming logisch en nodig is
Beide varianten (zuidwaarts en noordwaarts) geven verkeerskundig een halvering van de intensiteiten op de Utrechtsestraat.
Geen van beide varianten veroorzaakt excessieve belasting op omliggende straten.
Beiden zijn uitvoerbaar en technisch te verdedigen.
Waarom de voorkeur uitgaat naar Variant 1 (zuidwaarts)
Hoewel beide varianten verkeerskundig kunnen, kent variant 1 belangrijke voordelen in termen van mitigeerbaarheid:

- Variant 1 stuurt verkeer vooral naar Reguliersgracht en Amstel. Deze straten zijn smal, maar worden volgens de berekeningen niet bovenmatig belast.
- Mochten er toch ongewenste pieken ontstaan (bijv. op Achtergracht of Falckstraat), dan is er een eenvoudige en effectieve mitigerende maatregel:
    - de noord–zuid diagonaal van Frederiksplein kan in het verlengde van de maatregel óók eenrichtingsverkeer worden;
    - hierdoor worden kwetsbare straten ontzien en wordt verkeer gedwongen via de robuustere Vijzelgracht in- of uit te rijden.
- Als we overgaan tot het afsluiten van de diagonaal Frederiksplein geldt tevens dat de Huidekoperstraat actief gemonitord moet worden, zodat deze niet als sluiproute gaat functioneren. Hiervoor zijn aanvullende inrichting/hard afsluiten mogelijk.

Wat wordt gevraagd
Dat het DB instemt met variant 1 als te ontwikkelen pilot, omdat:

- de verkeersdruk op de Utrechtsestraat aantoonbaar halveert,
- de risico’s op omliggende straten beheersbaar zijn,
- mitigatie bij problemen eenvoudig en effectief in te zetten is,
- en het de meest robuuste basis biedt voor een toekomstig verkeersbesluit.

Ad 3. In te stemmen de verdere uitwerking te starten met een bewonersavond met toelichting op de gewenste pilot en de gekozen voorkeursvariant.

Wat ligt er voor

- Een eerste bewonersavond (B1-niveau) waarin de onderbouwing, impact en risico’s worden toegelicht.
- Participatie is gericht op het ophalen van input voor het besluit, niet op co-creatie van het ontwerp.

Waarom instemming nodig is

- Na jaren van onrust in de buurt is nu voldoende data (tellingen, praktijkobservaties november, VMA) beschikbaar om zorgvuldig in

gesprek te gaan.
- Met de bewonersavond wordt het proces transparant en kunnen aandachtspunten worden opgehaald die nuttig zijn voor de uitwerking.

Wat wordt gevraagd
Dat DB instemt met de start van participatie en de organisatie van een bewonersavond, als onderdeel van het zorgvuldig voorbereiden van het verkeersbesluit in februari 2026.

Bevoegdheidsgrondslag	- DB Centrum is gemachtigd om besluiten te nemen op terreinen als verkeer & vervoer, inrichting openbare ruimte en burgerparticipatie binnen de kaders die het stadsbestuur stelt. - Binnen de mandaatregeling voor 2024 zijn taken als “Wegen / verkeer”, “Openbare ruimte / inrichting” en “Burgerparticipatie, inspraak en initiatief” expliciet aan het DB Centrum toegewezen.
Volgende processtappen	- Starten met verdere uitwerken van de pilot - Informeren van de stadsdeelcommissie over het voorgenomen voorkeursbesluit en het te volgen proces. - Het organiseren van een eerste bewonersavond
Advies, afstemming en participatie	Afstemming heeft plaats gevonden; BIZ Utrechtsestraat BIZ Vijzelgracht/straat BIZ Rembrandplein Gebiedsmakelaars Programmamanager Realisatie Adviseur Verkeersmanagement V&OR Programma Taxi Logistiek V&OR Nood en hulpdiensten In het vervolgtraject zal naast een eerste bewonersavond de participatie binnen de pilot worden vormgegeven en nader uitgewerkt.
Documenten (bijlagen)	*1. VMA verkeersanalyse* *2. …*
Behandelend ambtenaar en contactgegevens	5.1, 2, e amsterdam.nl 5.1, 2, e amsterdam.nl, 5.1, 2, e amsterdam.nl 5.1, 2, e @amsterdam.nl

GOEDKEURING / AANBIEDEN VOOR AGENDERING

Verzoek:	Graag laten goedkeuren door: 5.1, 2, e 5.1, 2, e