Gemeente Amsterdam
Centrum

INTEGRALE STAF (WEEKSTART) CENTRUM

VOOR AANMAKEN ZAAKDOSSIER IN ANDREAS

Zaaknaam	
Rubricering	☐ Actief openbaar ☐ Vertrouwelijk
Portefeuille	<Zie 'Lijst portefeuilles Centrum' voor juiste portefeuillebenaming>
Secundaire portefeuille	
Staf Bestuurder	☐ Staf Centrum Gebied Oost ☐ Staf Centrum Gebied West ☐ Staf Centrum Stadsdeelbrede Onderwerpen

VOOR VOORDRACHT (STAFFLAP)

Vergaderdatum (jjjj-mm-dd)	
Onderwerp	Dit onderwerp komt op de agenda te staan.
Gevraagde beslispunten	1. **Kennisnemen van** de Utrechtsestraat éénrichtingsverkeersstudie 2025 2. **Vaststellen van** variant 1 als voorkeursvariant: Rembrandtplein richting Frederiksplein 3. **Vaststellen van** het participatieplan en instemmen met start participatietraject. 4. **Kennisnemen van** het vervolgproces .
Onderbouwing beslispunten (max. 300 woorden)	**Ad 1. Kennisnemen van de Utrechtsestraat éénrichtingsverkeersstudie 2025** Het DB wordt gevraagd kennis te nemen van deze onderbouwing en te bevestigen dat er, op basis van de adviesnotitie, voldoende aanleiding én verkeerskundige noodzaak is om de maatregel éénrichtingsverkeer voor de Utrechtsestraat verder uit te werken richting een verkeersbesluit. Eerder dit jaar is er een voorkeursbesluit voorgelegd aan het DB over éénrichtingsverkeer Utrechtsestraat. Op dat moment bleek een betere onderbouwing nodig om een besluit te kunnen nemen over de richting hiervan. In deze aangevulde versie zijn drie elementen samengebracht: • een verkeerskundige analyse met VMA-berekeningen; • recente verkeerstellingen en conflictobservaties; • een beoordeling van de ruimtelijke draagkracht van het omliggende wegennet. De notitie beantwoordt daarmee de vragen die eerder bestonden over de effecten buiten de straat en de verkeerskundige noodzaak van de maatregel. **Belangrijkste conclusies uit de notitie**

Invoering van éénrichtingsverkeer halveert de verkeersdruk in de Utrechtsestraat en leidt tot minder verkeersconflicten, minder rem- en inhaalgedrag, betere betrouwbaarheid van het OV, een prettiger openbare ruimte en een betere oversteekbaarheid voor voetgangers.

Het omliggende wegennet heeft ruim voldoende restcapaciteit om het verkeer op te vangen. De grotere straten (Amstel, Weteringschans, Vijzelgracht/-straat) worden slechts voor circa 10–25% extra belast. Ook in relatief kwetsbare straten (Reguliersgracht, Kerkstraat, Nieuwe Looiersstraat, Noorderstraat, Huidenkoperstraat) blijft de extra belasting binnen beheersbare marges:

- Geluid en beweging nemen licht toe, maar blijven binnen wat het straatprofiel aankan;
- Het risico op onveiligheid verandert niet wezenlijk, omdat het om lage volumes gaat;
- Het verkeersbeeld blijft voorspelbaar: geen continue stromen, geen congestie, geen opstoppingen;
- Bewoners blijven de straat ervaren als woon- en verblijfsruimte, niet als doorgaande route.

Omdat we hier te maken hebben met lokaal bestemmingsverkeer ontstaat er géén patroon van rij- en zoekgedrag zoals bij sluiproutes. Mensen zullen moeten wennen aan een de verandering, maar de absolute verschuivingen lijken beperkt en zullen waarschijnlijk snel in dagelijkse patronen opgaan. De evaluatie 6 maanden na invoering zal uitwijzen of dat ook de praktijk wordt.

Ad2. Vaststellen van variant 1 als voorkeursvariant: Rembrandplein richting Frederiksplein
Voor de invoering van éénrichtingsverkeer in de Utrechtsestraat zijn twee varianten onderzocht: noordwaarts en zuidwaarts. In de adviesnotitie wordt Variant 1 – zuidwaarts (Rembrandtplein richting Frederiksplein) voorgesteld als voorkeursvariant. Met deze variant:

- halveert de verkeersdruk op de Utrechtsestraat, waardoor een rustiger en veiliger straatprofiel ontstaat met meer ruimte voor voetgangers en fietsers;
- geldt als randvoorwaarde een nachtelijke taxi-uitzondering (00.00–06.00 uur), zodat de bereikbaarheid van het Rembrandtplein in de late (uitgaans-)uren geborgd blijft.

De uitgevoerde extra tellingen, de VMA-berekeningen en de praktijkobservaties bevestigen allen dat variant 1 de meest verantwoorde en robuuste keuze is. Deze onderzoeken kijken weliswaar vanuit verschillende invalshoeken naar hetzelfde netwerk maar zien daarin dezelfde patronen terugkomen: het verkeer (dat de bestemming kent) kiest voor de meest robuuste en overzichtelijke routes.

Uit de verkeersonderzoeken blijkt dat beide varianten (noordwaarts en zuidwaarts) leiden tot een vergelijkbare halvering van de verkeersintensiteit op de Utrechtsestraat en geen van beide varianten tot excessieve belasting van omliggende straten leidt. Beide zijn uitvoerbaar en verkeerskundig verdedigbaar. De voorkeur gaat uit naar variant 1 (zuidwaarts) omdat deze variant beter te sturen is en ongewenste neveneffecten makkelijker te mitigeren zijn:

- Verkeer dat normaal gesproken via de Utrechtsestraat naar de Utrechtsedewarsstraat gaat wordt vooral via de Reguliersgracht of de Amstel afgewikkeld. De Reguliersgracht (en Achtergracht en Falckstraat) zijn smal, maar worden niet bovenmatig belast; uiteraard kunnen bewoners in het begin extra overlast ervaren maar volgens de cijfers is dit niet excessief en van dien aard dat de leefbaarheid onacceptabel wordt aangetast.
- Mocht in de praktijk toch sprake zijn van ongewenste verkeerspieken (bijvoorbeeld op Achtergracht of Falckstraat), dan kan als mitigerende maatregel overwogen worden om ook op de diagonaal van het Frederiksplein éénrichtingsverkeer in te stellen. Hiermee wordt verkeer nadrukkelijker via de robuustere Vijzelgracht geleid en worden kwetsbare straten ontzien, echter ook de Weteringschans (fietsstraat op de Binnenring) drukker belast metautoverkeer. Wanneer wordt ingestemd met variant 1 wordt deze mitigerende maatregel verder uitgewerkt.

Recente extra tellingen in november 2025, uitgevoerd tijdens de afsluiting van het Frederiksplein richting Utrechtsestraat, bevestigen de resultaten van de VMA-studie en laten zien dat:

- De verkeersreductie op de Utrechtsestraat substantieel en realistisch is, zelfs met een grotere reductie van het verkeer dan het VMA-model berekende;
- Omliggende straten minder worden belast dan het VMA-model berekende, waarmee de lokale leefbaarheid (nog beter) gewaarborgd wordt;

Ad 3. Vaststellen van het participatieplan en instemmen met start participatietraject.
Er ligt een participatieplan voor de invoering van éénrichtingsverkeer in de Utrechtsestraat, waarin is uitgewerkt hoe bewoners en ondernemers bij het voorstel worden betrokken. Onderdeel hiervan zijn:

- een bewonersbrief naar de adressen rond de Utrechtsestraat;
- een bewonersavond op 13 januari 2026 in De Duif (Prinsengracht 756);
- de mogelijkheid om per e-mail te reageren;
- en de mogelijkheid om in te spreken bij de stadsdeelcommissie;

In de bewonersbrief wordt toegelicht dat er nog geen definitief besluit genomen is, en wordt expliciet aangegeven op welke manier en in welke fase bewoners en ondernemers hun inbreng kunnen leveren. Er zijn veel voorstanders, maar ook veel tegenstanders van deze maatregel. Daarom wordt de bewonersbijeenkomst begeleid door een onafhankelijke moderator en gestart met een objectieve ambtelijke toelichting op feiten, verkeerskundige inzichten en mogelijke mitigaties. Het netwerk blijkt voldoende draagkracht te hebben en eventuele risico's zijn beheersbaar. Daarmee kan het gesprek veilig, transparant en constructief worden gevoerd.

Met het vaststellen van het participatieplan geeft het DB richting en duidelijkheid over de wijze waarop participatie plaatsvindt en op welke momenten input wordt opgehaald. De reacties vanuit de brief, de bijeenkomst, e-mail en commissie worden gebundeld en vormen, samen met de onderzoeken, een duidelijke basis voor het verkeersbesluit dat voor april 2026 wordt voorbereid. Op basis van deze inbreng kan het DB het voorstel aanpassen, aanvullende maatregelen treffen of (delen van) de maatregel niet uitvoeren.

Ad 4. Kennisnemen van het vervolgproces
In hoofdlijnen ziet het proces er als volgt uit:

- **Q4 2025 – Q1 2026**: uitvoering van het participatietraject (bewonersbrief, bewoners- en ondernemersavond, schriftelijke reacties, inspraak stadsdeelcommissie);
- **April 2026**: vaststelling van het verkeersbesluit door het DB, op basis van onderzoeken én de gebundelde inbreng van bewoners en ondernemers;
- **Q2 2026**: invoering van de maatregel: inrichting éénrichtingsverkeer, borden, afstemming met OV, logistiek en hulpdiensten, vormgeven eindevaluatie;
- **Q4 2026**: evaluatie van de maatregel op verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid en beleving, inclusief het opnieuw ophalen van ervaringen van bewoners en ondernemers, en besluitvorming over eventuele bijsturing.

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.

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Volgende processtappen	• Het verder uitwerken van het verkeersbesluit en de evaluatie na 6 maanden • Informeren van stadsdeelcommissie over voorkeursbesluit en vervolgproces. • Het organiseren van de bewonersavond • Het nemen van het verkeersbesluit met meenemen van de participatie • Het uitvoeren van het verkeersbesluit • Het uitvoeren van de evaluatie na 6 maanden .
Duurzaamheid	Het voorgestelde besluit draagt bij aan meerdere duurzaamheidsdoelen van de gemeente Amsterdam. Door de invoering van éénrichtingsverkeer in de Utrechtsestraat wordt de verkeersdruk gehalveerd, wat leidt tot minder uitstoot van schadelijke stoffen zoals CO_2 en fijnstof in dit winkelgebied. Dit verbetert de luchtkwaliteit en geluidskwaliteit in de straat en omliggende gebieden.
Advies, afstemming en participatie	• Gebiedsmakelaars: akkoord • Programmamanager Fysiek SDC: akkoord ○ Stadsregie V&OR: akkoord omdat de maatregel omkeerbaar is. Als aandachtspunten worden meegegeven, dat het Weteringcircuit in de spits al op de top van haar capaciteit zit en dat extra auto's over de Weteringschans de fietsstraat in de weg kunnen zitten, en dat in de evaluatie nadrukkelijk gekeken moet worden naar de logistieke bevoorrading van de Utrechtsestraat die met variant 1 vooral over de grachten zal aanrijden; • Programma Taxi: akkoord, onder voorbehoud van de uitzondering om 's nachts noordwaarts te mogen rijden teneinde de standplaats op het Rembrandtplein zo direct mogelijk bereikbaar te houden (de taxibranche zelf wordt geconsulteerd in januari i.h.k.v. de participatie) • Programma Logistiek V&OR: akkoord • Nood en hulpdiensten: akkoord, omdat er geen fysieke belemmering is om bij calamiteiten noordwaarts de Utrechtsestraat in te rijden
Documenten (bijlagen)	1. *Adviesnotitie* 2. *Participatieplan* 3. *concept Bewonersbrief bewonersavond januari 2026*
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

Classificatiegegevens

1	Classificatie	Openbaar/vertrouwelijk (indien vertrouwelijk, vul dan ook rij 4 t/m 7 in)
2	Wie legt geheimhouding op?	n.v.t.
3	Gaat het stuk geheim door naar de commissie en/of raad?	n.v.t.
4	Einddatum	- Tot een bepaalde datum - Tot een bepaald moment (vul dan hieronder de uiterlijke datum in)

		- Voor onbepaalde tijd
5	Uiterlijke einddatum	[Indien er geen specifieke einddatum kan worden genoemd, hier een uiterlijke einddatum invullen.]
6	Grondslag	[Vul hier het Woo-artikel in op grond waarvan dit stuk niet openbaar is]