



Amsterdam, ontwerp-verkeersbesluit Zone zwaar verkeer

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op:

- de Wegenverkeerswet (WVW 1994);
- het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- de bepalingen en de uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);
- de Algemene wet bestuursrecht (Awb), met name afdeling 3.4 (Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure);
- de Verordening op het lokaal bestuur in Amsterdam;

is voornemens om bij verkeersbesluit een zonale geslotenverklaring in te stellen voor voertuigen en samenstellen van voertuigen met een totaal massa 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 totaal massa 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), die 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, maar ook op sommige plekken daarbuiten 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 gewichtsbepanking 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 is voornemens de zonale geslotenverklaring voor voertuigen en samenstellen van voertuigen met een totaal massa hoger dan 7,5 ton voor alle wegen in het gebied in te stellen en dus ook voor de huidige vrachtroutes die in het thans nog geldende regime geen gewichtsbepanking kennen.

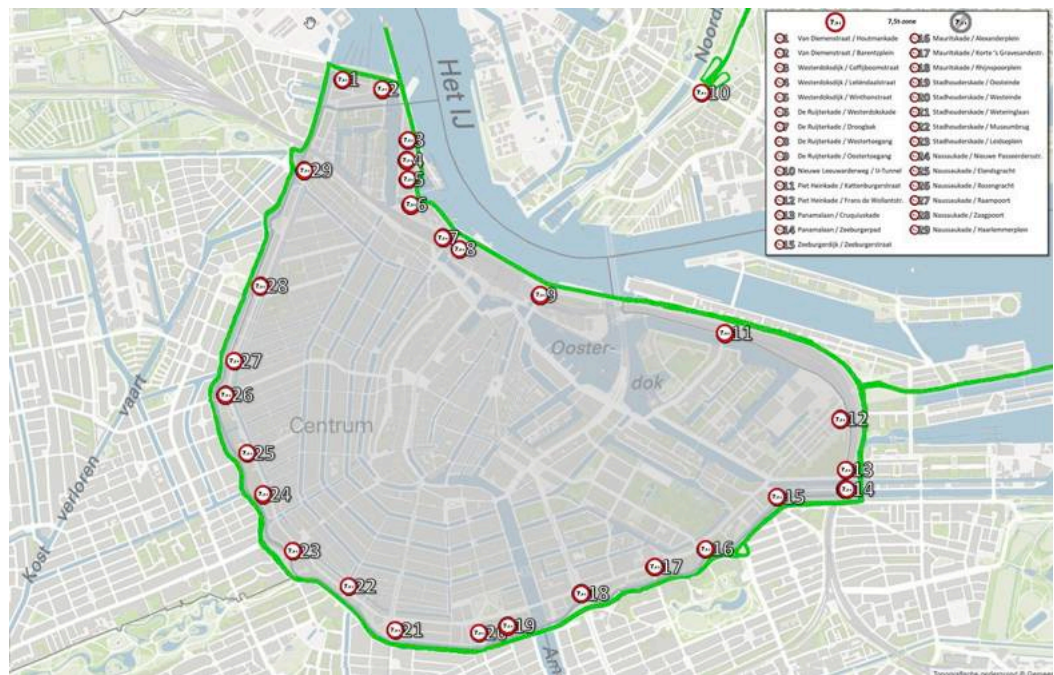
Gebleken is dat ook de bruggen op deze vrachtroutes in slechte staat verkeren en de zware belasting van het zwaar verkeer een gevaar vormt voor het ontstaan van schade aan de bruggen en daardoor voor de verkeersveiligheid.

De zone wordt 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 totaal massa 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 strengere verkeersmaatregel (geslotenverklaring) geldt.

Lokaal ontheffingsgebied	<p>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. Deze concept beleidsregels liggen gelijktijdig met het ontwerp-verkeersbesluit ter inspraak voor (www.amsterdam.nl/inspraak). Ontheffing is mogelijk voor voertuigen en samenstellen van voertuigen, die voldoen aan de volgende vereisten:</p> <ul style="list-style-type: none">• totaalmassa maximaal 30 ton• een lengte van maximaal 10 meter. <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bij de bruggen en kademuren die een specifieke maximale gewichtsbelasting kennen wordt dit op straat aangegeven door middel van bebording met een gerichte (absolute) gewichtsbepaling. Ontheffinghouders dienen zich net als de overige weggebruikers aan deze specifieke gewichtsbelasting te houden.</p>
Wijze van invoering	<p>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 de 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 gewichtsbepaling ook aangegeven op vooraanduidingsborden.</p>
Communicatie	<p>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.</p>
Belangenafweging	<p>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 Bevoordaging 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.</p> <p>Het college stelt vast dat voor individuen persoonlijk en voor bedrijven in het algemeen economische belangen in het geding zijn, indien zij afhankelijk zijn van of beschikken over een voertuig dat de zone Zwaar Verkeer Amsterdam niet in mag. Echter deze mogelijke nadelige gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit ondervinden wegen naar het oordeel van het college niet op tegen het belang dat is gediend met dit verkeersbesluit, namelijk het veilig en functioneel houden van de kwetsbare infrastructuur (bruggen en kademuren) in de binnenstad, het garanderen van de bereikbaarheid voor noodzakelijk verkeer en het vergroten van de leefbaarheid.</p>
Gevolgde procedure	<p>Dit verkeersbesluit wordt voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerpverkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van 4 januari 2021 en ligt vanaf dezelfde datum ter inzage bij stadsloket Centrum. Iedereen kan vanaf 5 januari 2021 tot en met 15 februari 2021 naar keuze schriftelijk of mondeling zienswijzen indienen.</p> <p>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.</p> <p>Deze aanwijzing van verkeersmaatregelen kan in het algemeen verkeersbelang wenselijk c.q. noodzakelijk worden geacht;</p> <p>De hierna genoemde wegen c.q. weggedeelten zijn onder beheer van en gelegen binnen de gemeente Amsterdam.</p>

Besluit



Overzichtskartaat maatregelen

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 totaal massa 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, Westerdokdijk, Van Diemenstraat en Houtmankade.
2. Dat dit besluit in werking treedt op 1 juli 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".

Amsterdam, 8 december 2020

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

Femke Halsema
burgemeester

Peter Teesink
gemeentesecretaris

Bekendmaking van dit besluit geschiedt op de voorgeschreven wijze.

Mededelingen

Inzien stukken

Het ontwerpverkeersbesluit ligt van 5 januari 2021 tot en met 15 februari 2021 op de volgende wijzen ter inzage:

- Digitaal via www.officielebekendmakingen.nl/staatscourant. Hierop zijn uitsluitend het ontwerpverkeersbesluit met bijlagen in te zien. U kunt het zaaknummer van het besluit als zoekopdracht ingeven.
- Digitaal via www.amsterdam.nl/bruggenkademuren. Hierop vindt u naast een link naar de Staatscourant ook overige relevante informatie betreffende het ontwerpverkeersbesluit en het ontheffingenbeleid.
- Fysiek bij stadsloket Centrum van de gemeente Amsterdam, Amstel 1, 1011 PN Amsterdam. Hier ligt een kopie van het ontwerpverkeersbesluit met bijlagen ter inzage. Als u besluit om langs te komen, kijk dan vooraf op www.amsterdam.nl/contact voor de geldende coronaregels.

Inbrengen zienswijzen

Een ieder kan gedurende bovengenoemde periode van inzage een mening in de vorm van een zienswijze bekend maken inzake het voorgenomen ontwerpverkeersbesluit. Dit kan naar keuze digitaal of schriftelijk op de hieronder omschreven wijze.

Wilt u een zienswijze **digitaal** indienen dan kunt u hiervoor gebruik maken van een webformulier dat te vinden is op de website www.amsterdam.nl/bruggenkademuren. Zienswijzen per e-mail ingezonden worden niet in behandeling genomen. Te laat ingediende webformulieren (na 15 februari 2021) worden ook niet meer in behandeling genomen.

Wilt u een zienswijze **schriftelijk** indienen dan kunt u deze, onder vermelding van "zienswijze ontwerpverkeersbesluit Zwaar Verkeer Amsterdam" verzenden aan:

College van burgemeester en wethouders van Amsterdam
t.a.v. Programma Bruggen en Kademuren
Projectteam Zone zwaar verkeer
Postbus 202
1000 AE Amsterdam