

2026-02-03 Ambachtstraat, Binnenstad, Geslotenverklaring, Verkeersmaatregelen Gemeente Utrecht

Kenmerk: 31248447

Betreft: het vaststellen van een geslotenverklaring zone, einde met venstertijden voor bestelauto's

Burgemeester en Wethouders van Utrecht;

overwegende,

dat

het gewenst is de hierna volgende verkeersmaatregel 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 vaststellen van een geslotenverklaring voor bestelauto's met venstertijden, einde zone 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 vrijheid van verkeer (doorstroming) zo veel mogelijk gewaarborgd wordt (art. 2 lid 1d 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

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 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 grote delen van de binnenstad, zoals in het kernwinkelgebied, gelden al jarenlang venstertijden. Vracht- en bestelauto's mogen deze straten alleen tussen 06.00 uur en 12.00 uur inrijden, waarvan het laatste halfuur alleen toegankelijk is voor schone distributie. Buiten deze tijden is een ontheffing nodig. In andere straten is deze beperking er niet. De continue aanwezigheid van bedrijfsauto's en vrachtauto's tijdens openingsuren van de winkels in de binnenstad past niet binnen de RSU en de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 vanwege redenen zoals hierboven beschreven staat.

Vanaf 1 mei 2028 gelden daarom in de hele binnenstad overal dezelfde regels voor laden en lossen van vracht- en bestelauto's. De uitbreiding van het venstertijdengebied is nodig, omdat het gebruik van de binnenstad in de afgelopen jaren sterk is veranderd. Het is merkbaar dat de drukte zich niet beperkt tot het huidige venstertijdengebied. Dat geldt ook voor de pleinen en straten zoals de Mariaplaats en Twijnstraat waar de drukte oploopt. Daarom wordt het venstertijdengebied uitgebreid naar het hele gebied binnen de singels. Het toegevoegde venstertijdengebied buiten het voetgangersgebied geldt voor goederenvervoerders en -voertuigen. Zij mogen buiten de venstertijden de binnenstad niet in- en uitrijden voor het laden en lossen van goederen. De venstertijd in het venstertijdengebied is gelijk aan de venstertijd in het voetgangersgebied: 06.00 tot 11.00. Om duurzame stadslogistiek te stimuleren, worden schone voertuigen meer ruimte en tijd geboden om de binnenstad te bevoorraden ten opzichte van brandstof-varianten. Dit gebeurt door het bieden van extra tijd aan schone voertuigen middels een ontheffing.

De zero-emissiezone is in Utrecht op 1 januari 2025 ingevoerd. In de aanlooperperiode naar volledig elektrisch zal het merendeel van de voertuigen de eerste jaren nog aangedreven worden door een brandstofmotor. Daarom worden schone voertuigen meer tijd geboden om ook via een andere weg ondernemers te stimuleren om de overstap te maken naar elektrisch vervoer. Partijen kunnen via een ontheffing deze extra tijd aanvragen.

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 vaststellen van een geslotenverklaring in twee richtingen (C1) voor bestelauto's met venstertijden ook nog de

volgende verkeersbesluiten genomen worden per verkeersmaatregel, per locatie voor het vaststellen van:

- Vrachtautoverbod (C7) zone
- Tonnageverbod (C21) (7,5 ton) zone
- 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 en het gebied binnen de singels, het verminderen van de overlast en het goed bereikbaar houden van het gebied binnen de singels voor alle doelgroepen, 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
- het gebied binnen de singels beter bereikbaar en toegankelijk wordt voor noodzakelijk bevoorradingsverkeer

Gevolgen

dat

door het instellen van venstertijden er een korter tijdsvenster ontstaat, waarbinnen de vrijheid van het logistieke verkeer beperkt wordt. Het logistieke verkeer kan en mag nog steeds de stad inkomen, maar enkel binnen een vastgesteld tijdsvenster. De beperking van het logistieke verkeer levert echter veel voordelen op voor alle stadsgebruikers omdat de leefbaarheid verbeterd wordt met betrekking tot uitstoot en lawaai. Het belang van het verbeteren van de leefbaarheid van de gebruikers van de stad, het bijdragen aan (inter)nationaal beleid en voldoen aan vastgesteld gemeentelijk beleid dient een hoger doel dan het waarborgen van de vrijheid van het verkeer, in dit geval voor stadslogistiek;

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 een pilot gestart 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

dit beleid afgestemd is met de Commissie Advies Bevoorrading Utrecht (hierna CABU) en getoetst bij de grotere vervoerders. Aangegeven werd hinder te verwachten van dit beleid. Dit geldt ook voor kleinere vervoerders. Maar er zijn voldoende alternatieven en deze maatregel is medio 2025 gecommuniceerd zodat zij op tijd geïnformeerd en voorbereid zijn voor invoering in 2028;

dat

de nieuwe venstertijden in overleg met de CABU tot stand gekomen zijn, waaraan ook het Centrum Management Utrecht (CMU) deelneemt. Zij vertegenwoordigen de ondernemers in de binnenstad en hebben meege gedacht over deze venstertijden. De communicatie zal via nieuwsbrieven aan CABU-leden en via andere kanalen verlopen;

Belangenafweging

dat

voor vervoerders en leveranciers van binnenstadondernemers de bereikbaarheid verslechtert door deze maatregel. Zij moeten door deze aanpassing hun goederen binnen een venstertijd gaan afleveren. Echter het belang van vervoerders weegt minder zwaar dan het belang van bewoners, bezoekers, fietsers en voetgangers in het gebied binnen de singels;

dat

voor bewoners, bezoekers, fietsers en voetgangers in het gebied binnen de singels de bereikbaarheid verbetert doordat zij meer ruimte krijgen in het gebied. Voor ondernemers wordt het gebied binnen de singels aantrekkelijker en wordt de economische vitaliteit gestimuleerd doordat er geen voertuigen meer gedurende de gehele dag door dit gebied rijden tijdens de openingstijden van de winkels;

dat

het ook voor de ondernemers van belang is dat het gebied binnen de singels leefbaar blijft, zo blijft dit gebied aantrekkelijk voor bezoekers en bewoners;

dat

met de groei van de Gemeente Utrecht de komende jaren qua inwonersaantal gaat het gebied binnen de singels alleen nog maar drukker worden. Om de veiligheid en leefbaarheid van dit gebied te waarborgen en te verbeteren, worden de venstertijden en de openingstijden van de winkels op elkaar afgestemd;

dat

vervoerders aanspraak kunnen maken op een ontheffing indien zij de noodzaak om buiten de venstertijden in het gebied binnen de singels aanwezig te moeten zijn, kunnen aantonen. Er zijn alternatieven, zoals het gebruik van Licht Elektrische Voertuigen of vervoer over water. Ook kunnen vervoerders overstappen op een elektrisch voertuig zodat zij meer tijd hebben;

Ontheffingen

d at

- in artikel 15 Ontheffing voor terugkerende activiteiten opgenomen is dat een ontheffing voor het rijden met een voertuig in een gesloten gebied of voetgangersgebied of over busbanen en -stroken voor terugkerende activiteiten, verleend kan worden indien er een noodzaak is;
- in artikel 15a Ontheffing voor het rijden met een voertuig in een gesloten gebied met venstertijden binnen de singels opgenomen is dat voor bouw-, installatie-, onderhouds- of reparatiewerkzaamheden een ontheffing kan worden verleend;
- in artikel 16 Ontheffing voor incidentele activiteiten is opgenomen dat een ontheffing voor het rijden met een voertuig in een gesloten gebied of voetgangersgebied voor laden en lossen of in- en uitstappen voor incidentele activiteiten verleend kan worden indien er een noodzaak is;

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. Dit betekent dat dit verkeersbesluit ten aanzien van ondernemers evenredig en proportioneel is;

dat

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

dat

naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen besloten is om de datum van invoering uit te stellen naar **1 mei 2028**, 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 (WVV 1994);

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

Besluiten:

met ingang van **01 mei 2028** in de hierna volgende locatie de aangegeven verkeersmaatregel vast te stellen:

Binnenstad

Ambachtstraat (ter hoogte van het pand Ambachtstraat huisnummer 13 nabij de hoek met de Nobelstraat; wegvak tussen de Kromme Nieuwegracht en de Nobelstraat)

Vaststellen: Gesloten in beide richtingen voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee (C1) zone, einde volgens bijlage 1 van het RVV



Vast te stellen C1 zone, eind

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 redenen 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.