Leefbaarheid en veiligheid Utrechtsestraat

public mediation

30 maart 2026

Introductie

Op 30 maart kwamen ongeveer 250 bewoners en ondernemers bijeen in de Duif voor een buurtavond over leefbaarheid en veiligheid in de Utrechtsestraat. Deze avond is georganiseerd naar aanleiding van …
Er ligt een voorstel om eenrichtingsverkeer in te voeren in de Utrechtsestraat, maar een besluit hierover is nog niet genomen.

De avond begon met een plenaire introductie en welkom door Nienke van Renssen, lid van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum. Zij benadrukte dat ze erg blij is met de hoge opkomst en dat ze benieuwd is naar de uitkomsten van de avond. Daarna heeft de projectleider van de gemeente een presentatie gegeven over de aanleiding van dit traject, de verkeerskundige onderzoeken die in en rondom de Utrechtsestraat zijn uitgevoerd en de probleemdiagnose die daaruit volgt. Ook vertelde hij over de verschillende scenario's die de gemeente verkend heeft en dat er uit deze verkenning een voorstel van de gemeente over eenrichtingsverkeer in de Utrechtsestraat is voortgekomen.

Na het plenaire gedeelte konden aanwezigen in tien groepen met elkaar in gesprek. Deelnemers spraken met elkaar over de probleemdiagnose van de gemeente, of zij zich hierin herkennen en op welke manier zij aankijken tegen de leefbaarheid en veiligheid in de Utrechtsestraat en het omliggende gebied. In alle groepen hebben deelnemers het ook gehad over het voorstel voor eenrichtingsverkeer, hoe zij hier tegenaan kijken, welke zorgen zij hebben, en of zij eventuele andere verbetervoorstellen hebben voor de problematiek die zij ervaren. In dit verslag ziet u een weergave van deze gesprekken.

Verloop en sfeer

Na de presentatie van de projectleider waren er veel vragen vanuit de zaal. O.a. vragen over de veiligheid van de verkeerssituatie rondom de basisscholen in de buurt, vragen over cijfers van ongevallen en naar data van de verkeersstromen in het gebied. Vanwege het grote aantal aanwezigen konden niet alle vragen beantwoord worden. Na afloop van het plenaire gedeelte is een deel van de aanwezigen vertrokken. Het grootste deel van de aanwezigen bleef in de Duif om met elkaar in gesprek te gaan.

De meeste tafelgesprekken verliepen constructief en met aandacht voor elkaars ervaringen, ook wanneer deelnemers inhoudelijk van mening verschilden. Bij meerdere tafels ontstonden gesprekken tussen mensen met verschillende perspectieven (bijv. voorkeur voor auto's of juist fietsers), waarbij respectvol werd geluisterd en argumenten werden gewisseld.

Soms begon een gesprek wat rommelig of terughoudend, bijvoorbeeld door onrustige plekken in de zaal, in- en uitstroom van mensen, of doordat deelnemers het gevoel hadden dat hun inbreng weinig invloed zou hebben. In die gevallen ontstond gaandeweg alsnog meer rust, herkenning en openheid, en vormde zich een vaste groep waarmee een constructief gesprek mogelijk werd.

Bij een aantal tafels lag de focus sterk op het voorstel voor eenrichtingsverkeer. Veel deelnemers

hadden behoefte om daar direct zorgen over te delen. In vrijwel alle groepen kwam naar voren dat bewoners de koppeling tussen het ervaren probleem en de voorgestelde oplossing niet zien, en sommigen uitten wantrouwen richting eerder gedaan onderzoek of het gemeentelijke proces. Desondanks bleef de sfeer overwegend prettig, en werden zorgen en frustraties in een luisterende en respectvolle setting gedeeld. In sommige gesprekken benoemden aanwezigen dat zij het geschreeuw van een paar buurtgenoten gênant vonden.

Wordt de diagnose van de gemeente herkend?

In alle gesprekken werd duidelijk dat veel bewoners en ondernemers zich niet herkennen in de probleemschets van de gemeente. De Utrechtsestraat wordt gezien als een drukke, maar typische stadsstraat, waar mensen over het algemeen goed rekening met elkaar houden. Veel deelnemers benoemden dat de straat niet onveilig voelt, dat het ervaren 'shared space'-karakter goed werkt, en dat er volgens hun ervaring weinig ongelukken gebeuren, zelfs over een langere periode. Drukte wordt gezien als iets wat juist alertheid creëert, in plaats van extra risico's. Bewoners ervaren opstoppingen en volle stoepen vooral als vervelend, maar niet als structureel onveilig of als probleem dat ingrijpende maatregelen rechtvaardigt. Sommige aanwezigen gaven aan dat zij het gevoel hadden dat hen een probleem werd "aangepraat" of dat de diagnose past binnen een bredere autoluw-agenda. Ook werd regelmatig aangegeven dat men de koppeling tussen de ervaren situatie en het voorstel voor eenrichtingsverkeer niet logisch vindt, en dat de gepresenteerde onderzoeken weinig herkenning oproepen.

Wat nu al goed gaat

Bewoners en ondernemers benoemden verschillende elementen die nu al goed werken in de Utrechtsestraat. De lage bruggen zorgen voor goed overzicht, waardoor verkeersstromen voorspelbaar zijn en weggebruikers elkaar tijdig zien. Daarnaast merken deelnemers op dat er in het verleden verschillende maatregelen zijn ingezet die ervoor hebben gezorgd dat de straat rustiger en veiliger is geworden. Het zebrapad bij de Kerkstraat wordt bijvoorbeeld als prettig en veilig ervaren, de knip bij het Rembrandtplein werkt goed en ook door de invoering van 30km per uur is het veiliger geworden in de Utrechtsestraat. De knip in de Van Woustraat maakt die straat veiliger en rustiger, al merken niet alle bewoners daar in de Utrechtsestraat veel van. De knip op de Blauwbrug (2019) wordt breed gezien als een positieve ingreep die de verkeersdruk in de Utrechtsestraat aanzienlijk heeft verminderd. Volgens bewoners is de straat daardoor tegenwoordig grotendeels rustig, met alleen nog piekdrukte tijdens venstertijden, wanneer busjes op de stoep laden en lossen. Die momenten – bijvoorbeeld rond 11 uur 's ochtends – kunnen leiden tot opstoppingen, maar worden gezien als beheersbare, tijdelijke situaties binnen een verder goed functionerende straat.

Proces

Behoefte aan een eerlijk en transparant proces

Deelnemers hadden eerder betrokken willen worden en ervaren te veel eenrichtingsverkeer in de communicatie. Pogingen tot contact of toezeggingen werden volgens hen niet of onvoldoende opgevolgd. Een zichtbare en aanspreekbare bestuurder of vaste gesprekspartner wordt gemist.

Behoefte aan begrijpelijk onderzoek

Deelnemers willen de beschikbare rapporten inzien. Ze missen basisinformatie, zoals definities van ‘gevaarlijke situaties’, vergelijking met andere straten en informatie over uitvoeringsmethoden. Men denkt dat belangrijke cijfers ontbreken, zoals over bestemmingsverkeer en ongevallen; men gaat ervan uit dat die laatste in elk geval bestaan. Ook vraagt men of een second opinion mogelijk is.

Issues, verbetervoorstellen en zorgen

Issues	Beschrijving	Verbetervoorstellen van deelnemers	Zorgen bij eenrichtingsverkeer als oplossingsrichting
Stoepen	Deelnemers ervaren dat de stoepen te smal zijn om elkaar goed te kunnen passeren; inhalen kan amper zonder de straat op te gaan. Daarnaast loopt de stoep op veel plekken schuin af richting de weg, wat het moeilijk maakt om je veilig te bewegen, vooral voor mensen met rollators, rolstoelen, krukken, kinderwagens, of een steekwagentje. De loopruimte wordt verder beperkt doordat ondernemers veel ruimte op de stoep innemen. Genoemd worden: reclameborden (zoals bij Rains en de Italiaanse trattoria), bankjes, plantenbakken, containers, fietsen en mensen die bij winkels wachten of consumeren (zoals rijen bij coffeeshops). Hierdoor wordt de stoep vaak onbegaanbaar en moeten voetgangers uitwijken naar de straat. Over de functie van de stoep	Veel mensen zouden graag bredere stoepen zien, zodat voetgangers elkaar kunnen passeren zonder de straat op te moeten. Verder wordt voorgesteld om strenger te handhaven op obstakels op de stoep, zoals reclameborden, bankjes, plantenbakken en containers, zodat de beschikbare loopruimte niet verder wordt beperkt. Sommigen pleiten voor een duidelijke fysieke grens tussen stoep en straat, bijvoorbeeld door Amsterdammertjes of hobbeltjes, om parkeren of stilstaan op de stoep te voorkomen en de veiligheid te vergroten. Tegelijkertijd geven enkele deelnemers aan dat zij het belangrijk vinden dat elementen zoals bankjes en plantenbakken behouden blijven, en dat	Leveranciers moeten ook bij eenrichtingsverkeer nog steeds laden en lossen op de stoep, waardoor stoepen niet veiliger of toegankelijker worden.

	bestaan verschillende opvattingen: sommige deelnemers vinden dat de stoep écht voor voetgangers is, terwijl anderen juist willen dat bankjes en plantenbakken behouden blijven en dat eventuele plannen eerder ten koste gaan van de autostrook dan van ondernemers.	eventuele aanpassingen eerder ten koste moeten gaan van de rijbaan voor auto's dan van ondernemers of het verblijfsklimaat op de stoep.	
Rijgedrag	Meerdere deelnemers uitten zorgen over hardrijders: vooral e-bikes, motorfietsen, taxi's, vuilniswagens en auto's zouden regelmatig te hard rijden, ook bij zebrapaden en in de avonduren wanneer het rustig is. Er wordt daarnaast veel door rood gereden door tweewielers, specifiek genoemd wordt het gebied rond het Frederiksplein en café Oosterling richting Van Soest. Taxi's rijden volgens deelnemers regelmatig over de trambaan, wat bij de tramhaltes leidt tot onveilige en onduidelijke situaties. Dit wordt mede mogelijk gemaakt door een taxiontheffing, waarvan sommigen zich afvragen of deze kan worden opgeheven. Voor gezinnen met kinderen	Om hardrijden en onveilig gedrag in het verkeer aan te pakken, noemen deelnemers een aantal voorstellen. Allereerst is er behoefte aan meer handhaving op te hard rijden, door rood rijden en taxi's die over de trambaan rijden. Daarnaast stellen deelnemers voor om flitscamera's of snelheidscamera's te plaatsen. Ook wordt genoemd dat er meer 30 km/u-borden moeten komen, of dat het huidige bord lager en beter zichtbaar moet worden opgehangen. Enkele deelnemers zouden de maximumsnelheid het liefst verlagen naar 15 km/u, vooral ook voor trams.	Deelnemers vrezen dat auto's en taxi's met eenrichtingsverkeer harder gaan rijden, vooral 's avonds wanneer de straat rustiger is. De Utrechtsestraat wordt dan mogelijk een racebaan, omdat het verkeer door het eenrichtingsverkeer sneller en voorspelbaarder wordt. Daarnaast hebben deelnemers de zorg dat automobilisten bij verstoppingen tegen het verkeer in gaan rijden, ondanks dat er eenrichtingsverkeer is. Dit creëert onveilige situaties, vooral voor kinderen. Met eenrichtingsverkeer zal meer verkeer elkaar kruisen op plekken waar fietsers vaak hard

	voelt de straat hierdoor soms onveilig. Tegelijk leeft bij enkele deelnemers de zorg dat auto's bij eenrichtingsverkeer nog harder gaan rijden.	Verder worden verkeersdrempels genoemd, om de snelheid van verschillende gebruikers af te remmen en racen tegen te gaan. Bijvoorbeeld rond het kruispunt bij Oosterling zouden deelnemers graag verkeersdrempels zien.	doorfietsen. Een voorbeeld is het kruispunt met stoplicht bij Oosterling. Hierdoor kunnen meer onveilige situaties ontstaan.
Laden en lossen	Deelnemers herkennen dat piekmomenten van drukte samenvallen met de momenten waarop winkels en horeca worden bevoorraad. Tijdens die momenten ontstaan opstoppingen die de toegankelijkheid verslechteren. Bestelbusjes staan daarbij vaak op de stoep of half op de rijbaan, waardoor voetgangers moeten uitwijken en er onveilige situaties ontstaan. Volgens deelnemers worden laad- en lostijden en het parkeren op de stoep onvoldoende gehandhaafd.	Om opstoppingen tijdens de bevoorrading te verminderen, stellen deelnemers voor om de venstertijden aan te passen of te versmallen, bijvoorbeeld vóór 7:30 uur of na 20:00 uur. Daarbij werd wel benoemd dat ondernemers hebben aangegeven dat dit logistiek lastig kan zijn, en daar was begrip voor bij bewoners. Daarnaast wordt voorgesteld om meer laad- en losplekken achter elkaar te maken, zodat bestelbusjes niet op de stoep of midden op de rijbaan hoeven te staan. De laad-losplekken in de Kerkstraat worden genoemd als goed voorbeeld.	Eenrichtingsverkeer lost de problemen met laden en lossen niet op, omdat leveranciers hoe dan ook in de straat moeten zijn en vaak geen alternatieve routes of laadplekken hebben. Bewoners verwachten dat busjes door de routeverlenging nog vaker en tot later op de stoep zullen staan.

		Ook hier wordt beter handhaven belangrijk gevonden: zowel op het correct gebruiken van venstertijden als op het niet op de stoep parkeren tijdens bevoorrading.	
Geparkeerde fietsen	Fietsers parkeren hun fiets vaak op de bruggen en op de stoep, waardoor de stoep minder goed begaanbaar is. Dit versterkt het probleem dat de loopruimte al beperkt is, en dwingt voetgangers soms de straat op te gaan.	Om te voorkomen dat fietsen de stoep blokkeren, stellen deelnemers voor om meer fietsparkeerplekken te realiseren, bijvoorbeeld op en rond het Frederiksplein. Door voldoende stallingsplekken te bieden, zouden fietsen minder vaak op de bruggen of stoepen worden gezet, waardoor de loopruimte verbetert.	
Bereikbaarheid	Deelnemers geven aan dat vakmensen (zoals aannemers) de buurt steeds minder graag bezoeken omdat parkeren moeilijk is en omdat zij bang zijn vast te lopen in de verkeersdrukte in de straat en de omliggende straten. De zorg bestaat dat dit bij eenrichtingsverkeer alleen maar zal toenemen. Daarnaast leeft in het gebied rond de Utrechtsestraat soms een	Voor de bereikbaarheid van bewoners en vakmensen worden verschillende ideeën genoemd. Een voorstel is om de Blauwbrug (weer) te openen richting de grachtengordel, zodat bewoners makkelijker kunnen parkeren en uit het gebied kunnen komen. Daarnaast noemen deelnemers opties om de totale hoeveelheid auto's in het gebied	Met de invoering van eenrichtingsverkeer zullen autobezitters meer kilometers moeten rijden, omwegen maken en meer bochten nemen. Bewoners maken zich zorgen dat hun woning minder goed bereikbaar wordt voor zichzelf en voor vakmensen (aannemers, installateurs). Met eenrichtingsverkeer wordt het gebied minder

	opgesloten gevoel: wanneer er opstoppingen ontstaan op de grachten, de Amsteldijk of de Sarphatistraat, is het lastig om met de auto weg te komen. Dit geldt volgens bewoners ook voor nood- en hulpdiensten, wat men een vervelend en onveilig idee vindt.	te verminderen, bijvoorbeeld door grote auto's te weren, zodat de doorstroming verbetert en opstoppingen afnemen. Ook worden suggesties geopperd om bezoekersverkeer te verminderen, zodat de straat minder verstopt raakt en de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer verbetert.	toegankelijk voor hulpdiensten, waardoor ritten langer kunnen duren. Eenrichtingsverkeer belemmert ondernemers die afhankelijk zijn van laden en lossen.
Gevaarlijke punten	Meerdere specifieke locaties worden genoemd als onveilig of als plekken waar vaak bijna-ongelukken plaatsvinden: • Kruising Utrechtsestraat – Frederiksplein (bij Oosterling): slecht zicht vanuit de Falckstraat, veel door rood rijdende fietsers, en een verkeerslicht dat na 19:00 uur uitgaat. Bij de voetgangersoversteek staat het groen licht te kort aan, waardoor mensen niet genoeg tijd hebben om over te steken. • Kruispunt Prinsengracht (bij Onder de Ooievaar): onoverzichtelijk en druk.	Voor de plekken die als onveilig worden ervaren, doen deelnemers gerichte voorstellen. Bij de voetgangersoversteek bij Oosterling zou de groenfase langer moeten zijn, zodat mensen voldoende tijd hebben om over te steken. Verder zouden deelnemers graag meer zebrapaden zien, omdat die volgens hen goed werken en bovendien helpen om automobilisten langzamer te laten rijden. Ook wordt voorgesteld om op en rond de kruispunten drempels toe te voegen waardoor snelheid afneemt en	Op kruispunten waar fietsers rechtdoor gaan maar auto's straks moeten afslaan (bijv. bij Oosterling) ontstaan met de komst van eenrichtingsverkeer nieuwe conflicten, zeker omdat hier veel fietsers door rood rijden. De verkeerssituatie rond de twee basisscholen wordt mogelijk gevaarlijker door extra autoverkeer. Op de grachten zijn de bruggen hoger dan in de Utrechtsestraat. Hier is voor automobilisten minder zicht, waardoor zij tegemoetkomend verkeer niet zien aankomen.

		overzicht verbetert.	
Toeristen en bezoekers	Bewoners merken op dat toeristen minder gespitst zijn op veiligheid dan zijzelf, waardoor er soms onvoorspelbare situaties ontstaan. In het weekend is het veel drukker door bezoekers en parkerende toeristen. Er leeft een sterk onderscheid tussen bestemmingsverkeer (bewoners, ondernemers, leveranciers) en bezoekers en toeristen. Deelnemers willen graag meer ruimte voor de eerste groep en vinden dat algemene maatregelen nu vooral bewoners treffen. Daarnaast worden volle terrassen tijdens vrijmibo's genoemd als obstakel op de stoep.	Om de drukte door toeristen en bezoekers te beperken, doen deelnemers verschillende suggesties. Zo wordt voorgesteld om bezoekersstromen meer te concentreren rond het Rembrandtplein, en om bezoekers buiten de ring te laten parkeren en met het OV naar het centrum te laten reizen. Enkele deelnemers geven aan dat ze geen TikTokwinkels of andere toeristenwinkels in de straat willen, omdat deze volgens hen vooral extra drukte en verblijfsgedrag van bezoekers aantrekken.	

Aanvullende zorgen bij het voorstel voor eenrichtingsverkeer

Karakter van de straat

Bewoners vrezen dat de ziel en het eigen karakter van de Utrechtsestraat verloren gaat wanneer het verkeer in één richting wordt gestuurd. Het 'organische', 'shared space'-achtige karakter verandert door het formaliseren van de verkeersrichting.

Schade aan kades en panden

Door eenrichtingsverkeer verschuift er meer verkeer naar de grachten, waar de kades en panden kwetsbaar zijn. Bewoners vrezen dat meer (zwaar) verkeer leidt tot schade aan houten funderingen, verzakkingen van kademuren, en belasting van oude grachtenbruggen.

Opstoppingen

Als er op de grachten iets gebeurt — een verhuizing, een stilstaande auto, een omgevallen boom — is de straat meteen volledig geblokkeerd. Op de grachten is minder ruimte om te manoeuvreren, waardoor een kleine blokkade een lange file kan veroorzaken.

Vragen aan de gemeente

1. **Onderzoek, data en transparantie**
    - Waar zijn de onderzoeken en onderzoeksrapporten te vinden die in de presentatie genoemd zijn? Kunnen deelnemers deze inzien of nalezen?
    - Zijn er cijfers beschikbaar over ongevallen, bijna-ongevallen en bestemmingsverkeer?
    - Hoe scoort de Utrechtsestraat in vergelijking met andere, vergelijkbare straten?
    - Wat geldt in gemeentelijke termen als ‘gevaarlijk’? (Welke drempels, definities of indicatoren worden gebruikt?)
    - Hoe effectief waren eerdere maatregelen, zoals stoplichten en zebrapaden? Is daar effectdata of evaluatiemateriaal over beschikbaar?
    - Zijn het nieuwe 30 km/u-beleid en de recent geplaatste zebrapaden meegenomen in de onderzoeken?
    - Is een second opinion op het gebruikte onderzoek mogelijk?
2. **Verkeersmodellen en verwachte effecten**
    - Wat voorspellen de verkeersmodellen over de effecten van eenrichtingsverkeer?
        - Levert de maatregel daadwerkelijk minder verkeer op in de Utrechtsestraat?
        - Wat gebeurt er met het verkeer in de omliggende straten?
        - Zijn die straten en grachten veilig genoeg om dat extra verkeer te verwerken?
        - Neemt het toeristenverkeer af in de doorgerekende scenario’s?
3. **Bereikbaarheid en nood- en hulpdiensten**
    - Wat is de impact van eenrichtingsverkeer op de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten? Is er nagedacht over hoe ambulance, brandweer en politie toegang houden wanneer omliggende straten vastlopen of als er obstakels zijn?
    - Worden ritten langer, en is dat meegenomen in het onderzoek?
4. **Belastbaarheid van grachten, bruggen en kademuren**
    - Is er onderzoek gedaan naar de belasting van de kademuren en bruggen wanneer verkeer zich verplaatst van de Utrechtsestraat naar de omliggende grachten?
    - Wat gebeurt er als er kadeherstel plaatsvindt? Hoe blijft de wijk dan bereikbaar?
5. **Evaluatie en terugdraaien van maatregelen**
    - Wat gebeurt er als eenrichtingsverkeer niet blijkt te werken? Wanneer en onder welke voorwaarden overweegt de gemeente de maatregel terug te draaien? En welke criteria worden daarvoor gebruikt?
    - Hoe wordt dit gemonitord?

Bijlage. Verslagen tafelgesprekken

Tafel Veiligheid (1)

Verloop en sfeer van het gesprek:

Er waren ongeveer 10 mensen in de groep. Het gesprek verliep constructief en prettig. Ze waren het over veel dingen eens en herkenden veel in elkaars ervaringen. En er waren dingen waar ze van mening verschilden maar daar konden ze elkaar wel begrijpen en goed het gesprek over hebben (ze hoefden ook geen consensus te bereiken). De groep wilde het ook hebben over het voorstel van het eenrichtingsverkeer. Hieronder heb ik hun punten daarover ook uitgewerkt.

Hoe ervaren mensen de veiligheid in de Utrechtsestraat?

Een groot aantal deelnemers gaf aan dat ze zich niet herkenden in de problemen die de gemeente presenteerde. Veel deelnemers ervaren de straat niet als onveilig. Het is inderdaad een drukke straat zonder regels maar dat gaat goed. Drukte genereert ook alertheid en daarmee veiligheid. Er zouden weinig/geen grote ongelukken geweest in de afgelopen 50 jaar. Het is relatief niet heel druk en er is geen filevorming. Over het algemeen wordt de straat als veilig beschouwd, maar er zijn wel risico's en problemen in bepaalde situaties.

Probleemverkenning

Trottoirs (ruimte en gebruik)

Deelnemers ervaren over het algemeen dat de stoepen te smal zijn. Inhalen kan amper tenzij je de straat op gaat. De ene deelnemer vindt dat de stoep voor lopen is maar dat nu de winkels die te veel gebruiken. Er ontstaan lange rijen op de stoep voor bijv. coffeeshops. Er staan borden, bankjes, fietsen, bakfietsen voor de winkels, en mensen die voor de winkels consumeren. Een ander vindt juist dat de bankjes en plantenbakken behouden moeten worden en dat plannen niet ten koste moeten gaan van de ondernemers die de stoep gebruiken, maar eerder ten koste van de autostraat.

Rijgedrag (te hard en door rood rijden)

Meerdere deelnemers uitten zorgen over de hardrijders die onveilige situaties creëren. Dit gaat om e-/motor bikes en auto's. Deze rijden ook te hard bij de zebrapaden. Taxi's doen dit ook. Er is hier ook geen handhaving op. Er wordt ook te veel door rood gereden door tweewielers. Dit gebeurt specifiek veel bij het Frederiksplein, bij café Oosterling richting Van Soest.

Voetgangersoversteek

Voetgangersoversteek aan het einde van de Utrechtsestraat (bij Oosterling) staat te kort op groen. Hierdoor heb je niet genoeg tijd hebt om over te steken.

Taxi's

Naast dat taxi's te hard rijden, rijden taxi's door de taxiontheffing soms over de trambaan. Hiermee creëren ze bij de tramhaltes over de hele straat onveilige en onduidelijke situaties.

Dubbel parkeren

Bestelbusjes op de stoep of die half op de weg staan creëren ook onveilige situaties. Dit is

onafhankelijk van de tijd. Laad- en lostijden worden ook niet gehandhaafd

Zorgen bij eenrichtingsverkeer

Meerdere deelnemers vonden dat eenrichtingsverkeer de straat niet veiliger zou maken en zelfs onveiligheid zou vergroten. De volgende punten werden daarbij aangehaald:

- Eenrichtingsverkeer maakt juist dat de onveiligheid toeneemt door de gevolgen die ermee ontstaan:
- Eenrichtingsverkeer zorgt voor meer ruimte voor de auto's. Zij gaan hierdoor harder rijden en daarmee creëer je juist meer onveilige situaties. Wat beter zou werken is betere handhaving van het tweerichtingsverkeer.
- Auto's moeten door omwegen meer kilometers afleggen en meer hoeken slaan, deels ook over het trottoir (over de Utrechtsestraat en de steile bruggen bij de grachten). Hierdoor neemt het gevaar toe.
- Zodra er een verstopping is bij eenbaanswegen gaat men vaak omrijden tegen het verkeer in en dit creëert onveilige situaties, ook voor kinderen.
- Omleidingsroutes zijn niet geschikt om het verkeer te dragen. Het voelt als herverdelen van het gevaar. De stoepen op de grachten zijn namelijk nog smaller dan de Utrechtsestraat en daar kan nog meer onveiligheid worden ervaren.
- Een ander neveneffect is schade aan de panden en kademuren: alle panden op de gracht zijn namelijk van hout en zware auto's veroorzaken schade aan deze panden en aan de kademuren.

Eerder is er een afsluiting geweest van het Frederiksplein. Hierdoor is ervaren dat de Huidekoperstraat zwaar belast werd. Dit is ook bekend en daarom vonden meerdere deelnemers het een verrassing dat de gemeente dit niet zo lijkt te erkennen. Deelnemers ervaren dat de gemeente te gemakkelijk nadenkt hierover.

Verbetervoorstellen

- Er werd meermaals en door meerdere deelnemers gesproken over een afwezigheid en tekort op handhaving. Als er meer handhaving zou zijn, zouden veel onveilige situaties aangepakt kunnen worden. Het liefst gebeurt dit als buurthandhaving: door mensen die uit de buurt komen en het goed kennen. Er is behoefte aan handhaving op:
    - Door rood rijden (m.n. bij oversteekpunten)
    - Te hard rijden (m.n. bij oversteekpunten.)
    - Taxi's die asociaal rijgedrag laten zien ('taxi race' wanneer het rustig is na winkelsluiting).
    - Laad-en lostijden kunnen (beter) gehandhaafd worden.
- Er zouden meer 30-kilometerborden moeten staan. Het bord dat er nu hangt, is niet goed zichtbaar want het hangt te hoog. Handhaving kan ook hiermee samengaan door camera's en metingen te doen.
- Een deelnemer vond dat de bankjes en plantenbakken die er staat juist behouden moeten worden en de plannen niet ten koste moesten gaan van de ondernemers die de stoep gebruikten, maar eerder ten koste van de autostraat.
- Het zou veiliger zijn als de voetgangersoversteek iets langer op groen staat zodat mensen de tijd hebben om veilig over te steken.
- Zorg voor een vermindering in het totale aantal auto's in het gebied in plaats van het

herverdelen.

Tafel veiligheid (2)

Verloop en de sfeer van het gesprek

Men begon meteen de 'geeltjes' in te vullen. We stonden bij een klein, laag tafeltje wat een echt groepsgesprek bemoeilijkte. De sfeer was echter goed en er werd geluisterd naar elkaar. Zo ontstond er bijvoorbeeld een gesprek tussen een dame tegen auto's en een dame die juist fietsers als verkeersonveilig zag. Dat gesprek werd met aandacht voor elkaars argumenten gevoerd. Een aantal mensen gaven aan dat ze het schreeuwen van enkele van hun buurtgenoten gênant vonden.

Hoe ervaren mensen de veiligheid van de Utrechtsestraat?

Deelnemers geven aan dat ze op dit moment weinig problemen zien wat betreft de veiligheid van de Utrechtsestraat. Het is er druk en stads, maar dat hoort er ook bij. Een deelnemer zei: "het organische van de Utrechtsestraat is de ziel van de straat, met eenrichtingsverkeer haal je dat eruit!" Het 'shared space' concept werkt volgens de deelnemers heel goed. Wel geeft men aan dat er op specifieke momenten opstoppingen kunnen ontstaan die het moeilijk maken om je door de straat te bewegen. Dat is voor bewoners vervelend en ondernemers geven aan dat zij zelf en leveranciers hier ook moeite mee hebben. Ook geeft men aan dat de stoepen onprettig zijn voor mensen met rollator of kinderwagen.

Probleemverkenning

De meeste mensen gaven aan zich niet of nauwelijks te herkennen in de probleembeschrijving van de gemeente en de straat zeker niet als onveilig te beschouwen. Ook wordt gezegd dat mensen over het algemeen goed rekening met elkaar houden. Iemand anders geeft aan dat op de kruising Utrechtsestraat - Frederiksplein veel 'bijna' ongelukken te zien. Geopperd wordt dat daar veel beter zou moeten worden gehandhaafd.

Stoepen schuin en smal

Deelnemers geven aan dat de stoep in de Utrechtsestraat aan verbetering toe is. Op dit moment loopt de stoep schuin af richting de weg, wat voor mensen met rollators of kinderwagens geen doen is. Dat de stoep smal is, vonden de deelnemers niet zo erg. Wel geven ze aan dat het gebruik van de stoep door ondernemers de veiligheid tenietdoet. Reclameborden zoals bij Rains en de Italiaanse trattoria, bankjes, containers, etc. maken de beschikbare ruimte om te lopen schaars.

Laden en lossen op piekmomenten

Belevering winkels en horeca: deelnemers herkennen dat de piekmomenten van drukte in de straat samenvallen met de momenten waarop er bij winkels en horeca wordt geleverd. Op die momenten ontstaan opstoppingen die de toegankelijkheid verslechteren.

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid van het gebied: men geeft aan dat vakmensen zoals aannemers nu al niet zo graag in het de buurt komen omdat parkeren moeilijk is en ze bang zijn vast te komen te zitten in de verkeersdrukte op de straat en eromheen. Zorg is dat dit alleen nog maar meer wordt bij één-richtingsverkeer.

Taxi's over de trambaan

Verder wordt aangegeven dat er nog te vaak, met name door taxi's hard over de trambaan wordt gereden, ook daar zou mogelijk met camera's beter op gehandhaafd kunnen worden.

Verkeersdruk en veiligheid

Men geeft aan dat de verkeersdruk al veel minder geworden is sinds de knip van de Blauwbrug in 2019. De situatie nu is dat de straat het overgrote deel van de dag vrij rustig is, maar op piekmomenten heel druk is, waardoor soms onveilige situaties en opstoppingen ontstaan. Dat gebeurt met name tijdens de venstertijden als busjes op de stoepen parkeren om winkels en horeca te beleveren. 11 uur in de ochtend wordt genoemd als druk moment.

Zorgen bij eenrichtingsverkeer

- Dat de ziel en het eigen karakter van de straat verloren gaat.
- Dat de maatregel de problematiek die er is niet gaat oplossen als er niks aan de inrichting van de weg kan veranderen door de trambaan en het gebrek aan middelen bij de gemeente. Ook zullen leveranciers nog altijd moeten parkeren en dat zal vaak op de stoep zijn.
- Dat de Utrechtsestraat een racebaan gaat worden.
- Dat de druk in omliggende straten en grachten te hoog wordt. Specifiek maakt men zich zorgen over de Amstel, de Falckstraat en de Reguliersgracht die op sommige plekken nog smaller zijn dan de Utrechtsestraat. Daar ontstaan nu al opstoppingen, zeker wanneer er vrachtwagens en busjes staan.

Verbetervoorstellen

- Gebruik stoep: strenger handhaven op het plaatsen van reclameborden, bankjes en containers op de stoep.
- Venstertijden aanpassen: Drukte en opstoppingen ontstaan nu vooral op het moment dat er wordt geleverd bij winkels en restaurants. Er wordt voorgesteld de venstertijden te versmallen. Bijvoorbeeld voor half 8 's ochtends en na 8 uur 's avonds.
- Zebrapaden: men geeft aan dat de zebrapaden die er zijn best goed werken en dat ze er graag meer zouden zien zodat auto's minder hard gaan rijden en voetgangers makkelijker over kunnen steken.
- Flitscamera's / snelheidscamera's plaatsen, en meer handhaving in het algemeen.
- Kijk naar een gebied groter dan de Utrechtsestraat zie het in samenhang met alle omliggende starten, de Vijzelstraat etc.
- Verbod op auto's die meer dan een parkeerplek innemen.

Tafel verkeersdrukte (1)

Verloop en de sfeer van het gesprek

Bewoners gaven aan dat zij echt de verbinding van 'het probleem' aan 'de oplossing' (een richtingsverkeer) niet zien. Er valt zeker wat te zeggen over drukte in de Utrechtsestraat op bepaalde momenten, maar het is er niet te druk en al helemaal niet onveilig. Het gevoel leeft dat de gemeente graag de agenda van autoluw wil doordrukken, en de Utrechtsestraat daarvoor gebruikt. Er zijn veel ideeën over hoe het anders zou kunnen, oplossingen die beter zouden passen bij de situatie volgens bewoners. Ook geeft iedereen in deze groep aan nooit te zijn bevraagd, en niemand te kennen die dat wel is (bijv. in referentie naar het

passantenonderzoek) en vraagtekens te zetten bij de onderzoeken die reeds zijn uitgevoerd.

Probleemverkenning

Verkeersonveiligheid en overmatige drukte in de straat wordt niet herkend, een enkeling gaf aan iemand te kennen die is aangereden, maar de problemen liggen vooral bij niet oplettende of te hard rijdende fietsers/fatbikes;

- Er is alleen een periode in de ochtend tussen 9-11 dat het druk is in de straat, en dat ligt eigenlijk alleen aan het laden en lossen, je moet dan als auto wat slalommen, maar dat gaat prima;
- Er zijn in het verleden al veel aanpassingen gedaan: omliggende straten afgesloten, 30KM ingevoerd, etc., wat al (genoeg) goede invloed heeft gehad op de verkeerssituatie in de straat;
- Een aantal problemen die worden gezien, zoals te hard rijden in de straat door niet-bestemmingsverkeer en te lang of niet goed geparkeerd laden en lossen, is veel beter op te lossen door betere handhaving;
- Er zijn een aantal mensen die vinden dat de breedte van het trottoir een probleem is, in elk geval ook dat het afloopt richting de weg, waardoor het lastig navigeren is met rolstoel, maar, ook hier, eenrichtingsverkeer zou dat niet oplossen;
- Deelnemers geven aan nog nooit een verkeersongeluk gezien te hebben in de straat en zich er veilig te voelen, het wordt niet gezien als een te drukke maar juist als bijna dorpse straat midden in de stad.

Zorgen eenrichtingsverkeer

- Er is net een nieuwe speelplaats opgeleverd in de Falckstraat. Zorg is dat daar gevaarlijke situaties gaan ontstaan als daar meer auto's rond gaan rijden;
- Op de grachten is er ook laden- en lossen. Probleem hier is dat je op de grachten niet langs de busjes kan, en dus helemaal gaat vaststaan, met als risico dat je vaststaat tot op de Utrechtsestraat;
- Er zijn zorgen over de zwaardere belasting van al kwetsbare bruggen en grachten, o.a. over de kades van de grachten. In andere stadsdelen staan die op instorten en wordt er juist verkeer weggehaald van de grachten. Heel gek dat het hier gestuurd wordt op juist meer (zwaar) verkeer (want de laad en los bussen moeten ook over de grachten rijden) daarop. Wat als dat straks misgaat? Kost ook erg veel geld, wat er dus juist niet is;
- Zorg is dat er bij McKinsey een verkeersblokkade gaat ontstaan omdat het daar niet duidelijk is waar je heen moet en/of je daar vast komt te staan met draaiende auto's etc;

Verbetervoorstellen

- Regels voor kleinere laad- en losbusjes instellen of kortere venstertijden
- Beter handhaven op verkeerd neergezette busjes of te hard rijdend verkeer
- Enquête op postcode uitschrijven om draagvlak onder bewoners te peilen
- De straat een rode kleur geven om er zo een fietsstraat van te maken en auto's te gast te laten zijn
- Meer zebrapaden toevoegen aan de straat zodat het makkelijker en veiliger wordt om over te steken
- Iemand opperde een boottaxi voor de toeristen zodat zij hun auto ergens anders

kunnen parkeren en met een boottaxi à la Rotterdam naar het centrum kunnen.
- Werken met een bewonerspas en de straat alleen toegankelijk te maken voor bewoners + bezoekers die vooraf worden aangemeld.

Vragen

- Is het mogelijk om beter inzage te krijgen in het gedane onderzoek? Welke meetmethoden zijn gebruikt? Hoeveel mensen zijn er bevraagd?
- Welk type verkeer zorgt het meest voor problemen? Is het mogelijk dit te meten en een scheiding te maken tussen bestemmingsverkeer en niet-bestemmingsverkeer?
- Kan de optie tot het alleen toelaten van bestemmingsverkeer in de straat worden uitgewerkt?
- Waar ga je als auto rijden op de Utrechtsestraat als het eenrichtingverkeer wordt? Midden op de trambaan, of aan één van de twee kanten? Dan los je de situatie dus maar voor één richting op? Kunnen hier filmpjes van worden getoond hoe die situatie er dan in de praktijk uitziet?
- Zou er volgende keer een bestuurder echt bij de sessie kunnen zijn zodat er een gesprek kan plaatsvinden i.p.v. alleen een korte toelichting?
- Voor *wie* is dit een oplossing?

Tafel verkeersdrukte (2)

Verloop en sfeer

Bewoners gaven aan dat zij echt de verbinding van 'het probleem' aan 'de oplossing' (een richtingsverkeer) niet zien. Er valt zeker wat te zeggen over drukte in de Utrechtsestraat op bepaalde momenten, maar het is er niet te druk en niet te onveilig.

Probleemverkenning

- Stoppende of stilstaande auto's (voor laden en lossen maar soms ook bezoekers die even snel naar de winkel willen) kunnen voor tijdelijke problemen zorgen. Je hebt dan geen uitwijkmogelijkheden als fietser of auto, je moet direct op de trambaan. Het gedrag is gemakzuchtig. Dit kan een verkeersituatie onoverzichtelijk maken.
- De problemen zijn niet structureel. Er zijn momenten dat het heel rustig is.
- Alle ingrepen de laatste jaren hebben de situatie enorm verbeterd. Door de knip bij Rembrandtplein rijden er minder auto's, de verhogingen bij de zijstraten geven iets meer overzicht bij het oversteken, het zebrapad zorgt voor langzamer rijden en mensen stoppen ervoor, 30km per uur werkt ook goed.
- Kruisend verkeer over de Utrechtsestraat wordt ervaren als de meest gevaarlijke of moeilijke situaties. Als je kruist moet je 5 keer heen en weer kijken voor alle verkeer.
- Je went aan de situatie. Bewoners die langer in de buurt wonen ervaren de onoverzichtelijkheid of drukte van de straat niet als een probleem, nieuwere bewoners zijn er nog niet aan gewend.
- Als het drukker is op straat let je juist op.
- De stoepen kunnen enorm vol staan. Vooral op vuilophaaldagen kun je er bijna niet langs. De terrassen en geparkeerde fietsen nemen ook ruimte in.

Zorgen eenrichtingsverkeer

- Als er nog minder verkeer in de straat komt is het rustiger. Dit kan juist uitnodigen om harder te gaan rijden/op te trekken.

- Als je niet door de Utrechtsestraat kan, krijg je waarschijnlijk meer mensen die rondrijden rondom de Utrechtsestraat, dat zorgt voor drukte.
- De grachten krijgen meer verkeer, maar daar zijn de stoepen nog smaller.
- Het oversteken van de Utrechtsestraat is het meest gevaarlijk. Daar krijgen we meer van als je de straat eenrichtingsverkeer maakt. Ook al komen dan auto's van een kant, heb je alsnog voetgangers, fietsers en trams die van beiden kanten kunnen komen.

Verbetervoorstellen

- Maak de Utrechtsestraat een officiële fietsstraat (verf het rood). Dit roept ook ander gedrag op bij autoverkeer
- Stoplichten ergens op de Utrechtsestraat, dit zou kunnen helpen bij het oversteken
- Fietsenstalling in de buurt zodat er minder fietsen op straat staan
- Handhaving voor de foutparkeerders
- Meer zebrapaden

Vragen

- Zou een fietsenstalling een optie kunnen zijn?
- Zouden we laad- en los plekken kunnen maken?
- Zou eenrichtingsverkeer en dus meer kruisend verkeer op de Utrechtsestraat juist niet onveiliger zijn?
- Nodigt een brede eenrichtingsverkeer straat niet uit tot harder rijden?
- Kan de Utrechtsestraat een fietsstraat worden?
- Kunnen we iets aan de snelheid van fietsers doen?
- Waarom mogen we geen maatregelen nemen rondom bestemmingsverkeer? Bijvoorbeeld kentekencheck.
- Hoe ziet het proces er verder uit? Wat is onze invloed? Waar in het project zitten we?
- Kunnen we cijfers krijgen over ongelukken?

Tafel gedrag

Verloop en sfeer

Aan de tafel gedrag werd een prettig gesprek gevoerd, niet iedereen was het altijd met elkaar eens, maar er werd goed naar elkaar geluisterd. In deze groep zagen mensen een aantal problemen in de Utrechtsestraat in het kader van onveiligheid en leefbaarheid, maar er was vooral de zorg dat het voorstel van eenrichtingsverkeer deze problemen niet zou oplossen maar juist nieuwe problemen met zich mee zou brengen.

Probleemverkenning

- Er ontstaan onveilige situaties wanneer gebruikers stilstaan. Hierdoor moeten andere gebruikers uitwijken, en dat levert onveilige situaties op. Bij het bevoorraden parkeren busjes op de stoep, fietsers zetten hun fiets neer op de bruggen en de stoep, waardoor de stoep niet meer begaanbaar is.
- De stoepen in de Utrechtsestraat lopen erg schuin af, dat is lastig voor rolstoelgebruikers en mensen met een rollator of kinderwagen. Daarbij is het ook lastig voor het bevoorraden met een steekwagentje.
- De Utrechtsestraat is een straat waar mensen rekening houden met elkaar, ook in het verkeer. Daarom is het juist een veilige en prettige straat. Vooral bewoners zijn

gespitst op hun eigen veiligheid, toeristen niet altijd.

- De bruggen in de Utrechtsestraat zijn laag, waardoor weggebruikers goed overzicht hebben op het verkeer wat hun tegemoetkomt. Doordat je goed kan zien wat eraan komt is het makkelijker om veilig te rijden.
- Het kruispunt bij Oosterling is een gevaarlijke plek. Veel fietsers fietsen door rood en je hebt weinig zicht als je bijvoorbeeld vanuit de Falckstraat komt. Ook gaat het stoplicht na 7 uur 's avonds uit.
- Er wordt veel hard gereden door taxi's en vuilniswagens in de Utrechtsestraat. Ook 's avonds als het rustig is wordt er geraced.
- De knip op de van Woustraat was een goede ingreep, want dat was een gevaarlijke straat. Maar in de Utrechtsestraat is er weinig van te merken in het kader van verkeersdruk. Op de Amsteldijk is het drukker en in de spits staat de Sarphatistraat vol.
- In de groep waren de gedachten verdeeld over de tram. Sommigen vonden het jammer dat de tram niet eruit kan, anderen zijn erg opgelucht dat de tram blijft.

Zorgen eenrichtingsverkeer

- Bewoners maken zich zorgen dat er meer geraced zal worden in de Utrechtsestraat als de straat eenrichtingsverkeer wordt. Ook door bijvoorbeeld taxi's.
- Met de invoering van eenrichtingsverkeer in de Utrechtsestraat zal er meer verkeer over de aanliggende grachten gaan. Op deze grachten zijn de bruggen hoger, waardoor automobilisten minder zicht hebben op het verkeer wat hun tegemoetkomt. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden.
- Bij het kruispunt bij Oosterling zullen auto's met eenrichtingsverkeer afbuigen, terwijl fietsers rechtdoor de Utrechtsestraat in en uit blijven gaan. Veel fietsers fietsen door rood heen, dus er is een zorg dat dit kruispunt met eenrichtingsverkeer gevaarlijker wordt. Er gebeuren nu geen ongelukken (wel af en toe gevaarlijke situaties) op dit kruispunt, er is een zorg dat met de komst van eenrichtingsverkeer juist meer ongelukken gaan gebeuren omdat er meer verkeer zal kruisen.
- Als er op de grachten iets gebeurt (verhuizen, omgevallen boom, stilstaande auto), zit alles vast.
- Als er eenrichtingsverkeer komt, zal er meer zwaar verkeer over de grachten moeten. Bewoners maken zich zorgen wat de invloed hiervan is op de grachten, bruggen en huizen aan de grachten. Zij verwachten meer verzakkingen.
- Wat is de invloed van eenrichtingsverkeer op de toegankelijkheid van nood- en hulpdiensten?
- Deelnemers maken zich zorgen om de veiligheid rondom de twee basisscholen in de buurt. Met de komst van eenrichtingsverkeer zal er meer autoverkeer langs deze scholen komen.
- Stel eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd en het werkt niet. Wanneer (wat is ervoor nodig) dat de gemeente besluit deze maatregel terug te draaien?

Verbetervoorstellen

- Meer zebrapaden
- Drempels om de snelheid te beperken en racen tegen te gaan. Bijvoorbeeld: drempels rondom het kruispunt bij Oosterling.
- Meer laad-losplekken achter elkaar zoals in de Kerkstraat. Dan hoeven busjes niet op

de stoep te parkeren.

- Handhaven op gedrag: te hard rijden en door rood rijden. Bijvoorbeeld door flitsers (inspiratie: Italiaanse oranje flitspalen - VeloOK)
- Duidelijkere grens maken tussen stoep en straat. Bijvoorbeeld door Amsterdammertjes of hobbeltjes te plaatsen, waardoor er niet op de stoep geparkeerd kan worden. Dit geeft een veiliger gevoel op de stoep, vergroot de toegankelijkheid van de stoep en dan hoeven voetgangers niet uit te wijken naar de straat.
- Veel deelnemers zouden blij zijn met bredere stoepen.
- Meer mogelijkheden voor fietsparkeren realiseren, bijvoorbeeld op het Frederiksplein. Nu wordt er veel op de stoep en de bruggen geparkeerd, waardoor stoepen minder begaanbaar zijn.
- Gebruik verkeersdrempels als oversteekpunten voor voetgangers.

Vragen

- Waar zijn de onderzoeken die genoemd zijn in de presentatie te vinden? Kunnen deelnemers deze nalezen?
- Hoe effectief zijn maatregelen (stoplicht, zebrapad) die eerder zijn genomen? Is daar data over beschikbaar?
- Wat is de invloed van eenrichtingsverkeer op de toegankelijkheid van nood- en hulpdiensten?
- Stel eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd en het werkt niet. Wanneer (wat is ervoor nodig) dat de gemeente besluit deze maatregel terug te draaien?

Tafel toegankelijkheid (1)

Verloop en de sfeer van het gesprek

Men wilde graag direct zorgen delen, met name over de eenrichtingsverkeermaatregel. Bij doorvragen over de ervaren toegankelijkheid kwamen de huidige problemen wel op tafel. De sfeer was goed en er werd geluisterd naar elkaar. Zo ontstond er bijvoorbeeld een gesprek tussen ondernemers en bewoners die andere voorkeuren hadden maar elkaar heel goed begrepen.

Hoe ervaren mensen de toegankelijkheid van de Utrechtsestraat?

Deelnemers geven aan dat ze op dit moment weinig problemen zien wat betreft de toegankelijkheid van de Utrechtsestraat. Het is er druk en stads, maar dat hoort er ook bij. Een deelnemer zei: “het is geven en nemen en dat hoort erbij.” Wel geeft men aan dat er op specifieke momenten opstoppingen kunnen ontstaan die het moeilijk maken om je door de straat te bewegen. Dat is voor bewoners vervelend en ondernemers geven aan dat zij zelf en leveranciers hier ook moeite mee hebben. Ook geeft men aan dat de stoepen onprettig zijn voor mensen met rollator of kinderwagen.

Probleemverkenning

Opgesloten gevoel en toegang nood- en hulpdiensten

Deelnemers geven aan dat in het gebied rond de Utrechtse straat soms een opgesloten gevoel heerst omdat het niet makkelijk is er weg te komen met de auto, zeker als er opstoppingen ontstaan in de omliggende straten en grachten door vrachtwagens. Speciaal voor nood- en hulpdiensten is dit een probleem en vinden mensen dat een vervelend idee.

Dat zouden ze graag anders zien.

Toegankelijkheid van de stoep

Deelnemers geven aan dat de stoep in de Utrechtse straat aan verbetering toe is. Op dit moment loopt de stoep schuin af richting de weg, wat voor mensen met rollators of kinderwagens geen doen is. Dat de stoep smal is, vonden de deelnemers niet zo erg. Wel geven ze aan dat het gebruik van de stoep door ondernemers de toegankelijkheid tenietdoet. Reclameborden, bankjes, containers, etc. maken de beschikbare ruimte om te lopen schaars.

Belevering winkels en horeca

Deelnemers herkennen dat de piekmomenten van drukte in de straat samenvallen met de momenten waarop er bij winkels en horeca wordt geleverd. Op die momenten ontstaan opstoppingen die de toegankelijkheid verslechteren.

Bereikbaarheid van het gebied

Men geeft aan dat vakmensen zoals aannemers nu al niet zo graag in het de buurt komen omdat parkeren moeilijk is en ze bang zijn vast te komen te zitten in de verkeersdrukte op de straat en eromheen. Zorg is dat dit alleen nog maar meer wordt bij eenrichtingsverkeer.

Verkeersdruk en veiligheid

Men geeft aan dat de verkeersdruk al veel minder geworden is sinds de knip van de Blauwbrug in 2019. De situatie nu is dat de straat het overgrote deel van de dag vrij rustig is, maar op piekmomenten heel druk is, waardoor soms onveilige situaties en opstoppingen ontstaan. Dat gebeurt met name tijdens de venstertijden als busjes op de stoepen parkeren om winkels en horeca te beleveren. 11 uur in de ochtend wordt genoemd als druk moment.

Veiligheid

In de buurt wonen en leven er best veel kinderen. De Utrechtsestraat wordt nu soms als onveilig ervaren voor kinderen, vooral omdat de stoepen smal zijn en auto's best hard rijden. Deelnemers geven aan dat ze zich zorgen maken dat auto's bij eenrichtingsverkeer nog harder gaan rijden. Met name taxi's en vuilniswagens rijden heel hard. Taxi's rijden ook over de trambaan. Men vraagt zich af of die ontheffing opgeheven zou kunnen worden. Bovendien maken ze zich zorgen of de omliggende straten drukker worden en daarmee onveiliger voor kinderen.

Leefbaarheid

Op avonden waarop de kroegen druk bezocht worden vertonen bezoekers baldadig gedrag wat bewoners overlast geeft. Wens is dat de gemeente meer straatcoaches in zet op die momenten.

Zorgen bij eenrichtingsverkeer

- Dat de maatregel de problematiek die er is niet gaat oplossen, zeker als er niks aan de inrichting van de weg kan veranderen door de trambaan en het gebrek aan middelen bij de gemeente. Ook zullen leveranciers nog altijd moeten parkeren en dat zal vaak op de stoep zijn.
- Dat de Utrechtsestraat zelf minder toegankelijk wordt voor de auto. Dat is voor zowel

bewoners als ondernemers een zorg. Ondernemers moeten er kunnen laden- en lossen.
- Dat de druk in omliggende straten en grachten te hoog wordt. Specifiek maakt men zich zorgen over de Amstel, de Falckstraat en de Reguliersgracht die op sommige plekken nog smaller zijn dan de Utrechtsestraat. Daar ontstaan nu al opstoppingen, zeker wanneer er vrachtwagens en busjes staan.

Verbetervoorstellen

- *Gebruik stoep:* strenger handhaven op het plaatsen van reclameborden, bankjes en containers op de stoep.
- *Venstertijden aanpassen:* Drukte en opstoppingen ontstaan nu vooral op het moment dat er wordt geleverd bij winkels en restaurants. Er wordt voorgesteld de venstertijden te versmallen. Winkeliers en restaurateurs geven echter aan dat dat niet gaat omdat ze het dan logistiek niet meer rondkrijgen. Daar is veel begrip voor onder bewoners die de winkels en restaurants als een essentieel onderdeel van de buurt zien.
- *Zebrapaden:* men geeft aan dat de zebrapaden die er zijn best goed werken en dat ze er graag meer zouden zien zodat auto's minder hard gaan rijden en voetgangers makkelijker over kunnen steken.

Vragen

- Is er nagedacht over de belasting van de kademuren in de omliggende grachten als het verkeer daar overheen moet i.p.v. door de Utrechtsestraat? En, stel er worden werkzaamheden uitgevoerd om die kades te herstellen, hoe kan men dan rijden?

Tafel Toegankelijkheid (2)

Probleemverkenning

- Zebrapad bij de Kerkstraat is een fijn oversteekpunt.
- Reclameborden zorgen ervoor dat het nu te druk is op het stuk tussen de Prinsengracht en de Kerkstraat.
- De mensen die hier komen zijn met name bewoners en leveranciers. In het weekend is het druk met bezoekers en parkerende toeristen.
- Vrijmibo's zorgen voor volle terrassen voor de deur. Dan kan je er moeilijk langs.
- Doordat de stoep aflopend is, is deze niet goed toegankelijk voor rollators, krukken, wandelwagens, etc. Er wordt daarom vaker uitgeweken over straat.
- Er staan vaak busjes op de stoep, dan kan je erlangs maar dat zorgt voor gevaarlijke situaties.
- We moeten geen TikTokwinkels hebben.
- Nu de van Woustraat is afgesloten is het een stuk rustiger.
- Taxi's rijden de Utrechtsestraat uit, na 22.00u in het weekend.
- Er is geen probleem wat betreft toegankelijkheid. De Utrechtsestraat moet blijven zoals zij nu is. De Utrechtsestraat is een gemoedelijke straat, graag zo laten!

Zorgen eenrichtingsverkeer

- Is er nagedacht over nood- en hulpdiensten? En dat de duur van de rit mogelijk langer zal duren?
- Levert deze maatregel minder verkeer op? Zijn de zijstraten dan wel veilig?

- Het is nu al druk vlak bij de basisscholen. Er is een zorg dat het hier met eenrichtingsverkeer nog gevaarlijker wordt.
- Het gebied wordt met eenrichtingsverkeer voor bewoners minder toegankelijk, hun woning wordt minder bereikbaar.
- Met eenrichtingsverkeer worden autobezitters belemmerd, dit zorgt voor extra gereden kilometers door de buurt. Ook met het zoeken naar een parkeerplaats.
- Het is al druk op de Keizersgracht, met eenrichtingsverkeer komt hier nog meer verkeer overheen.
- Een opstopping is op de gracht is al snel een lange opstopping. Op de gracht is minder verkeersruimte om elkaar te passeren.
- Gemeente heeft onderschatting van het probleem, impact van de wegen omheen niet meegenomen. Dit is onderdeel van het anti-autobeleid van de stopera.

Verbetervoorstellen

- Suggestie om de tram eruit te halen (niet iedereen is het hiermee eens).
- Dubbelspoor voor de tram en bredere stoepen.
- Handhaving op de venstertijden voor laden en lossen. We moeten geen ongelukken krijgen.

Vragen

- Neemt het toeristenverkeer af in de verkeersmodellen?

Groep Leefbaarheid (1)

Verloop en sfeer van het gesprek

Een vrij grote groep deelnemers verzamelde zicht bij het thema 'leefbaarheid'. Na een korte uitleg over het doel van het groepsgesprek schreven deelnemers de eerste paar minuten hun ervaringen en behoeften op post-its. Vervolgens kreeg iedereen de kans om diens ervaring en behoefte toe te lichten en konden deelnemers met elkaar in gesprek. De sfeer was goed, de deelnemers luisterden naar elkaar en wisselden hun ervaringen uit.

Hoe ervaren mensen de leefbaarheid in de Utrechtsestraat?

Veel deelnemers ervaren de Utrechtsestraat als erg leefbaar. Het is een fijne buurt, waar mensen zich thuis voelen. Een aantal woont er al decennia. Het is er gezellig en sociaal, en mensen letten op elkaar en houden rekening met elkaar. Een bewoonster geeft aan dat in 40 jaar het niet per se veel drukker is geworden, het was vroeger ook al druk. Volgens veel deelnemers hoort enig rumoer bij het karakter van een stad(straat). Een aantal post-its:

- Als buurtbewoner kan ik prima overweg met schijnbaar gevaarlijke situaties. Er zijn geen gegevens beschikbaar van ongelukken in de afgelopen jaren. Dus wat is nu precies het probleem? Dat is er gewoon niet.
- De leefbaarheid in de Utrechtsestraat krijgt een 7,9. Het is een leefbare ongecompliceerde straat waar veiligheid bestaat uit soms hoffelijk en soms minder hoffelijk gedrag van alle verkeersgebruikers. Uiteindelijk vindt ieder zijn weg in een bepaalde harmonie.
- De Utrechtsestraat is een stadsstraat. Er zijn beperkingen, maar die zijn acceptabel.
- Het is een fijne, levendige, Amsterdamse straat met voor ieder wat wils.

Een kleiner aantal andere bewoners ervaart wel overlast door drukte en onveiligheid en ziet de Utrechtsestraat daardoor als minder leefbaar. Het zou juist fijn zijn als men weer rustiger

over straat kan. Nu is de straat te smal en is de verkeersdruk te hoog. Het is onveilig voor fietsers en voetgangers. De tram is cruciaal voor bereikbaarheid.

Probleemverkenning

Een aantal deelnemers ervaart de drukte in de straat. De meeste deelnemers ervaren het probleem dat de gemeente ziet niet. Verkeersdrukte hoort erbij, het is geen probleem. Wel zijn er een aantal aandachtspunten:

- *Huftergedrag*: er zijn bestuurders die in auto's rijden (veelal met buitenlands kenteken) die nu door de straten sjezen en zich niet aan de regels houden en geen rekening houden met de bewoners. Dit geldt ook voor taxi's en fatbikes. Het huftergedrag is veel te merken bij bijvoorbeeld Boerenjongens.
- *Stoepbezetting*: de geparkeerde auto's, stoeltjes en tafeltjes van mensen en bedrijven, rijen mensen op straat die voor een bedrijf staan te wachten, fietsen, en andere spullen blokkeren vaak de stoepen. Dit zorgt ervoor dat mensen die niet goed ter been zijn of met bijvoorbeeld een kinderwagen lopen niet meer over de stoepen kunnen. Hierdoor moeten zij van de stoep af en op de straat lopen, wat voor onveilige situaties zorgt.
- *Veel verschillende soorten verkeersstromen*: tram, fietsers, voetgangers, fatbikes, elektrische autootjes, vrachtwagens of bestelbusjes, taxi's, noem het maar op. Er is een grote hoeveelheid verschillende soorten stromen wat voor een gevoel van drukte kan zorgen.
- *Onervaren fietsers op de weg*: voor onervaren fietsers kan het spannend zijn dat er geparkeerde auto's staan en ook tramrails in het midden van de weg liggen waar zij in kunnen rijden als zij moeten uitwijken.
- *Geparkeerde auto's op de weg die laden en lossen op levertijden*: als je 's ochtends als fietser door de straat fietst kan het wel druk zijn.
- *Snel rijden*: Op sommige momenten wordt er te snel gereden. Aan de andere kant is het juist een soort afremming, je kan er niet snel rijden.
- *Toeristen*: de toeristen gedragen zich anders dan de bewoners van de Utrechtsestraat. Zij houden geen rekening met anderen, staan in lange rijen voor bijvoorbeeld Boerenjongens, en zijn niet ervaren op de fiets. Dat kan voor overlast en onveilige situaties zorgen.
- Plekken die toeristen aantrekken, zoals de coffeeshop. Daar staan mensen te wachten in lange rijen die de hele stoep en delen van de straat bezetten, en dit zorgt voor herrie.
- De vele rondrijdende taxi's 's avonds zijn hinderlijk.
    - Post-it: verkeersdruk is alleen een probleem door taxi's.

Veel van bovenstaande punten gaan over gedrag en over het gebruik van de weg, maar niet over 'simpelweg' de drukte van het verkeer, waardoor eenrichtingsverkeer volgens veel deelnemers niet de juiste oplossing zijn.

- Post-it: problemen zijn voornamelijk het gevolg van gedrag en gebrek aan handhaving. Niet van mensen of verkeer.

Zorgen bij eenrichtingsverkeer

Een aantal deelnemers geven aan dat eenrichtingsverkeer een positieve ontwikkeling zou zijn. De straat zou rustiger en veiliger worden, en daarmee meer leefbaar.

Veel deelnemers zien eenrichtingsverkeer niet als de oplossing, omdat zij verkeersdrukte niet als probleem ervaren. Daarbij hebben deelnemers een aantal zorgen bij eenrichtingsverkeer:

- *Verplaatsing van het probleem*: het zal in andere straten drukker worden. Er ontstaat een disbalans. Er zijn zorgen over de belasting van omliggende trajecten.
- *Verandering van het probleem*: (minder verkeer = meer toerisme = meer drukte = minder leefbaarheid) als er eenrichtingsverkeer komt, dan wordt de straat meer uitnodigend voor toeristen, voetgangers fatbikes, en dergelijke. Men spreekt de zorg uit dat er dan juist meer overlast wordt veroorzaakt. Deelnemers geven aan dat het een straat van de bewoners zou moeten blijven.
    - Post-it: Een nieuwe Leidsestraat? Ik voorzie problemen van meer toeristen en aantrekkelijkheid van de straat voor bepaalde ondernemers bij afname van verkeersstromen.

Verbetervoorstellen

- Handhaving verbeteren op verschillende onderwerpen die lastig zijn. Hierbij gaat het om de snelheid, het is een 30km weg, dus dat zou men ook moeten rijden, en ook is het belangrijk om het huftergedrag van mensen aan te pakken.
    - Post-it: op zich is het een fijne straat. Er wordt alleen niet gehandhaafd. Als er al een probleem zou zijn, dan kan dit simpelweg opgelost worden door consequente handhaving. (30km, parkeren op de stoep, hufter-rijgedrag, fatbikes, bankjes op de stoep, etc.)
- Toerisme beperken.
- Denk in kleinere oplossingen, zoals het verbeteren van de venstertijden, het aanpakken van de stoepen.
- Het type verkeer veranderen: denk aan elektrische wagentjes die leveren aan de zaken, in plaats van bestelbusjes die de stoep en een deel van de weg blokkeren.
- Vergunningen van bepaalde zaken intrekken die veel toerisme trekken, zoals Boerenjongens.
- Post-it: neem een voorbeeld aan Italiaanse steden: gebied met beperkt verkeer. Alleen bewoners, winkeliers en leveranciers mogen erin. ‘ZTL’ gebieden.
- Kijk naar Barcelona, op zich is eenrichtingsverkeer niet zo verkeerd, daar kan het ook goed gaan. Maar pak het juiste probleem aan.
- Meer doen met drempels en zebrapaden, die werken goed.

Vragen

- In hoeverre is er in huidig beleid en het bedenken van de ‘oplossing’ rekening gehouden met het steeds toenemende aantal (lopende) toeristen in de Utrechtsestraat?
- Hoe wordt leefbaarheid bij eenrichtingsverkeer beter zonder herinrichting?
- Waar gaat het probleem naartoe verplaatst worden?

Tafel Leefbaarheid (2)

Verloop en sfeer

Het gesprek begon wat terughoudend: deelnemers hadden niet het idee dat hun input veel invloed zou hebben. Gaandeweg ontstond er meer herkenning en begrip binnen de groep en werd de sfeer opener. Er was ook ruimte om zorgen te delen; zo gaf een deelnemer aan

zich machteloos te voelen, waarop anderen steunend reageerden.

Hoe ervaren mensen de leefbaarheid in de Utrechtsestraat?

De meerderheid van de deelnemers is tevreden over de Utrechtsestraat. Eén deelnemer gaf duidelijk aan ontevreden te zijn en stond open voor eenrichtingsverkeer.

Probleemverkenning

Drukte en veiligheid

De veelzijdigheid van de drukte kwam naar voren. De groep gaf unaniem aan dat het bij drukte veiliger voelt (t.o.v. wanneer het rustiger is), omdat weggebruikers zich bewuster zijn van hun omgeving. Tegelijkertijd heeft diezelfde drukte een negatieve invloed op de leefbaarheid. Meerdere deelnemers gaven aan dat wandelen in de straat lastig is en soms volledig wordt vermeden.

Overdag en nacht

Overdag wordt de straat als prettig en leefbaar ervaren. In de avond verslechtert dit, onder andere doordat er harder wordt gereden. Deelnemers speculeren dat dit mogelijk komt door beperkt toezicht.

Divers winkelaanbod

De meeste deelnemers zijn positief en zien dit als één van de voordelen van wonen in de Utrechtsestraat.

Zebrapaden en verkeersgedrag

Het zebrapad bij de Kerkstraat werd als positief voorbeeld genoemd. Volgens de deelnemers houden weggebruikers zich hier beter aan dan bij stoplichten of borden. Er werd ook benoemd dat de straat een 30 km/u-zone is en dat dit mogelijk een beperking vormt voor het aanleggen van extra zebrapaden. Dit punt vraagt om nadere uitzoeking.

Scheve stoep

Deelnemers gaven aan dat de stoep op veel plekken scheefligt, wat het lopen bemoeilijkt en het voor voertuigen juist makkelijker maakt om (deels) op de stoep te parkeren.

Amsterdammertjes (paaltjes)

De eerder aanwezige paaltjes worden gemist. Nu worden stoepen vaker gebruikt om voertuigen op te parkeren, wat als onprettig en onveilig wordt ervaren, met name voor ouderen met een rollator of mensen die slecht ter been zijn. De groep gaf aan dat de paaltjes waarschijnlijk niet terugkomen (vanwege 5.1, 2, e. Als alternatief werden onder andere bloemenbakken genoemd.

Niet isoleren

Het gesprek werd afgesloten met de constatering dat deelnemers met plezier in de Utrechtsestraat wonen. Tegelijk werd benoemd dat men al meerdere ingrepen (“acht knippen”) heeft meegemaakt en verdere isolatie wil voorkomen. Bewoners willen onderdeel blijven van de buurt.

Zorgen bij eenrichtingsverkeer

Eén deelnemer staat hier expliciet voor open

- Er leeft twijfel of het de leefbaarheid daadwerkelijk verbetert
- Mogelijke isolatie van de straat (ervaring met eerdere “knippen”)
- Eenrichtingsverkeer zonder aanvullende maatregelen (zoals bredere stoepen of extra handhaving) wordt als onvoldoende en weinig zinvol gezien

Verbetervoorstellen

- Paaltjes om te voorkomen dat voertuigen op de stoep komen; indien niet mogelijk, bloemenbakken als alternatief
- Zebrapaden of andere visuele scheidingen
- Meer handhaving of andere vormen van toezicht, zodat weggebruikers zich beter aan de regels houden (dit werd door deelnemers het vaakst benadrukt)

Proces en gemeente

Er was sprake van teleurstelling en frustratie over het vertrek van de bestuurder. Deelnemers gaven aan behoefte te hebben aan direct contact met bestuurders. Daarnaast ontstond verwarring doordat werd aangegeven dat de bestuurder een afspraak had, waardoor het leek alsof ze daardoor niet kon blijven. Ook leeft het gevoel dat er slechts één voorstel ligt en dat er weinig ruimte is voor inspraak.

Groep overig

Verloop en sfeer

Het gesprek begon rumoerig en geïrriteerd, mede doordat de groep bij de uitgang stond en er mensen in- en uitstroomden. Gaandeweg bleef een vaste groep over en ontstond een constructief gesprek.

Probleemdiagnose gemeente niet herkend

De diagnose van de gemeente werd niet herkend: deelnemers hadden het gevoel dat hen een probleem werd aangepraat. Een 6,5 als veiligheidsbeleving wordt niet zorgelijk gevonden. Men ervaart de Utrechtsestraat niet als te druk of onveilig; het centrum als geheel vormt het referentiekader. De indruk bestaat dat weggebruikers juist voorzichtiger zijn door de drukte en onoverzichtelijkheid. Af en toe werd ‘shared space’ genoemd.

Onveilige punten

Onveiligheid wordt gekoppeld aan specifieke plekken en situaties:

- Kruispunten Frederiksplein (Oosterling) en Prinsengracht (Onder de Ooievaar);
- Glad en aflopend natuursteen op de stoepen, gevaarlijk voor o.a. rollators;
- Trams die regelmatig te hard rijden.

Bezoekers en toeristen

Het onderscheid tussen bewoners/ondernemers (bestemmingsverkeer) en bezoekers/toeristen leeft sterk. Men wil meer ruimte voor de eerste groep en minder voor de tweede. Nu lijkt een algemene maatregel vooral bewoners te raken.

Behoefte aan een eerlijk en transparant proces

Deelnemers hadden eerder betrokken willen worden en ervaren te veel eenrichtingsverkeer

in de communicatie. Pogingen tot contact of toezeggingen werden volgens hen niet of onvoldoende opgevolgd. Een zichtbare en aanspreekbare bestuurder of vaste gesprekspartner wordt gemist.

Behoefte aan begrijpelijk onderzoek

Deelnemers willen de beschikbare rapporten inzien. Ze missen basisinformatie, zoals definities van 'gevaarlijke situaties', vergelijking met andere straten en informatie over uitvoeringsmethoden. Men denkt dat belangrijke cijfers ontbreken, zoals over bestemmingsverkeer en ongevallen; men gaat ervan uit dat die laatste in elk geval bestaan. Ook vraagt men of een second opinion mogelijk is.

Zorgen bij eenrichtingsverkeer

- Men vreest dat eenrichtingsverkeer juist onveiliger maakt: harder rijden, meer opstoppingen, meer illegaal gedrag en meer gereden kilometers (met extra uitstoot en slijtage).
- Men verwacht niet dat bestemmingsverkeer afneemt.
- De Falckstraat en Reguliersgracht zouden de enige uitvalsroutes worden.

Verbetervoorstellen

- Snelheid omlaag (15 km/u), vooral voor trams;
- Blauwbrug openen richting grachtengordel om parkeren voor bewoners te vergemakkelijken;
- Tramrails en stoepranden ophogen;
- Duidelijk fietsverbod op Frederiksplein;
- Meer zebrapaden (hoewel fietsers die vaak negeren);
- Meer handhaving (laden/lossen, tramsnelheid);
- Maatregelen om bezoekers te concentreren rond Rembrandtplein;
- Maatregelen om grote auto's te weren;
- Groter: bezoekers buiten de ring laten parkeren en met OV naar het centrum laten reizen.

Vragen aan de gemeente

- Kunnen onderzoeksrapporten worden gedeeld?
- Wat geldt als 'gevaarlijk'?
- Hoe scoort de Utrechtsestraat t.o.v. vergelijkbare straten?
- Zijn er cijfers over ongevallen en bestemmingsverkeer?
- Is een second opinion op het onderzoek mogelijk?
- Zijn het 30 km/u-beleid en nieuwe zebrapaden meegenomen in de onderzoeken?