

Ontwerp- aanvullend verkeersbesluit Zone Zwaar Verkeer ten behoeve van de uitzondering voor autobussen voor het rijden op de corridor- Amsterdam 2024 (“aanvullend verkeersbesluit zone zwaar verkeer – vrije corridor autobussen Amsterdam 2024”).

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) en de openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in artikel 3:4 van de Awb;
- de verordening op het lokaal bestuur in Amsterdam;

is voornemens om bij verkeersbesluit voor de categorie autobussen een uitzondering te maken op de zonale geslotenverklaring Zone Zwaar Verkeer (stcrt-2021-24726) voor het rijden op de corridor in de zone.

De volgende wegen worden benoemd als corridor: de Weesperstraat-Valkenburgerstraat, Foeliestraat, Nieuwe Foeliestraat, Prins Hendrikkade (vanaf kruising Foeliestraat tot Kattenburgerstraat), Kattenburgerstraat, IJtunnel en de Nieuwe Leeuwarderweg.

De reden voor deze uitzondering is dat zich specifiek langs of in de onmiddellijke omgeving van deze corridor veel culturele instellingen bevinden. De bereikbaarheid van deze culturele instellingen wordt op deze wijze gewaarborgd voor alle doelgroepen. Daarnaast geldt dat door het toestaan van autobussen op deze corridor het stadshart binnen redelijke (loop-)afstand bereikbaar blijft voor groepen reizigers en autobussen op een sporadische uitzondering na een toegestane maximum massa kennen tot 30 ton.

De betreffende wegen zijn voorts aangewezen als Plusnet (in het beleidskader Verkeersnetten), wegen die opgezet zijn om grote vervoersaantallen te verwerken.

Overwegende:

Wettelijke basis

Op grond van artikel 15, eerste lid Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit genomen worden voor 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

Amsterdam ervaart door de jaren heen daarnaast toenemende overlast van grote autobussen, met name in het centrumgebied. De overlast heeft te maken met de omvang en het gewicht van dergelijke autobussen, de uitstoot die zij veroorzaken, verkeersveiligheid, en halteer-/parkeer- en omgevingsoverlast. Het wordt steeds drukker in de stad en daarmee ontstaat steeds minder ruimte voor dergelijke autobussen.

Het inperken van de overlast door de grote (verkeers-)drukke in de stad is het doel van diverse beleidsagenda's.

De belangrijkste zijn:

- Actieplan Schone Lucht
- Actieplan Bruggen en Kademuren
- Uitwerkingsplan Overstaplocaties Touringcar Rondvaart
- Agenda Amsterdam Autoluw
- Stad in Balans (vanaf 2022 samengevoegd met Aanpak Binnenstad)

De strategie en maatregelen van de Agenda Touringcar liggen in lijn met de verwante beleidsagenda's en zijn in hoge mate volgend.

Verkeersbesluit Zone Zwaar Verkeer

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 zwaar 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. Om die reden heeft het college besloten de bestaande 7,5t-zone in dit gebied aan te scherpen en enigszins uit te breiden (verkeersbesluit Zone Zwaar Verkeer, stcr-2021-24726).

Uitstoot verminderen

Met voornoemde zonale geslotenverklaring wordt tevens de totale schadelijke uitstoot van autobussen teruggedrongen. Dit geldt zowel voor rijdende als halterende voertuigen. Minder uitstoot komt de leefbaarheid van de stad ten goede. Dit sluit aan bij de ambitie uit het Actieplan Schone Lucht.

Verkeersveiligheid en bereikbaarheid

Binnen het gebied van de zonale geslotenverklaring zijn veel verschillende weggebruikers, waaronder langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers. Op deze wegen is veelal onvoldoende ruimte voor autobussen om te manoeuvreren wat resulteert in onveilige en hinderlijke situaties en opstoppingen.

Halteer-, parkeer- en omgevingsoverlast

Met de zone zwaar verkeer zijn ook het aantal halteer-, parkeer- en omgevingsoverlast verder teruggedrongen. Uitsluitend op de corridor Weesperstraat-Valkenburgerstraat, Foeliestraat, Nieuwe Foeliestraat, Prins Hendrikkade (vanaf kruising Foeliestraat tot Kattenburgerstraat), Kattenburgerstraat, IJtunnel en de Nieuwe Leeuwarderweg, worden autobussen nog toegestaan. Hierdoor verwacht het college dat de door bewoners ervaren overlast van het aantal touringcarbewegingen, geluidsoverlast van halterende touringcars en overlast van het in- en uitstappen van grote groepen mensen op plaatsen die daar niet geschikt voor zijn, met verkeersconflicten met voetgangers en fietsers tot gevolg, tot het verleden behoren. De Gemeenteraad stelt een leefbare en toegankelijke stad voorop. Dit is lezen in de Agenda Amsterdam Autoluw die op 23 januari 2020 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het beperken van de overlast van touringcars in de stad is ook één van de opgaves uit het programma Stad in Balans (vastgesteld begin 2019 door het college). Hierin staat de bestuurlijke ambitie om tot een nieuw evenwicht in de stad te komen waarin bewoners centraal staan en bezoekers welkom blijven.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de door de gemeenteraad op 20 september 2020 vastgestelde Agenda Touringcar (<https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/touringcar/beleid/>).

Lokaal ontheffingenbeleid

Er is al een lokaal ontheffingenbeleid op de geslotenverklaring voor de Zone Zwaar Verkeer, <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR658838/1>. Dit ontheffingenbeleid is met name opgesteld voor zwaar verkeer ten behoeve van de logistieke sector.

Voor de categorie autobussen heeft het college een apart ontheffingenbeleid opgesteld. Immers gelet op de hierboven genoemde strengere argumenten mbt autobussen wil het college binnen de zone zwaar verkeer voor deze sector uitsluitend ontheffing verlenen *op specifieke gronden als omschreven in het ontheffingenbeleid*. Deze gronden zijn strenger dan de reeds vastgestelde Beleidsregels ontheffing zone zwaar verkeer Amsterdam (2021).

Wijze van invoering

Van het verbod met een autobus zwaarder dan 7,5 ton de zone in te rijden zijn uitgezonderd de wegen van de corridor Weesperstraat, Valkenburgerstraat, Foeliestraat, Nieuwe Foeliestraat, Prins Hendrikkade (vanaf kruising Foeliestraat tot Kattenburgerstraat), Kattenburgerstraat, IJtunnel, Nieuwe Leeuwarderweg.

Ter uitvoering van dit verkeersbesluit wordt bij de volgende toegangswegen richting binnenstad vanaf de S-100 (centrumring) en op de Nieuwe Leeuwarderweg vanuit stadsdeel Noord onder het zonale verkeersbord C21 het onderbord OB 62 (uitgezonderd autobussen) geplaatst: Weesperstraat, IJtunnel (noordzijde), Kattenburgerstraat.

Bij zijstraten op de onderliggende straten wordt in de rijrichting het verkeersbord model C21 geplaatst met onderbord OB104 (uitgezonderd lijnbussen).

Verder worden ter uitvoering van dit verkeersbesluit de zonale verkeersborden C21 bij alle overige toegangswegen richting binnenstad vanaf de S-100 (centrumring) voorzien van het onderbord OB104 (uitgezonderd lijnbussen). Door plaatsing van het onderbord OB104 zijn van de geslotenverklaring uitgezonderd autobussen ten behoeve waarvan op grond van de Wet personenvervoer 2000 een concessie is verleend.

Communicatie en Belangenafweging

Agenda Touringcar 2020 – 2025

Bij de voorbereiding op de Agenda Touringcar zijn tien werksessies gehouden met vertegenwoordigers van de verschillende brancheorganisaties, bestemmingen binnen de S100 en rondom het Museumplein, doelgroepenvervoer, zee- en riviercruise en de stadsdelen. Met de belangrijkste touringcarbestedingen in de stad zijn één-op-één gesprekken gevoerd. De opmerkingen en aandachtspunten die zijn opgehaald, zijn zoveel mogelijk verwerkt in de Agenda Touringcar.

De Agenda Touringcar 2020 – 2025 heeft vervolgens ter inzage gelegen, waarmee eenieder destijds in de gelegenheid is gesteld kennis te nemen van de inhoud en een zienswijze in te dienen. De ontvangen zienswijzen zijn verwerkt in een Nota van Beantwoording en betrokken bij het uiteindelijke voorstel aan de gemeenteraad. De gemeenteraad heeft de Agenda Touringcar vastgesteld in september 2020. Deze Agenda vormt de basis voor onderhavig ontwerp aanvullend verkeersbesluit en het aanpalende ontheffingenbeleid.

Ontwerp aanvullend verkeersbesluit Zone Zwaar Verkeer

Voor de uitwerking van dit ontwerp aanvullend verkeersbesluit heeft een aantal klankbordbijeenkomsten plaatsgevonden, waarbij met vertegenwoordigers van de (touringcar-) branche en bestemmingen is gesproken. De belangrijkste opmerkingen en aandachtspunten zijn meegenomen. Ook zijn één-op-één gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van de branche en de belangrijkste touringcarbestemmingen in de stad.

In januari 2023 organiseert programma touringcar een aantal bijeenkomsten voor belanghebbenden op wie het ontwerp aanvullend verkeersbesluit het grootste effect heeft. Zo worden bijeenkomsten georganiseerd voor de touringcarbranche en bestemmingen binnen de S100 en rondom het Museumplein. Voor iedere groep belanghebbenden vindt een aparte bijeenkomst plaats zodat zij gericht geïnformeerd en betrokken kunnen worden. Hierbij worden de belanghebbenden onder andere geïnformeerd over het ontwerp aanvullend verkeersbesluit en de manier waarop zij een zienswijze kunnen indienen.

Het college stelt vast dat de maatregel gevolgen kan hebben voor bedrijven die vervoersdiensten bieden (specifiek vervoer door middel van autobussen) en voor hun dienstverlening de zone zwaar verkeer met autobussen zwaarder dan 7,5 ton in moeten rijden. Alleen voor autobussen met bepaalde categorieën passagiers kan nog ontheffing worden verleend om naar bestemmingen in de zone te rijden. Voldoet men niet aan de voorwaarden gesteld in het ontheffingenbeleid voor Touringcar, dan kan men uitsluitend nog gebruik maken van de ontheffingvrije corridor.

Sommige bedrijven zullen hun bedrijfsvoering hierdoor in meer of mindere mate op moeten aanpassen. Het college is van mening dat deze mogelijke nadelige gevolgen die sommige belanghebbenden van het verkeersbesluit ondervinden niet opwegen tegen het bredere belang van de bij het verkeersbesluit gediende verkeersveiligheid en bereikbaarheid, de bescherming van de infrastructuur, het terugdringen van de overlast en het verbeteren van de leefbaarheid van de stad.

Gevolgte procedure

Dit verkeersbesluit wordt voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene Wet bestuursrecht. Het ontwerpverkeersbesluit is gepubliceerd in het Gemeenteblad van Het in artikel 24 BABW bedoelde overleg met de gemandateerde van de politie, eenheid Amsterdam heeft plaatsgevonden en deze is akkoord met dit besluit.

Gelet op artikel 2 van de WVV 1994 strekt de voorliggende verkeersmaatregel tot het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer en het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan. Geen van de overige in artikel 2 van de WVV 1994 genoemde belangen zijn in het geding bij het nemen van dit besluit.

Deze aanwijzing van verkeersmaatregelen kan in het algemeen verkeersbelang wenselijk en/of noodzakelijk worden geacht.

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

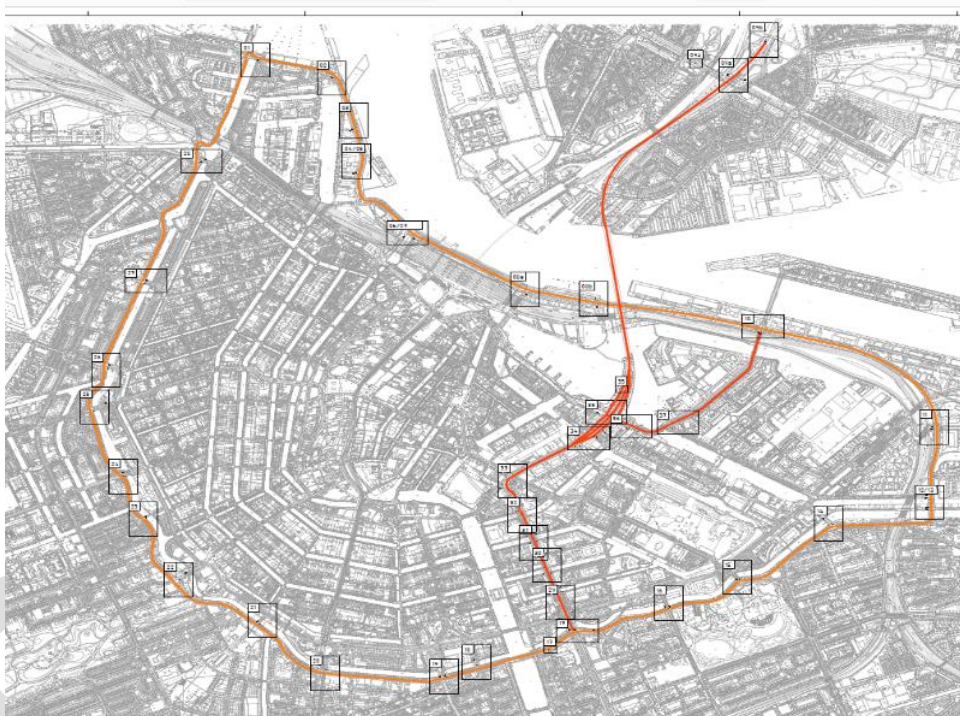
Besluit

1. Van de zonale geslotenverklaring voor voertuigen en samenstelling van voertuigen waarvan de totaal massa hoger is dan 7,5 ton, (verkeersbesluit Zone Zwaar Verkeer, Stc 2021 24726) voor autobussen zwaarder dan 7,5 ton een uitzondering te maken voor het rijden op de

corridor Weesperstraat-Mr. Visserplein-Valkenburgerstraat, Foeliestraat, Nieuwe Foeliestraat, Prins Hendrikkade (vanaf kruising Foeliestraat tot Kattenburgerstraat), Kattenburgerstraat, door

a. het plaatsen van het verkeersbord conform model C21-zb (7,5t) volgens bijlage I, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 met het onderbord OB62 (uitgezonderd autobussen) op de hierna genoemde toegangswegen van de zone en weergegeven op kaart 1 in het rood:

- Weesperstraat
- Valkenburgerstraat
- IJtunnel
- Nieuwe Leeuwarderweg
- Kattenburgerstraat.



b. het plaatsen van het verkeersbord conform model C21 –zb (7,5T) met het onderbord OB104 (uitgezonderd lijnbussen) onmiddellijk aan de ingang van alle zijstraten van de corridor 'Weesperstraat-Valkenburgerstraat, Foeliestraat, Nieuwe Foeliestraat, Prins Hendrikkade (vanaf kruising Foeliestraat tot Kattenburgerstraat), Kattenburgerstraat, Mr. Visserplein, IJtunnel, Nieuwe Leeuwarderweg, Kattenburgerstraat.

2. Door het plaatsen van verkeersborden conform model C21-zb (7,5t) met onderbord OB104 'uitgezonderd lijnbussen', van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 op alle toegangswegen van de zone met uitzondering van de onder 1 a gestelde wegen in te stellen dat autobussen ten behoeve waarvan door de gemeente Amsterdam op grond van artikel 19 jo. artikel 20 Wet personenvervoer2000 een concessie is verleend, zijn uitgezonderd van de zonale geslotenverklaring voor voertuigen en samenstelling van voertuigen waarvan de totaal massa hoger is dan 7,5 ton, (verkeersbesluit Zone Zwaar Verkeer, Stc 2021 24726).

2. Dat dit besluit in werking treedt op 1 januari 2024

Versie voor vrijgave zienswijzen

3. Dat dit besluit wordt aangehaald als ‘**aanvullend verkeersbesluit zone zwaar verkeer – uitzondering corridor autobussen Amsterdam 2024**’.

Amsterdam,202..

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

Bekendmaking van dit besluit geschiedt op de voorgeschreven wijze.

DRAEF

Mededelingen

Inzien stukken

Het ontwerpverkeersbesluit ligt van 1 februari 2023 tot 1 maart 2023 op de volgende wijzen ter inzage:

- Digitaal via www.officielebekendmakingen.nl/gemeentebld. 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 Gemeentebld 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/..... Zienswijzen ingediend per e-mail worden **niet** in behandeling genomen. Te laat ingediende webformulieren (na) worden ook niet meer in behandeling genomen. Wilt u een zienswijze schriftelijk indienen dan kunt u deze, onder vermelding van "zienswijze ontwerpverkeersbesluit Amsterdam" verzenden aan:

College van burgemeester en wethouders van Amsterdam
t.a.v. Programma Touringcar
Afdeling Verkeer en Openbare Ruimte
Postbus 202
1000 AE Amsterdam