

2026-02-03 Van Asch van Wijckskade, Binnenstad, Vrachtautoverbod, Verkeersmaatregelen Gemeente Utrecht

Kenmerk: 31160867

Betreft: het intrekken van een vrachtautoverbod en vaststellen van een vrachtautoverbodszone (begin)

Burgemeester en Wethouders van Utrecht;

overwegende,

dat

het gewenst is de hierna volgende verkeersmaatregel in te trekken en vast te stellen;

dat

de hierna te noemen wegen zijn gelegen binnen de bebouwde kom van deze gemeente en bij de gemeente in beheer en onderhoud zijn;

dat

in het kader van artikel 21 van het BABW de volgende belangen volgens artikel 2 van de Wegenverkeerswet ten grondslag liggen aan het onderhavige verkeersbesluit, te weten het intrekken van een vrachtautoverbod en vaststellen van een vrachtautoverbodszone (begin), meegenomen zijn bij de besluitvorming;

dat

met deze verkeersmaatregel de veiligheid op de weg en/of beschermen van de weggebruikers en passagiers verzekerd wordt (art. 2 lid 1a en/of 1b Wegenverkeerswet);

dat

met deze verkeersmaatregel de weg in stand gehouden wordt en de bruikbaarheid daarvan gewaarborgd wordt (art. 2 lid 1c Wegenverkeerswet);

dat

met deze verkeersmaatregel de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet Milieubeheer voorkomen of beperkt wordt (art. 2 lid 2a Wegenverkeerswet);

dat

met deze verkeersmaatregel de door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden voorkomen of beperkt wordt (art. 2 lid 2b Wegenverkeerswet);

dat

op grond van artikel 15, eerste lid, van de WVV 1994 een verkeersbesluit genomen moet worden voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het BABW genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;

Aanleiding en motivering

De historische binnenstad heeft nauwe straten en er rijdt steeds meer verkeer dat zorgt voor opstoppingen, verkeersonveilige situaties, geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit. Dat vraagt om een nieuw evenwicht tussen de verschillende functies, uiteenlopende belangen en hoge ambitie die er zijn op het gebied van de kwaliteit van de leefomgeving. Zoals beschreven staat in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU), Mobiliteitsplan 2040, Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer 2023-2026 en de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 wordt eraan gewerkt om de ruimte in de binnenstad terug te geven aan de bewoners en gebruikers van de stad en wordt naar een gezond leefklimaat gestreefd. Het doel, zoals beschreven staat in het Mobiliteitsplan, is een aantrekkelijk en goed bereikbare binnenstad met meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

In de afgelopen jaren zijn tal van gewichtsbeperkende maatregelen genomen in de binnenstad van Utrecht. Dit was nodig om de werf- en wegkelders (het kwetsbare erfgoed) te beschermen. De kelders bleken vaak in een veel slechtere staat te zijn dan gedacht. Het direct nemen van ingrijpende maatregelen was op dat moment daarom nodig voor de veiligheid van de kelders, de weggebruikers en de directe omgeving. Zo zijn grotere gebieden ingesteld met een twee ton aslastbeperking, zijn er verboden voor vrachtauto's ingesteld en breedtebeperkingen geplaatst op advies van externe onderzoeksbureaus, waaronder Goudappel Coffeng 2020. Aan deze genomen verkeersmaatregelen wordt nu het huidige vrachtautoverbod omgezet naar een zone, zodat de hoeveelheid borden die deze verkeersmaatregel duiden, teruggebracht kan worden, toegevoegd als aanvullende maatregel om de later in dit verkeersbesluit genoemde doelen te kunnen bewerkstelligen. Ook nu nog worden er maatregelen genomen bij kelders die in slechte staat verkeren, bijvoorbeeld door tijdelijk een straat af te sluiten en kelders te stempelen. Ook is de route voor goederenvervoer in de zuidelijke binnenstad grotendeels komen te vervallen en is de aslast verlaagd naar twee ton.

Door het nemen van de urgente maatregelen is er een "lappendeken" ontstaan van gewichtsbeperkende maatregelen. Zo kan het per straat verschillen met welk gewicht er gereden mag worden, of er een breedtebeperking geldt of dat er een maximale voertuiglengte geldt. Deze realiteit maakt het ingewikkeld om routes te plannen, lastig om uit te leggen aan bedrijven voor hun uitvoering en in sommige gevallen ook lastig om op te handhaven. Ook gebeurt het regelmatig dat chauffeurs in een fuik rijden waardoor ze verkeersmaatregelen overtreden. Terwijl er in het Mobiliteitsplan 2040 aangegeven wordt dat de ruimte in de binnenstad zo helder moet zijn dat het verkeer zichzelf regelt, ook logistiek.

Om de werven te beschermen, de voertuigbeperkingen te verduidelijken voor chauffeurs en om te voorkomen dat vervoerders in een fuik rijden, worden er twee gewichtszones ingevoerd voor zwaar verkeer in de binnenstad, te weten: een 7,5 ton TTM totaal gewicht zone én een vrachtautoverbodszone.

In het zuidelijke deel van de binnenstad wordt er een vrachtautoverbodszone ingesteld waarvoor per locatie een verkeersbesluit genomen wordt. Met deze zone worden de werven in de binnenstad beschermd. Het vrachtautoverbod is herkenbaar voor chauffeurs in Utrecht. Dit geldt nu ook al in verschillende delen van de binnenstad. In het vrachtautoverbod gebied liggen een voor logistiek aantal belangrijke plekken, te weten het Stadhuisplein en het Domplein. Hier wordt ruimte geboden door een

vrachtroute in te stellen naar deze plekken. Zwaardere voertuigen mogen de routes alleen gebruiken als de voertuigen een ontheffing hebben.

Voor beide zones geldt dat de zone begint vanaf de bruggen naar de binnenstad, zodat dit herkenbaar is voor de weggebruikers en zij kunnen keren voor de brug wanneer zij het gebied niet mogen inrijden. De toegang tot beide zones wordt met bestaande camera's gehandhaafd, zoals dit momenteel ook al gebeurt in het wervengebied. Omdat met de bestaande camera's de handhaving niet 100% gedekt is, wordt daarnaast ook nog met BOA inzet gehandhaafd en roulerende camera's.

Totaal te nemen verkeersbesluiten

Om onderstaande doelen te kunnen bereiken, wordt er een totaalpakket aan verkeersmaatregelen genomen die elkaar aanvullen. Dit betekent dat er naast deze verkeersmaatregel, te weten het aanpassen van het huidige vrachtautoverbod naar een vrachtautoverbodszone (C7) ook nog de volgende verkeersbesluiten genomen worden per verkeersmaatregel, per locatie voor het vaststellen van:

- Tonnageverbod (C21) (7,5 ton), zone
- Geslotenverklaring in beide richtingen (C1) voor bestelauto's met venstertijden zone, ingaande per 1 mei 2028
- Aanpassing van de venstertijden in het voetgangersgebied in de binnenstad

dat

het doel van bovenstaande verschillende te nemen verkeersmaatregelen, waaronder deze, is het beschermen van het kwetsbare erfgoed, het waarborgen van de veiligheid van het erfgoed, het verbeteren van de leefbaarheid van de binnenstad, het verminderen van de overlast en het goed bereikbaar houden van de binnenstad voor alle doelgroepen;

dat

met deze verschillende te nemen verkeersmaatregelen bovenstaande doelen behaald worden, doordat:

- het aantal voertuigbewegingen verminderd wordt en de voertuigkilometers gereduceerd worden
- het toepassen van efficiënte en duurzame stadslogistiek gefaciliteerd en gestimuleerd wordt
- de overlast gereduceerd wordt voor en door logistiek verkeer
- de binnenstad beter bereikbaar en toegankelijk wordt voor noodzakelijk bevoorradingsverkeer
- er meer duidelijkheid en begrijpelijkheid ontstaat voor weggebruikers

Ontheffingen

dat

- in artikel 17 van de Beleidsregels Verkeersontheffingen opgenomen is dat een ontheffing van de gewichtsbepierking, het vrachtautoverbod, aslast- en breedtebepierking kan worden verleend, indien er een noodzaak is en er in redelijkheid geen alternatieven zijn om de bestemming te bereiken of de activiteit uit te voeren. Van een noodzaak is sprake indien het gaat om bouw, installatie- of reparatiewerkzaamheden. Alternatieven kunnen onder meer zijn het inzetten van kleinere of andere voertuigen en materieel, bevoorradening via het water of andere mogelijke alternatieven. Een ontheffingsmogelijkheid geldt alleen voor straten, waaronder zich geen werfkelders bevinden. Per geval dient afgewogen te

worden naar de concrete omstandigheden van het geval. Op deze wijze is maatwerk mogelijk. De aanvrager dient bij een ontheffingsaanvraag altijd de noodzaak voor de ontheffing en (on)mogelijkheden voor alternatieven aan te tonen. Voorwaarde bij een ontheffing is dat aan de werven en kelders geen schade wordt toegebracht;

- in artikel 17a van de Beleidsregels Verkeersontheffingen vrachtroutes opgenomen zijn. Partijen met een zwaar voertuig kunnen van deze vastgestelde routes gebruik maken als het voertuig niet de geldende aslast overschrijdt en het voertuig in zijn totale samenstelling niet langer is dan 10 meter. Ook hiervoor geldt dat de aanvrager bij een ontheffingsaanvraag altijd de noodzaak voor de ontheffing moet kunnen aantonen;

dat

voor vervoerders zonder deelbare lading, welke dus afhankelijk zijn van een zwaarder voertuig dan 7,5 ton totaal gewicht, ontheffingen komen en dit betekent dan ook dat dit verkeersbesluit ook ten aanzien van vervoerders zonder deelbare lading evenredig en proportioneel is;

dat

er mogelijk bewoners zijn die zorgen hebben dat zij minder goed bereikbaar zijn. Het is echter voor deze doelgroep nu al mogelijk om een ontheffing aan te vragen, bijvoorbeeld voor verhuizingen, verbouwingen en dergelijke;

dat

voorafgaand aan het moment dat er daadwerkelijk gehandhaafd gaat worden, komt er een waarschuwingsperiode om partijen te bereiken en tijd te geven om aanpassingen te doen. Ook is er in 2025 gestart met de communicatie van deze verkeersmaatregel, zodat partijen voldoende tijd hebben om zich voor te bereiden;

Gevolgen

dat

voor de vervoerders met een deelbare lading geldt dat zij de keuze hebben om over te stappen op een lichter, stiller voertuig of dat zij hun voertuigen aanpassen, wat mogelijk kosten met zich meebrengt. Maar ze kunnen ook alternatieven zoeken, bijvoorbeeld bevoorradingsuitbesteden aan de bierboot of aan een andere vervoerder met passende voertuigen. Of ze kunnen ervoor kiezen niet meer in Utrecht te leveren. De meeste partijen moeten sowieso hun manier van transport heroverwegen vanwege de uitbreiding van de ZE-zone. Hierin valt te combineren;

dat

om deze doelgroep kennis te laten maken met de andere vervoersmogelijkheden is er in de herfst van 2025 een "probeeraanbod" georganiseerd. Ondernemers/leveranciers/vervoerders konden diverse voertuigen een maand lang uitproberen, zoals een bakfiets of kleinere elektrische wagens. In 2025 zijn de mogelijkheden om goederen over water te vervoeren uitgebreid met een extra boot en is er gestart met een pilot voor horeca partijen om hun goederen te bundelen. Daarnaast kunnen ondernemers/leveranciers/vervoerders altijd contact opnemen met de Logistiek Makelaar van de gemeente Utrecht. De logistiek makelaar kan meedenken en meehelpen met alternatieve manieren van vervoer;

dat

het belang van eerder genoemde doelgroepen is dat zij de binnenstad moeten kunnen betreden. Door het invoeren van de 7,5 ton TTM maatregel, mogen zij de binnenstad niet meer inrijden met voertuigen zwaarder dan 7,5 ton totaal gewicht. Wel is hiervoor een ontheffingsmogelijkheid. De keuze van de vervoerder welke voertuigen ingezet worden, wordt beperkt. Dit kan economische gevolgen hebben doordat een vervoerder andere, lichtere voertuigen moet aanschaffen en meer personeel moet werven om deze voertuigen te besturen;

dat

er mogelijk meerdere kleinere voertuigen gaan rijden, waardoor er meer verkeersbewegingen ontstaan, in plaats van enkele grote. Kleinere voertuigen nemen echter minder ruimte in en daardoor zal de verkeersveiligheid verbeteren. Ook heeft een groter voertuig meer dode hoeken dan een kleiner voertuig. Aangezien in een groot deel van de binnenstad al een vrachtautoverbod geldt, zijn een groot deel van de ondernemers/leveranciers voor de binnenstad al overgestapt op kleinere voertuigen. Daardoor zijn er geen verkeerskundige gevolgen te verwachten. Daarnaast is er ook sprake van elektrificatie. Meer voertuigen zullen elektrisch zijn waarmee de te verwachte (geluid)overlast beperkt blijft. Voor de 7,5 TTM gebieden geldt dat het wel weer een nieuwe aanpassing is;

dat

er een aantal ondernemers zijn die met een trekker-oplegger bevoorraadt worden. Zij moeten dus aanpassingen doorvoeren om onder het toegestane gewicht te blijven. Kleinere vervoerders kunnen minder makkelijk de lichtere voertuigen in hun vloot voor de binnenstad inzetten, maar ook voor hen zijn er alternatieven mogelijk, zoals eerder benoemd;

Belangenafweging

dat

het behoud van dit kwetsbare erfgoed en het algemene belang, zoals een goed bereikbare en leefbare stad, zwaarder weegt dan het specifieke belang van vervoerders en leveranciers omdat er voor hen alternatieven mogelijk zijn, zoals eerder benoemd. En in een groot deel van de binnenstad gelden al vergaande beperkingen voor voertuigen. Hierdoor ontstaat extra druk op de plekken waar nu nog geen voertuigbeperkingen gelden, waardoor de leefbaarheid afneemt. Met het instellen van onder andere deze verkeersmaatregel, vrachtautoverbodzone (C7), zullen er kleinere voertuigen ingezet gaan worden wat ten goede komt van de gestelde doelen. Het is in ieders belang dat de binnenstad leefbaar en bereikbaar blijft, zo blijft de binnenstad aantrekkelijk voor bewoners, bedrijven en bezoekers

dat

voor ondernemers/leveranciers in de binnenstad deze maatregel een nadeel kan zijn. Maar dit zal in de praktijk meevallen. Op veel locaties in de binnenstad gelden al vrachtautoverboden, dus een groot deel van de ondernemers/leveranciers zijn al overgestapt op kleinere voertuigen. Met deze maatregel worden de verkeersregels in de binnenstad duidelijker. Dit geeft de doelgroep eerder het signaal dat zij een kwetsbaar gebied inrijden. Dit geeft hen meer mogelijkheid om nog te keren en beperkt zoekverkeer in de binnenstad;

dat

er aangewezen routes zijn waar vrachtauto's welkom zijn tot het maximale gewicht van de route. Deze routes kunnen deze zwaardere last aan en zijn bekend bij de sector;

dat

er elektrische bestelbussen zijn met een gewicht zwaarder dan toegestaan binnen de zone waarvoor het vrachtautoverbod gaat gelden. Deze doelgroep krijgt in principe geen ontheffing van het gewicht, alleen bij uitzondering en middels ontheffing op locaties waar dit gezien de staat van het erfgoed mogelijk is. De bescherming van het kwetsbare erfgoed weegt zwaarder dan het duurzaamheidsbelang. Er zijn alternatieven beschikbaar;

dat

dit beleid echter afgestemd is met de Commissie Advies Bevoorrading Utrecht (= CABU) en getoetst bij de grotere vervoerders. Aangegeven werd dat zij middels ontheffingen en aanpassingen hun bedrijfsvoering kunnen voortzetten. De sector werkt verder aan de inzet van lichtere voertuigen;

dat

met dit verkeersbesluit als onderdeel van al deze verkeersmaatregelen bestaande zones en regelingen opgeruimd en gelijkgetrokken worden. Effectief is er dan ook nauwelijks sprake van een verslechtering omdat diverse doelgroepen nu ook al last hebben van de bestaande verboden, zoals onder andere het vrachtautoverbod;

dat

naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen besloten is om de datum van invoering uit te stellen naar **1 mei 2026**, zodat de ondernemers en andere belanghebbenden meer tijd krijgen om hun bedrijfsvoering hierop aan te passen;

dat

met deze verkeersmaatregel de toekomstige situatie in overeenstemming gebracht wordt met de vigerende wet- en regelgeving;

dat

er overeenkomstig artikel 24 BABW overleg heeft plaatsgevonden met de korpschef van de politie over de hierna te noemen verkeersmaatregel en dat deze hiermee akkoord gaat;

gelet

op het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990);

op de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994);

op het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);

Besluiten:

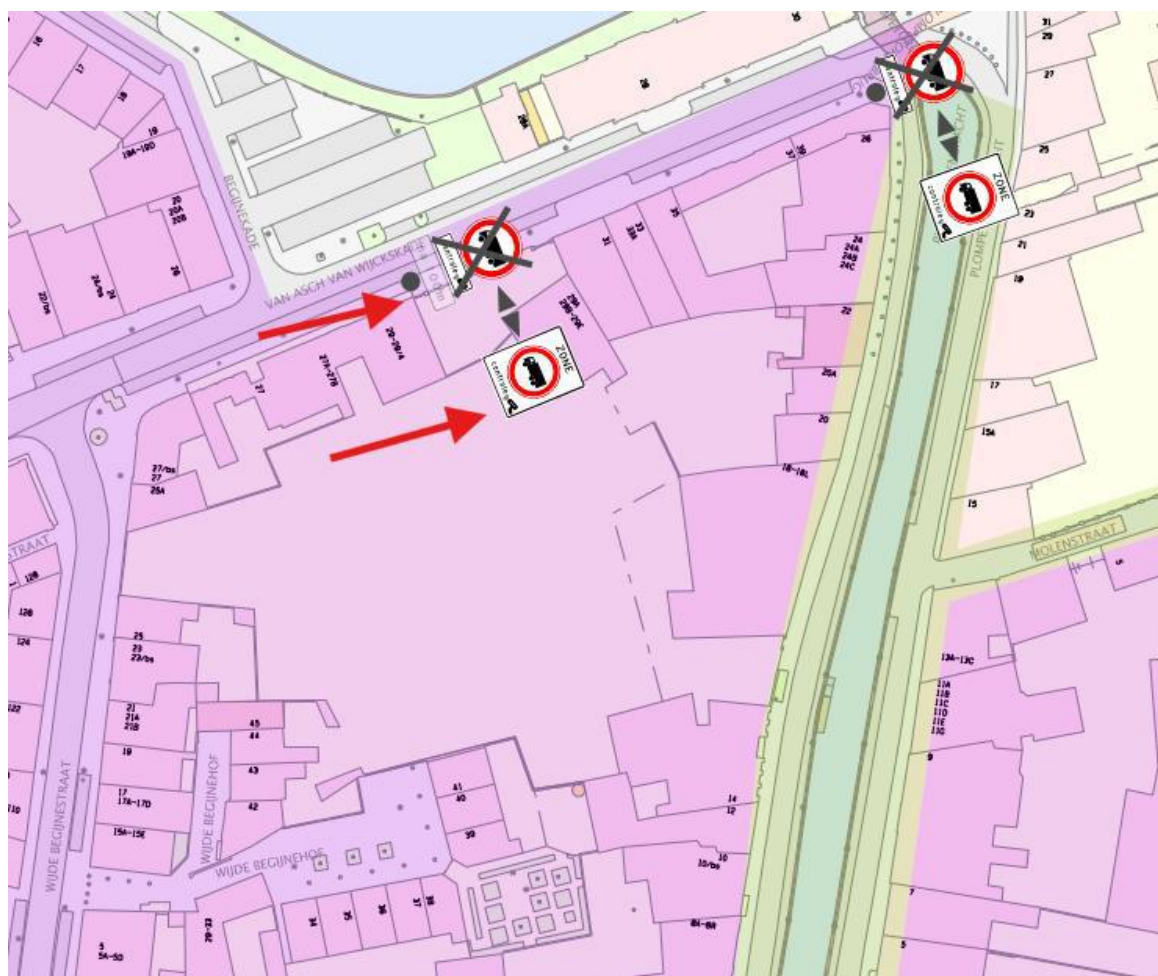
met ingang van **01 mei 2026** in de hierna volgende locatie de aangegeven verkeersmaatregel in te trekken en vast te stellen:

Binnenstad

Van Asch van Wijckskade (ter hoogte van de hoek met de Wijde Begijnestraat huisnummer 27; wegvak: tussen Wijde Begijnestraat en Plompetoengracht)

Intrekken: Gesloten voor vrachtauto's (C7), volgens bijlage 1 van het RVV 1990 met het onderbord "Na 140 m"

Vaststellen: Gesloten voor vrachtauto's (C7) zone, begin volgens bijlage 1 van het RVV 1990 met het onderbord "Na 140 m"



In te trekken C7 met OB "Na 140 m" en vast te stellen C7 zone, begin met OB "Na 140 m"

Utrecht, 3 februari 2026

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

namens dezen:

mw R.H. Kottenhagen-Spin

Adviseur Verkeersbesluiten, afdeling Mobiliteit

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Deze beslissing is digitaal tot stand gekomen en is om die reden niet ondertekend. In een formele en beveiligde omgeving is vastgelegd dat de beslissingsbevoegde akkoord is met de inhoud van dit document en de bekendmaking daarvan.

Gepubliceerd op **10 februari 2026** in het Gemeenteblad.

Nadere informatie met betrekking tot de hiervoor genoemde verkeersmaatregelen kan worden verkregen bij Ontwikkelorganisatie Ruimte, afdeling Mobiliteit, Team Verkeersmaatregelen, telefoon 06-42 239 579 of per mail: verkeersmaatregelen@utrecht.nl

Vindt u het besluit om bepaalde reden onjuist?

Als u vindt dat het besluit onjuist is, dan kunt u hiertegen in beroep gaan bij de bestuursrechter van de Rechtbank Midden-Nederland, afdeling bestuursrecht (onder vermelding van bodemzaken of voorlopige voorziening), Postbus 16005, 3500 DA Utrecht. U dient er rekening mee te houden dat hiervoor griffierecht verschuldigd is. Over de hoogte en de wijze van betaling van het griffierecht kunt u informatie verkrijgen bij de rechtbank Midden-Nederland, telefoon 088-361 6161 of via WhatsApp 06-462 758 07

U kunt ook digitaal het beroep- en verzoekschrift indienen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Let op: u moet uw beroepschrift binnen zes weken na de publicatie in het Gemeenteblad indienen.

Vergeet niet het beroepschrift te ondertekenen.