STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814
Nr. 24726
20 mei
2021

Verkeersbesluit definitief besluit Zone zwaar verkeer

Gemeente Amsterdam

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam;

Overwegingen ten aanzien van het besluit

Gelet op

- de Wegenverkeerswet (WVW 1994);
- het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- de Algemene wet bestuursrecht (Awb), met name afdeling 3.4 (Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure);
- de Verordening op het lokaal bestuur in Amsterdam;
- het ontwerp-verkeersbesluit Zone zwaar verkeer van 8 december 2020, bekendgemaakt in de Staatscourant op 4 januari 2021 onder Nr. 128

heeft besloten om bij verkeersbesluit een zonale geslotenverklaring in te stellen voor voertuigen en samenstellen van voertuigen met een totaalmassa hoger dan 7,5 ton voor alle wegen in het gebied dat wordt omsloten door de S100 (centrumring), te weten de Nassaukade, Stadhouderskade, Mauritskade, Zeeburgerdijk, Panamalaan, Piet Heinkade, De Ruijterkade, Westerdoksdijk, Van Diemenstraat en Houtmankade om zo binnen de zone de veiligheid op de weg te verzekeren en de bruikbaarheid van het wegennet te verbeteren door verdere schade van de kwetsbare bruggen en kademuren door overbelasting tegen te gaan en de levensduur te verlengen. De zone valt vrijwel geheel in het stadsdeel centrum, voor een klein deel in het stadsdeel west (zeeheldenbuurt) en voor een halve bruglengte (over de Singelgracht) in de stadsdelen oost, zuid en west. Deze zonale geslotenverklaring houdt ook in dat het voor voertuigen en samenstellen van voertuigen met een totaalmassa hoger dan 7,5 ton niet meer mogelijk is om vanuit stadsdeel noord via de IJtunnel in zuidelijke richting te rijden.

Overwegende:

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit genomen worden voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Aanleiding

In het gebied dat wordt omsloten door een ringweg (S100), de centrumring die loopt over de Nassaukade, Stadhouderskade, Mauritskade, Zeeburgerdijk, Panamalaan, Piet Heinkade, De Ruijterkade, Westerdoksdijk, Van Diemenstraat en Houtmankade bevinden zich veel relatief oude bruggen en kademuren, die niet bestand zijn tegen het huidige zware verkeer. In de afgelopen jaren zijn om die reden in dit gebied bij een aantal bruggen en kademuren acuut maatregelen getroffen om de veiligheid te garanderen. Zoals het afsluiten, ontlasten of ondersteunen van de constructies. Verwacht wordt dat zonder gerichte maatregelen de incidenten verder zullen toenemen.

De huidige regelgeving voor zwaar verkeer, het verkeersbesluit Stadsdistributie, nr 2884/BS/OR dd 7 augustus 1996, met zijn vrachtroutes waarop geen gewichtsbeperking geldt in combinatie met het ontheffingenbeleid 7,5 tonszone stadsdeel Centrum 2018, biedt onvoldoende waarborg om de verkeersveiligheid van de weggebruikers en de bruikbaarheid van het wegennet in dit gebied te garanderen en dient te worden aangescherpt.

Er is dan ook besloten de huidige regelgeving voor zwaar verkeer verder aan te scherpen als generieke maatregel naast alle lokale gerichte beperkingen die gaandeweg zullen worden ingevoerd.

Het college heeft besloten de zonale geslotenverklaring voor voertuigen en samenstellen van voertuigen met een totaalmassa hoger dan 7,5 ton voor alle wegen in het gebied in te stellen en dus ook voor de vrachtroutes die tot nu toe geen gewichtsbeperking kenden. Gebleken is dat ook de bruggen op deze vrachtroutes in slechte staat verkeren en de zware belasting van het zwaar verkeer een gevaar vormt voor het ontstaan van schade aan de bruggen en daardoor voor de verkeersveiligheid. Van de zonale geslotenverklaring worden trams en lijnbussen uitgezonderd.

De zone is in vergelijking met de 7,5 tonszone, ingesteld in 1996, ook iets verruimd. De reden hiervan is dat de bruggen en kademuren in het noordwestelijke deel van het gebied binnen de S-100 eveneens in slechte staat verkeren en in het verkeersbesluit uit 1996 slechts de helft (de centrumkant) van de bruggen over de Singelgracht onderwerp van de geslotenverklaring voor voertuigen en samenstellen van voertuigen met een totaalmassa hoger dan 7,5 ton waren, terwijl ook de andere helft van deze bruggen kwetsbaar is. Met de voorliggende zonale geslotenverklaring wordt dit hersteld. Daarnaast vormt de S-100 een meer logische en fysieke en mentale grens voor bewoners en bezoekers van de binnenstad. De S-100 is een doorstromingsweg en als deze dan samenvalt met de 7,5t-zone draagt dit bij aan duidelijkheid voor de weggebruiker.

Het college verwacht met de invoering van deze maatregel de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers in de zone te verbeteren en de bereikbaarheid voor noodzakelijk verkeer in het gebied zoveel mogelijk te garanderen. De vele bruggen en kademuren zijn niet ontworpen op zwaar verkeer.

Bovendien verwacht het college dat deze maatregel ook een substantiële bijdrage levert aan het op peil houden van de leefbaarheid in het gebied. De Amsterdamse binnenstad is een dichtbevolkt en bedrijvig gebied. Naast de functie van economische ontmoetingsplaats, moet de binnenstad een prettig woon- en leefklimaat bieden. De ruimte in de binnenstad is beperkt en zwaar verkeer neemt veel ruimte in, zowel rijdend als stilstaand.

Binnen de zone zijn locaties (bruggen en kademuren), waar middels een verkeersbesluit een absolute en vaak strengere verkeersmaatregel (geslotenverklaring) geldt.

Lokaal ontheffingenbeleid

Boven de al landelijke vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheden bestaat de wettelijke mogelijkheid om aanvullend lokaal ontheffingenbeleid te maken. Van deze bevoegdheid heeft het college gebruik gemaakt.

Voor de definitieve beleidsregels en de voorwaarden waaronder ontheffing wordt verleend, wordt verwezen naar de publicatie in het Gemeenteblad, de Nota van Beantwoording en de website van de gemeente Amsterdam.

Een zoneontheffing is mogelijk voor voertuigen en samenstellen van voertuigen, die voldoen aan de volgende vereisten:

- totaalmassa maximaal 30,00 ton
- een lengte van maximaal 10,00 meter.

Wel dient te kunnen worden aangetoond dat het noodzakelijk is om met dit zware voertuig in het gebied te rijden en dient men zich te houden aan een aantal gedragsregels.

Onder zeer strikte voorwaarden is ontheffing mogelijk voor voertuigen en samenstellen van voertuigen die niet kunnen voldoen aan een van deze vereisten of een combinatie hiervan.

Bij de bruggen en kademuren die een specifieke maximale gewichtsbelasting kennen wordt dit op straat aangegeven door middel van bebording met een gerichte (absolute) gewichtsbeperking. Ontheffinghouders dienen zich net als de overige weggebruikers aan deze specifieke gewichtsbelasting te houden.

Wijze van invoering

Ter uitvoering van dit verkeersbesluit worden verkeersborden conform model C21 (gesloten voor voertuigen en samenstellen van voertuigen waarvan de totaalmassa hoger is dan op het bord is aangegeven), in casu 7,5 ton, geplaatst onmiddellijk aan het begin van elke toegangsweg richting binnenstad vanaf de S-100 (centrumring) en op de Nieuwe Leeuwarderweg vanuit stadsdeel noord. Op de S-100 (centrumring) nabij elke toegangsweg richting binnenstad en bij de laatste afslagmogelijkheid op de Nieuwe Leeuwarderweg wordt de zonale gewichtsbeperking ook aangegeven op vooraanduidingsborden.

Communicatie

Voorafgaand aan en tijdens de eerste maanden na de invoering van de maatregel vindt een uitgebreide en intensieve communicatiecampagne plaats niet alleen rechtstreeks aan branchevertegenwoordigers, oud-ontheffinghouders en Nederlandse kentekenhouders van voertuigen met een totaalmassa van 7,5 ton en hoger, maar ook op straat gericht op de binnen- en buitenlandse chauffeurs die Amsterdam bezoeken.

Belangenafweging

In het voortraject is veelvuldig gesproken met specifieke bedrijven met zwaar materieel, zoals bijvoorbeeld bouwbedrijven, MKB, hijskranenverhuur, verhuizers, afvalinzameling, nutsbedrijven, nood-en hulpdiensten, ov en partijen van het gemeentelijke wagenpark. Daarnaast is uitvoerig overleg gepleegd met brancheorganisaties, belangenorganisaties, zoals Evofenedex,TLN, Cumela, Welkom Amsterdam, stadsdeel Centrum, Verkeerspolitie, Vervoerregio, Openbaar Ministerie, het Rijk over de inhoud en wijze van invoering van de maatregel. De Commissie Bevoorrading Amsterdam (CBA) is ook nauw betrokken en neemt een formele adviesrol in richting college. In dat voortraject zijn de verschillende belangen van allerlei partijen duidelijk naar voren gekomen.

In overeenstemming met het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht heeft het ontwerp-verkeersbesluit Zone zwaar verkeer Amsterdam gedurende zes weken ter inzage gelegen van 5 januari 2021 tot en met 15 februari 2021, met de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Tegelijkertijd met de concept beleidsregels Zone zwaar verkeer Amsterdam 2021. In totaal kwamen 103 reacties binnen, waarvan 16 reacties op het ontwerp-verkeersbesluit en 87 reacties op de conceptbeleidsregels.

De ingediende reacties zijn zorgvuldig gelezen. Omdat niet steeds scherp te onderscheiden was welke onderdelen van de zienswijzen over het ontwerp-verkeersbesluit en welke over de conceptbeleidsregels gingen en omwille van een consistente behandeling van alle zienswijzen, zijn de zienswijzen over het ontwerpverkeersbesluit en de conceptbeleidsregels gezamenlijk behandeld in één Nota van Beantwoording. De Nota van Beantwoording bevat samenvattingen van alle reacties die voor en tegen het ontwerpverkeersbesluit en de conceptbeleidsregels zijn gericht op onderwerp. Per onderwerp is door het college op de reacties gereageerd. Aan de hand daarvan heeft het college een afweging kunnen maken tussen het algemene belang van het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers in de zone en zoveel mogelijk garanderen van de bereikbaarheid voor noodzakelijk verkeer en de overlast te beperken en in het verlengde daarvan de leefbaarheid voor bewoners en bezoekers op peil te houden, en de individuele belangen van de indieners.

Het college stelt vast dat de maatregel gevolgen kan hebben, met name voor bedrijven die vanwege hun werkzaamheden met zwaar verkeer de zone in moeten. Sommige bedrijven zullen hun bedrijfsvoering hier in meer of mindere mate op moeten aanpassen. Het college is ervan overtuigd dat deze mogelijke nadelige gevolgen die belanghebbenden van het verkeersbesluit ondervinden niet opwegen tegen de bij het verkeersbesluit gediende verkeersveiligheid en bereikbaarheidsbelangen. Samen met de beleidsregels voor ontheffingen is met de vaststelling van dit verkeersbesluit een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand gekomen waarmee zowel het algemene belang maar ook de belangen van individuele belanghebbenden zijn gediend.

Gevolgde procedure

Het in artikel 24 van het BABW bedoelde overleg met de gemandateerde van de politie, eenheid Amsterdam heeft plaatsgevonden en deze is akkoord met dit besluit.

Deze aanwijzing van verkeersmaatregelen kan in het algemeen verkeersbelang wenselijk c.q. noodzakelijk worden geacht;

De hierna genoemde wegen c.q. weggedeelten zijn onder beheer van en gelegen binnen de gemeente Amsterdam

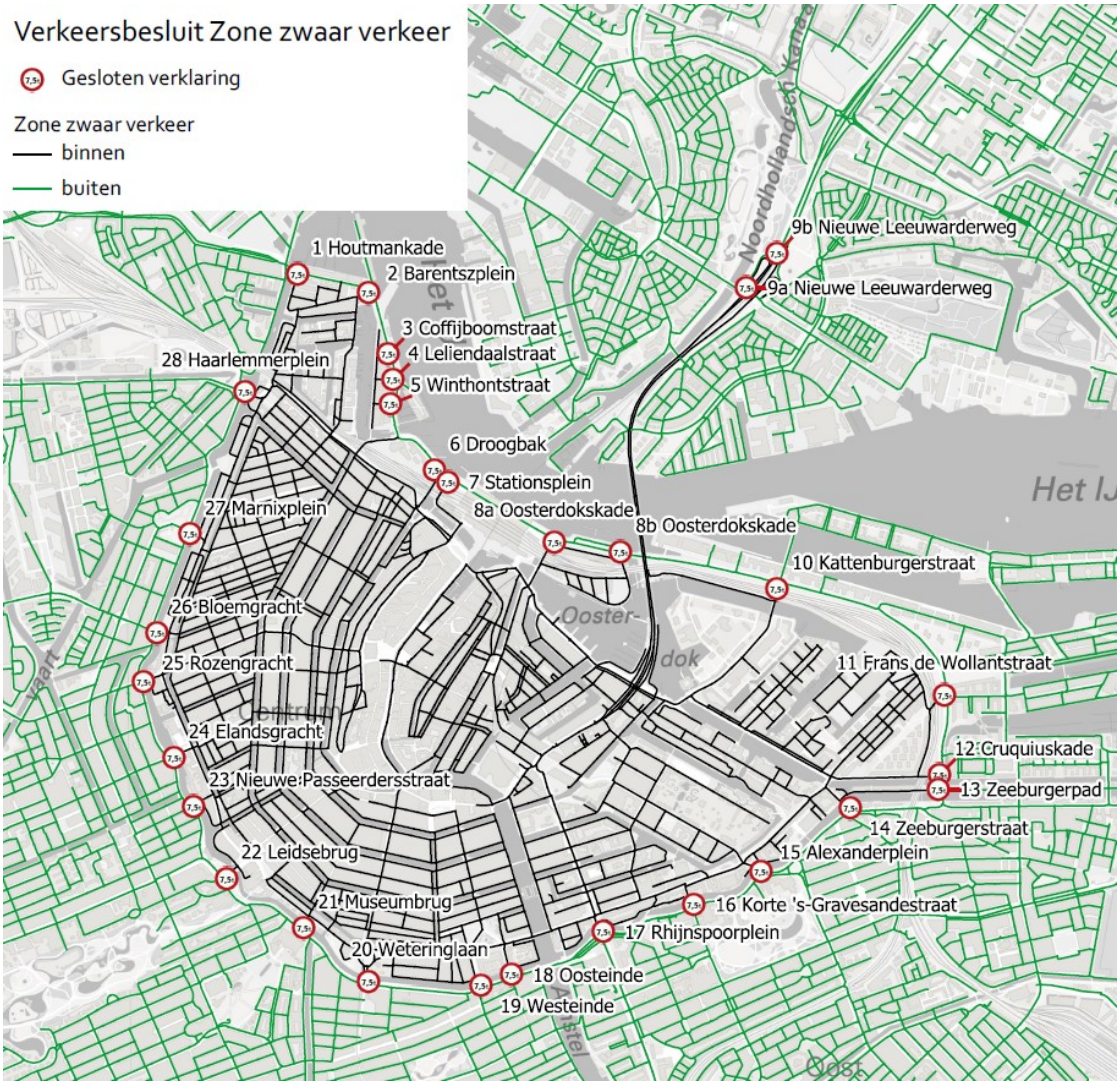
BESLUIT

1. Door het plaatsen van verkeersborden conform model **(C21-zb)** van Bijlage I van het RVV 1990, aan te wijzen: een zonale geslotenverklaring voor voertuigen en samenstelling van voertuigen waarvan de totaalmassa hoger is dan 7,5 ton in:
   De BINNENSTAD VAN AMSTERDAM, waaronder dient te worden begrepen het gebied dat wordt begrensd door:
   De S-100: Nassaukade, Stadhouderskade, Mauritskade, Zeeburgerdijk, Panamalaan, Piet Heinkade, De Ruijterkade, Westerdoksdijk, Van Diemenstraat en Houtmankade.

2. Dat dit besluit in werking treedt op 1 oktober 2021 onder gelijktijdige intrekking van het besluit van 7 augustus 1996 (nr 2884/BS/OR)

3. Dat dit besluit wordt aangehaald als “Verkeersbesluit Zone zwaar verkeer Amsterdam”.

Overzichtskaart maatregelen



Amsterdam,

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

Femke Halsema Peter Teesink

burgemeester gemeentesecretaris

Mededelingen

Beroep en voorlopige voorziening

Tegen het definitieve verkeersbesluit kunnen belanghebbenden binnen zes weken, ingaande op de dag na bekendmaking van dit besluit, beroep instellen bij de Rechtbank Amsterdam, sector bestuursrecht algemeen, postbus 75850, 1070 AW Amsterdam.

Het indienen van een beroepschrift heeft geen schorsende werking. Hiervoor moet tevens een voorlopige voorziening worden ingediend bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Amsterdam, sector bestuursrecht algemeen, postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. De voorzieningenrechter kan de werking van het besluit opschorten.