

Gemeente Utrecht



Vrachtverkeer binnen de singels

Weren van te zwaar
verkeer

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Utrecht

Vrachtverkeer binnen de singels

Weren van te zwaar verkeer

Datum	28 juli 2020
Kenmerk	006604.R1.03
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Utrecht
Titel rapport	Vrachtverkeer binnen de singels Weren van te zwaar verkeer
Kenmerk	006604.R1.03
Datum publicatie	28 juli 2020
Projectteam opdrachtgever(s)	Koen Westrik, Fabian Mol, Ruud Ditewig, Stefan van Dorp
Projectteam Goudappel Coffeng	Joost Verhoeven, Erik Geerdes, Remon Siegel, Tom Hartog

Inhoud	Pagina	
1	Inleiding	1
2	Maatregelen quick scan	2
2.1	Aanpassen van de bebording	2
2.2	Aandachtsgebieden voor controle en handhaving	3
2.3	Informatieverstrekking	4
3	Inventarisatie	5
3.1	Inleiding	5
3.2	Beperkingen	5
3.2.1	Route zonder beperkingen	6
3.2.2	Route zonder gewichtsbepierking, lengtebepierking 9,0m	7
3.2.3	8,0 ton aslast, lengtebepierking 9m	8
3.2.4	5,0 ton aslast, geen lengtebepierking	8
3.2.5	4,0 ton aslast, lengte 9 m	8
3.2.6	3,5 ton aslast Vredenburgplein	9
3.2.7	2,0 ton aslast, lengtebepierking 9m	10
3.3	Poorten tot de stad	10
3.3.1	Marga Klompébrug	10
3.3.2	Bartholomeibrug	11
3.3.3	Tolsteegbrug	11
3.3.4	Abstederbrug	11
3.3.5	Maliebrug	11
3.3.6	Herenbrug	11
3.3.7	Wittevrouwenbrug	12
3.3.8	Noorderstraat en Van Asch van Wijcksbrug	12
3.3.9	Monicabrug	12
3.3.10	Paardenveldbrug	12
3.4	Conclusie	12
3.5	Maatregelen die al in voorbereiding zijn	13
4	Aslastbeperkingen tegen het licht	14
4.1	Inleiding	14
4.2	Begrijpelijkheid van aslastbeperking voor de weggebruiker	14
4.3	Kennis van de weggebruiker	15
4.4	Een ingang voor handhaving	15
4.5	Conclusie	16
5	Duidelijk en handhaafbaar	17
5.1	Inleiding	17
5.2	Meer duidelijkheid voor de weggebruiker	17
5.2.1	Verbod op vrachtverkeer in plaats van 2,0 ton aslast	17
5.2.2	Maximaal 7,5 ton in plaats van 4,0t aslast	18
5.2.3	Vredenburgplein	18

5.3	Versimpeling handhaving op gewicht	18
5.3.1	Verbod op vrachtverkeer	19
5.3.2	Verbod op zwaar vrachtverkeer	20
5.4	Voorkomen 'doodlopende' straten 4,0t aslast	20
5.5	Lengtebeperking 9 meter	21
6	Fysieke maatregelen	22
6.1	Breedtebeperkingen	22
6.2	Ontwerpen fysieke maatregelen	23
7	Handhaving	24
7.1	Inleiding	24
7.2	Handhaving op vrachtverbod	24
7.3	Handhaven op 2,0 ton aslastbeperking binnen het vrachtverbod	24
7.4	Handhaving op de 7,5t beperking	25
7.5	Handhaving op 8,0 ton aslast	25
7.6	Handhaving op 9 meter lengte	25
8	Conclusies	26
Bijlage 1	Inventarisatie huidige bebording	1
Bijlage 2	Inventarisatie poorten tot de stad	1
Bijlage 3	Artikel Duic	1
Bijlage 4	Voorstel bebording en routes	1

1

Inleiding

In de binnenstad van Utrecht (gebied binnen de singels) rijdt soms (vracht)verkeer dat te zwaar is voor de op die plek geldende aslastbeperking. In februari hebben wij in opdracht van de gemeente een quick scan uitgevoerd naar maatregelen om dit zware verkeer te weren¹. Hieruit zijn enkele aanbevelingen voortgekomen. In dit vervolg bekijken we aanvullend daarop naar maatregelen die op korte termijn (met eventueel een versnelde/bepaalde vorm van participatie) kunnen worden uitgevoerd. Vooraf hebben we de volgende vragen meegekregen:

1. De binnenstad heeft 13 toegangspoorten. Kunnen we op deze punten duidelijk(er) laten zien dat men een gebied inrijdt waar voertuigbeperkingen gelden (met inachtneming van het bevoorradingsregime)? Bijvoorbeeld door voertuigbeperkingen.
2. Op welke plekken kan voorkomen worden dat te zwaar verkeer het gebied inslaat en/of het 2-ton-aslast gebied? Bij voorbeeld door middel van verplicht rechtdoor, verbod linksaf/rechtsaf, vrachtwagenverbod, omdraaien rijrichting, aanvullende communicatie etc.
3. Helpen aanvullende fysieke breedtebeperkingen om te zwaar verkeer te weren? Welke deel vang je af, welk deel niet? Waar moeten de paaltjes dan komen te staan? Zijn er neveneffecten?
4. Op welke plekken voegen kentekencontroles, voertuigtellingen en voertuigsignalering waarde toe om de zaak goed in beeld te brengen? Welke gegevens kunnen we digitaal registreren/ welke meetmethoden zijn geschikt?

In dit rapport beschrijven we de maatregelen die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd zonder de bestaande bereikbaarheid en bevoorradingsroutes te zeer aan te tasten. Daarmee vervangt dit rapport onze eerdere notitie over de quick-scan.

¹ Quick scan te zwaar verkeer, kortetermijnmaatregelen binnenstad Utrecht, maart 2020 (006357.20200227.N1.02)

2

Maatregelen quick scan

In dit hoofdstuk staan de bevindingen en aanbevelingen voor korte termijn maatregelen uit de eerdere quick scan (Quick scan te zwaar verkeer, kortetermijnmaatregelen binnenstad Utrecht, maart 2020 (006357.20200227.N1.02)) onder elkaar. Onder kortetermijnmaatregelen verstaan we hier maatregelen die binnen 1 maand uitgevoerd kunnen worden en waarvoor formeel geen participatie van stakeholders vereist is. De gemeente kan wel besluiten om voor het publiceren van het verkeersbesluit stakeholders te informeren of – bij belangrijke wijzigingen – alsnog participatie toe te passen.

Opmerking: De gemeente heeft de in de quick-scan beschreven maatregelen verder uitgewerkt. De conclusie is dat indien voor de maatregel een verkeersbesluit nodig is, het wenselijk is om in overleg te gaan met betrokken stakeholders binnen de gemeente en de betrokken ondernemers. Dit betekent dat rekening gehouden moet worden met een termijn van 3 maanden tot invoering.

2.1 Aanpassen van de bebording

1. Gelijktrekken bebording 9 meter noordoostelijk deel:

In het noordoostelijke deel van de binnenstad loopt de hoofdroute voor het vrachtverkeer via de Voorstraat naar de Nobelstraat. Echter: de toegang tot de Voorstraat, via de Wittevrouwenbrug, heeft een 9 meter lengteverbod. De twee andere bruggen in het gebied: de Van Asch van Wijcksbrug en de Noorderbrug, hebben deze beperking niet. We adviseren om dit gelijk te trekken om voor duidelijkheid te zorgen.

Dit advies is door de gemeente overgenomen. Bovendien is er intussen een verkeersbesluit in voorbereiding waarmee vrachtverkeer geen verbinding meer heeft tussen de Van Asch van Wijcksbrug en de Noorderbrug en de Voorstraat.

2. Aslastbeperking 3,5T en 4,0T in het voetgangersgebied gelijk trekken

Het voetgangersgebied is voor vrachtverkeer vanaf twee zijden te bereiken: vanaf de Mariastraat (aslastbeperking 4,0T) en vanaf het Vredenburg (aslastbeperking 3,5T). We adviseren om voor de consistentie dit gelijk te trekken.

Intussen is geconstateerd dat de huidige bebording op het Vredenburgplein niet correct is. Deze wordt aangepast. In § 3.2.6 komt dit aan de orde, in Bijlage 2 is de beoogde situatie nader beschreven.

3. Aslastbeperking 2,0 ton op de Steenweg invoeren (direct ten oosten van de Mariastraat)
Het risico bestaat dat vrachtverkeer vanaf het Vredenburg doorrijdt op de Steenweg en dan in het 2 tonsgebied (Oudegracht) terecht komt. Dat risico is nu aanwezig omdat er weliswaar een vooraankondiging aanwezig is (op de kruising Mariastraat – Steenweg staat een bord 2,0t over 150 m) maar op de plek waar de 2 ton beperking in gaat (net voorbij Museum Speelklok) er geen mogelijkheid is om alsnog een andere route te kiezen of te keren. We adviseren om een aslastbeperking van 2 ton op de hele Steenstraat in te voeren om dit te voorkomen.
Deze maatregel is door de gemeente uitgewerkt en uitgebreid met het instellen van een 2 ton aslastbeperking op de smalle straatjes tussen Vredenburgplein, Steenweg en de Oudegracht.
4. Aanpassing Marga Klompébrug:
We adviseren hier om de 9 meter beperking naar het kruispunt met de Catharijnesingel te verplaatsen, zodat te lang vrachtverkeer nog de keuze heeft om het gebied niet in te gaan en alleen bestemmingsverkeer richting de Rijnkade zuid toe te staan. Mocht dit de bevoorrading van Hoog Catharijne hinderen (verkeer richting Rijnkade noord), dan kan ervoor gekozen worden om op het kruispunt met de Catharijnesingel een vooraankondiging van de lengtebeperking te plaatsen en het huidige bord te laten staan.
De gemeente heeft geconstateerd dat de bereikbaarheid van Hoog Catharijne een lengtebeperking op de burg in de weg staat. De aanbeveling om een vooraankondiging te plaatsen kan zonder verkeersbesluit worden uitgevoerd.

2.2 Aandachtsgebieden voor controle en handhaving

Als risicogebieden hebben we de volgende plekken gedefinieerd:

1. Voetgangersgebied rond Vredenburg.
Het voetgangersgebied is een risicogebied voor overlast van vrachtverkeer omdat er verschillende aslast-regimes gelden. Het voetgangersgebied is autoluw/auto-vrij en is hier ook op ingericht. Door die inrichting zijn er nauwelijks fysieke beperkingen voor grote voertuigen richting de Oude Gracht.
Opmerking daarbij: door bijvoorbeeld de bevoorrading met de Bierboot is er zelden aanleiding voor grote vrachtwagens om door te rijden. Het levert ook geen snelle of korte route op.
2. Twijnstraat ter hoogte van de Nicolaasstraat.
Vrachtverkeer vanaf de zuidkant van de Twijnstraat wordt geacht rechtsaf te slaan naar de Nicolaasstraat. Echter, de route rechtdoor, over de Oudegracht is qua route gemakkelijker (de lastige bocht Nicolaasstraat-Lange Nieuwstraat hoeft niet te worden gemaakt) en logischer (je rijdt gewoon rechtdoor). Hier begint echter het 2 tons gebied en geldt een lengtebeperking van 9 meter.
Opmerking: op de locatie zelf lijkt rechtdoor rijden wellicht een goed idee, maar uiteindelijk is het geen logische doorgaande route. Desondanks is het een risico dat chauffeurs die ter plaatse niet bekend zijn deze vergissing maken.

3. Nieuwegracht ter hoogte van het Servaasbolwerk.

Hier geldt hetzelfde probleem als bij het voorgaand genoemde punt: vrachtverkeer moet hier linksafslaan omdat op de Nieuwegracht het 2 tons gebied begint met een lengtebeperking van 9 meter.

Voor boven genoemde risicogebieden is het wenselijk om in de komende maanden regelmatig handhaving toe te passen. In alle gevallen hangt een overgang in aslastbeperking samen met de lengtebeperking van 9 meter. Daarmee is een eerste controle op groot en zwaar verkeer eenvoudig uit te voeren. Voor de aslastbeperking zelf is nader onderzoek op basis van kentekengegevens en eventueel weging noodzakelijk.

2.3 Informatieverstrekking

Ten slotte adviseren we om de informatieverstrekking van de gemeente te optimaliseren. De site <https://live.andes.nl/utrecht/plan/truck/> kan gemakkelijker vindbaar worden gemaakt. Vervolgens heeft deze internetkaart verschillende informatie-opties die niet tegelijkertijd getoond kunnen worden. We adviseren om een kaart te tonen die al de informatie laat zien die voor chauffeurs/winkeliers relevant is: met daarop de hoofdroutes en de daarbij geldende beperkingen. Ook is het handig om hierop de laad- en losplekken inzichtelijk te maken.

in Figuur 3.1 op pagina 6 doen we een eerste aanzet voor het hier bedoelde kaartbeeld.

3

Inventarisatie

3.1 Inleiding

We hebben de huidige bebording op kaart gezet. Deze is opgenomen in Bijlage 1. Daarbij valt op dat de feitelijke bebording tot andere beperkingen leidt dan op de kaart waarnaar de gemeentelijke website verwijst (<https://live.andes.nl/utrecht/plan/truck/>). Deze digitale kaart wijkt op onderdelen ook weer af van de pdf-kaarten die op dezelfde website gedownload kunnen worden. Verder is bekend dat de bebording in de binnenstad kan afwijken van de bijbehorende verkeersbesluiten. Voor het verkeer en voor de handhaving zijn de borden op straat leidend, daarom gaan we daar van uit.

3.2 Beperkingen

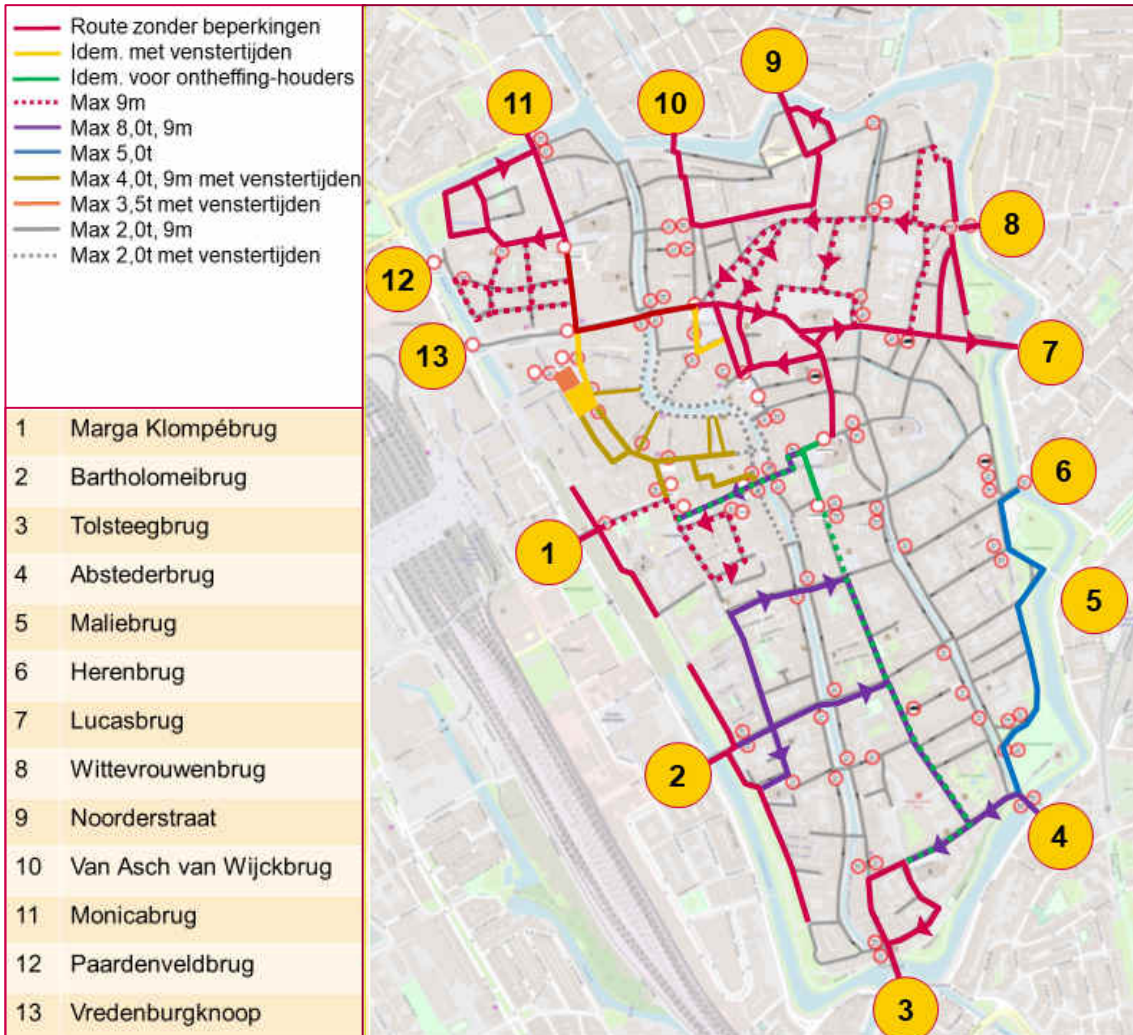
In het centrum moet het verkeer rekening houden met de volgende voertuigbeperkingen:

- Lengtebeperking 9 meter
- Aslastbeperking 8 ton
- Aslastbeperking 5 ton
- Aslastbeperking 4 ton
- Aslastbeperking 3,5 ton
- Aslastbeperking 2 ton

Daarnaast bestaan er beperkingen in de toegang:

- Gebied met venstertijden
- Route voor ontheffinghouders

De voertuig- en toegangsbeperkingen worden op verschillende manieren gecombineerd. Dat leidt tot een veelheid aan verschillende regimes. Figuur 3.1 brengt dat in beeld.



Figuur 3.1: overzicht van de huidige beperkingen

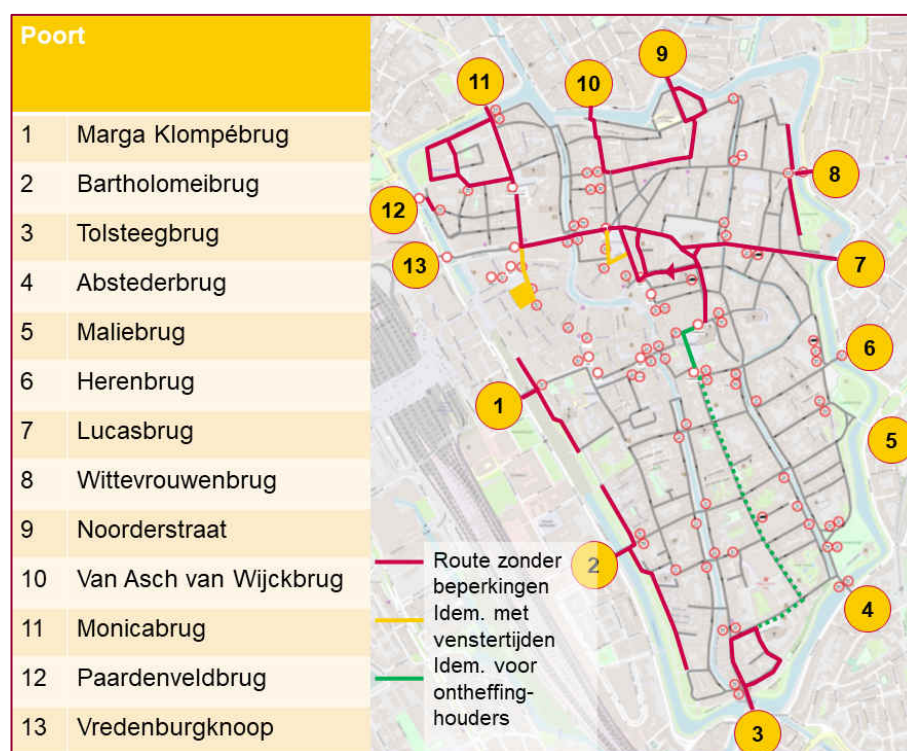
3.2.1 Route zonder beperkingen

Een deel van de bedrijven binnen het centrum van Utrecht is afhankelijk van groot en zwaar vrachtverkeer. Dat geldt onder andere voor supermarkten en winkelketens, een deel van de horeca en voor logistiek rond bouwprojecten. De cultuursector is afhankelijk van grote touringcars. Dat grote en zware verkeer is zonder aslast of lengtebeperking toegestaan op een beperkt aantal routes. Figuur 3.2 laat dit zien. De routes zijn:

- Monicabrug (11) → Lucasbrug (7) via Jans Kerkhof ten behoeve van binnenstadsbevoorrading. De route geldt uitsluitend voor bestemmingsverkeer. In de praktijk is dat laatste nauwelijks een restrictie omdat iedere transporteur met een bestemming in de binnenstad zich daar toe mag rekenen.
- Monicabrug (11) ↔ Vredenburgplein (met keermogelijkheid op het plein) ten behoeve van binnenstadsbevoorrading, maar uitsluitend gedurende de venstertijden.
- Bij de Tolsteegbrug (3) kan bevoorravingsverkeer voor de supermarkten een rondje rijden

- Bij een aantal bruggen zijn korte doodlopende trajecten zonder beperking ten behoeve van de bevoorrading van specifieke bestemmingen:
 - Bij de Marga Klompébrug (1) ten behoeve van de bevoorrading van Hoog Catharijne en Karel V
 - Bij de Bartholomeibrug (2) is de aanleiding niet helder
 - Bij de Wittevrouwenbrug (8) zijn korte trajecten ten behoeve van de bevoorrading van de gevangenis en de schouwburg.
 - Bij de Paardenveldbrug (12) is onbedoeld een kort stukje van Paardenveld open voor alle bevoorradend vrachtverkeer

Uitsluitend voor ontheffinghouders en lijnbussen is er een route zonder aslast- of lengtebeperkingen via het Domplein en de Lange Nieuwstraat naar de Tolsteegbrug. Deze route is met name bedoeld voor touringcars en zwaar vrachtverkeer naar het museumkwartier. Deze maatregel is onder meer getroffen om de Abstederbrug en de Agnietenstraat te vrijwaren van dit grote verkeer.



Figuur 3.2: de toegangspoorten en de routes zonder aslast- of lengtebeperking



3.2.2 Route zonder gewichtsbeperking, lengtebeperking 9,0m

Rond de Mariaplaats, in de Voorstraat en omgeving en in wijk C geldt geen gewichtsbeperking voor vrachtverkeer, maar de voertuigen mogen niet langer zijn dan 9,0m.

3.2.3 8,0 ton aslast, lengtebeperking 9m

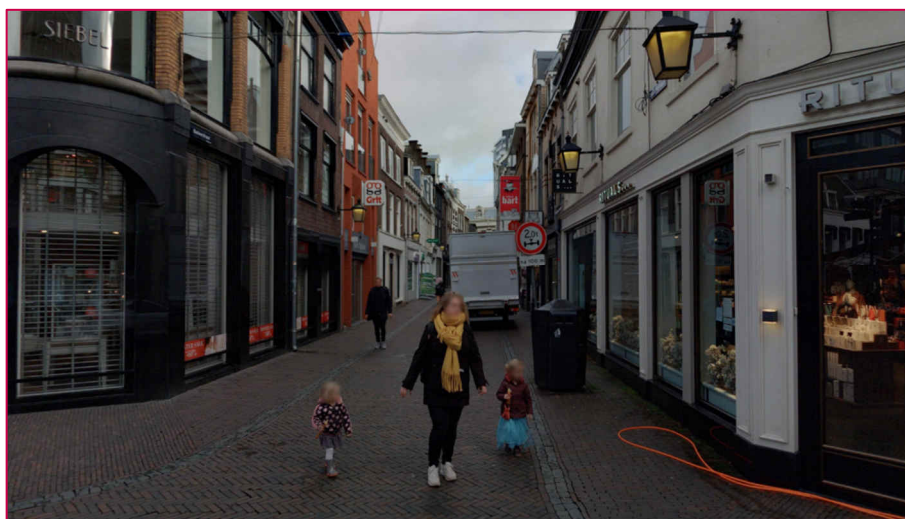
Het zuidelijk deel van de binnenstad is vanaf de Bartholomeibrug (2) en de Abstederbrug (4) toegankelijk voor vrachtverkeer met een aslast van 8,0t en een lengte van maximaal 9,0m. Dit verkeer verlaat de binnenstad over de Tolsteegbrug.

3.2.4 5,0 ton aslast, geen lengtebeperking

Over de Herenbrug mogen auto's met een aslast van 5,0 ton de zuidelijke binnenstad in. Dit is de enige locatie waar een aslastbeperking niet is gekoppeld aan een lengtebeperking. Omdat er een lengtebeperking geldt op de Abstederbrug moet lang vrachtverkeer via Agnietenstraat naar de Tolsteegbrug rijden.

3.2.5 4,0 ton aslast, lengte 9 m

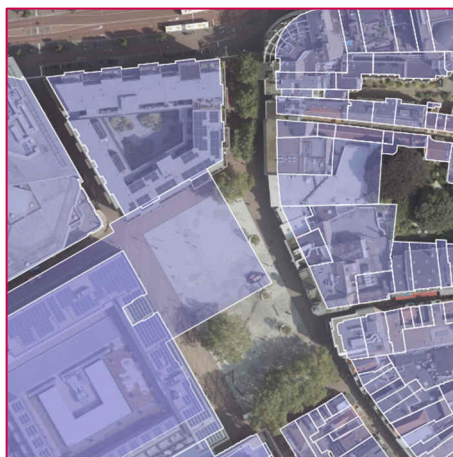
In het voetgangersgebied vanaf het Vredenburgplein mogen binnen de venstertijden vrachtwagens met een aslast van 4,0 ton rijden tussen het Vredenburgplein en de Maria-plaats. Dit vrachtverkeer mag straten inrijden die eindigen op de Oudegracht – maar ze mogen de Oudegracht niet op (zie ook het kaartje in Figuur 3.1 op pagina 6). Dat betekent dat ze achteruit terug moeten. Als er meer bevoorradend verkeer in de straat aanwezig is, kan achteruitrijden lastig zijn en leiden tot lange wachttijden. Deze vrachtauto's rijden in dat geval soms toch op de Oudegracht om weg te komen (hoe vaak dat voor komt is niet bekend). Overigens laat een flink deel van de chauffeurs de auto op de hoek van de straat staan en vervoeren de goederen met rolcontainers of steekwagens naar de bestemming.



Figuur 3.3: zwaar vrachtverkeer mag de Bakkerstraat inrijden – maar moet achteruit terug bij de Oudegracht

3.2.6 3,5 ton aslast Vredenburgplein

Op de parkeergarage onder het Vredenburgplein is een aslast tot 3,5 ton toegestaan. De begrenzing is op straat niet zichtbaar. In de luchtfoto hiernaast is de ondergrondse garage als transparant gebouw zichtbaar. Grote en zware vrachtwagens moeten op het plein keren, maar nergens zichtbaar is tot hoever ze door kunnen rijden. Voor de markt is de beperking ook van belang. Bij het toewijzen van plaatsen moet de marktmeester rekening houden met het gewicht van de voertuigen.



Figuur 3.4: huidige bebording bij de toegang van het Vredenburgplein met op de achtergrond de (verkleinde) markt.

In de huidige situatie is de bebording nog niet compleet als die bedoeld is. In Bijlage 2 is dit beschreven.



3.2.7 2,0 ton aslast, lengtebeperking 9m

De grachten en nauwe straatjes in de binnenstad kennen een beperking van groot en zwaar verkeer. Met verbodsborden worden voertuigen met een aslast van meer dan 2 ton en een lengte van meer dan 9 meter geweerd. Een deel van deze straten ligt in het gebied met venstertijden.

3.3 Poorten tot de stad

Er zijn in totaal 13 bruggen, poorten, voor het verkeer naar de binnenstad (zie Figuur 3.2 op bladzijde 7). Bij alle toegangen wordt met borden de parkeerverbodszone aangegeven, bij een deel van de toegangen ook de 30 km/uur-zone. De beperkingen voor het vrachtverkeer hangen daar onder, soms als vooraankondiging. In combinatie met de bewegwijzering een groot aantal borden die de weggebruiker tijdens het passeren eigenlijk niet goed kan overzien. Op een deel van de singelring is bewegwijzering voor het vrachtverkeer aanwezig, ruim voor de brug. De vrachtroutes zijn aangegeven inclusief een aanduiding van het gebied en – indien van toepassing – de beperking. De borden sluiten deels aan op de normale bewegwijzeringsborden, deels lijken de borden op de parkeerwijzing. De vrachtroute-bewegwijzering is niet sluitend, niet bij elke brug wordt de vrachtroute aangegeven.

Poort	Op de brug		Na 1 ^e zijstraat		Opmerking
	Aslast	Lengte	Aslast	Lengte	
1 Marga Klompébrug	-	-	-	9m	9m aankondigen op de brug?
2 Bartholomeibrug	-	9m	8,0t	9m	8,0t al op de brug?
3 Tolsteegbrug	-	-	2,0t	9m	
4 Abstederbrug	8,0t	9m	2,0t	9m	
5 Maliebrug (fiets)	10t	-	5,0t	-	10t op de fietsbrug
6 Herenbrug	5,0t	-	2,0t	9m	
7 Lucasbrug	-	-	nvt	nvt	Alleen uitrijden binnenstad
8 Wittevrouwenbrug	-	9m	-	9m	
9 Noorderstraat	-	-	-	-	
10 Van Asch van Wijcksbrug	-	-	-	-	9,0m zuidelijk van Breedstraat?
11 Monicabrug	-	-	-	-	
12 Paardenveldbrug	-	-	-	9m	Bedoeld alleen voor Tivoli?
13 Vredenburgknoop	-	-	-	-	Busbaan

Tabel 3.1: samenvatting van de inventarisatie van de poorten

In Bijlage 2 staan alle poorten beschreven met een foto en de achterliggende routes. In de navolgende paragrafen lopen we de bebording en bewegwijzering kort na en benoemen direct ook de mogelijkheden tot verbetering.

3.3.1 Marga Klompébrug

Bij de Marga Klompébrug ontbraken door de omvangrijke reconstructie lange tijd de verwijsborden. Op de brug gelden geen beperkingen. Hetzelfde geldt voor de Rijnkade en het Willemsplantsoen ten behoeve van expeditieverkeer van Hoog Catharijne en de bevoorrading van Karel V.

Direct over de brug geldt een lengtebeperking van 9,0 meter. Extra duidelijkheid ontstaat als op de brug de lengtebeperking met een vooraankondiging wordt aangegeven. Deze maatregel is als quick win in voorbereiding.

3.3.2 Bartholomeibrug

Bij de Bartholomeibrug is aangegeven dat vrachtverkeer met een bestemming in het Museumkwartier hier de binnenstad in kan, met een aslastbeperking van 8 ton. Het overige vrachtverkeer wordt doorverwezen over de singel.

Op de brug gelden geen beperkingen, hetzelfde geldt voor het Geertebolwerk en de Pelmolenweg. Een aslast en lengtebeperking geldt vanaf deze twee zijstraten. Alleen de een lengtebeperking is op de brug als waarschuwing aangegeven.

Langs het Geertebolwerk en de Pelmolenweg zien we geen bestemmingen die afhankelijk lijken van zwaar en groot vrachtverkeer. Bovendien zijn het beide doodlopende straten. Extra duidelijkheid ontstaat als de aslastbeperking en lengtebeperking al op de brug geldt.

3.3.3 Tolsteegbrug

Bij de Bartholomeibrug wordt vrachtverkeer met een bestemming in het Museumkwartier doorverwezen over de singel. Vanuit het zuiden staat dit aangegeven op de bewegwijzering, op de andere naderingsrichting is dit aangegeven op parkeer- en vrachtverwijsborden.

3.3.4 Abstederbrug

Bij de Abstederbrug ontbreekt de bewegwijzering voor vrachtverkeer. Wellicht is het goed om hier aan te sluiten bij de parkeerbewegwijzering en aan te geven dat vrachtverkeer met een bestemming in de binnenstad hier de Singel dient te vervolgen. Vruchtverkeer met een bestemming in dit gebied moet worden doorverwezen naar de Herenbrug.

3.3.5 Maliebrug

Op de Maliebrug is op dit moment een aslastbeperking van 10 ton aanwezig. Een bord dat merkwaardig aan doet aangezien het hier een fietsbrug betreft. Verwijderen van dit bord levert hier extra duidelijkheid op.

Op momenten dat groter en zwaarder vrachtverkeer nodig is voor evenementen op de Lepelenburg kan een ontheffing worden opgenomen in de vergunning daarvoor.

3.3.6 Herenbrug

Bij de Herenbrug is geen bewegwijzering voor vrachtverkeer aanwezig. Wel is vanuit het zuiden aangegeven dat er op het Hiëronymusplantsoen een breedtebeperking geldt. Wellicht is het hier logischer om een vooraankondiging voor het vrachtverbod aan te geven.

Op de Herenbrug is in de huidige situatie een aslastbeperking van 5,0 ton opgenomen zonder lengtebeperking. Vruchtverkeer dat hier de binnenstad in rijdt moet richting de Abstederbrug – maar mag daar de binnenstad niet uitrijden in verband met een lengtebeperking van 9,0m. Lang vruchtverkeer moet dus via de smalle Agnietenstraat door naar de Tolsteegbrug. Dit is op te lossen door ook op de Herenbrug een lengtebeperking van 9m in te stellen. Deze maatregel is voorzien als een quick win.

We zien in het gebied dat bereikbaar is via de Herenbrug geen bedrijven en instellingen die afhankelijk zijn van vrachtverkeer met een aslast van 5,0 ton. Een verbod op vrachtverkeer zwaarder dan 7,5 ton sluit beter aan bij kennis en belevingswereld van de man of vrouw achter het stuur en is in combinatie met een lengtebeperking ook een oplossing voor de Agnietenstraat.

Op momenten dat groter en zwaarder vrachtverkeer nodig is voor evenementen op de Lepenburg kan dit worden geregeld in de vergunning daarvoor.

3.3.7 Wittevrouwenbrug

Bij de Wittevrouwenbrug is op de singel vanuit beide naderingsrichtingen parkeerbewegwijzering aanwezig. Bewegwijzering voor het vrachtverkeer ontbreekt.

De lengtebeperking direct over de brug is al op de brug aangegeven, met een onderbord voor de afstand.

3.3.8 Noorderstraat en Van Asch van Wijcksbrug

Deze bruggen ontsluiten het noordelijk deel van de binnenstad. Er gelden geen beperkingen. Bij deze bruggen is geen vracht-bewegwijzering aanwezig. Dit is niet zo zeer een route voor het vrachtverkeer in de binnenstad maar dient ter ontsluiting van de Lapjesmarkt en de bevoorrading van een supermarkt aan de Voorstraat.

3.3.9 Monicabrug

Langs de Weerdsingel Westzijde is parkeerbewegwijzering aanwezig maar geen bewegwijzering voor het vrachtverkeer. Hetzelfde geldt op de Oudenoord. Het toevoegen van deze bewegwijzering is in voorbereiding bij de gemeente.

De Monicabrug heeft geen beperkingen voor vrachtverkeer, in het vervolg is ook op de Sint Jacobsstraat geen bewegwijzering aanwezig. Bestemmingsverkeer mag via de busbaan doorrijden naar de Lange Viestraat en Vredenburg.

3.3.10 Paardenveldbrug

De Paardenveldbrug is vanaf de Daalsesingel toegankelijk voor alle expeditieverkeer zonder beperkingen. Vlak over de brug kan dat verkeer niet verder door een lengtebeperking. De bebording biedt hier ruimere mogelijkheden dan bedoeld: alleen expeditieverkeer richting Tivoli-Vredenburg mag hier inrijden.

3.4 Conclusie

De beperkingen en de toegangspoorten leiden samen tot een niet eenvoudig te doorgronden toegangsregime in de binnenstad.

Er gelden een veelheid aan beperkingen op het verkeer in de binnenstad. Er zijn 5 aslast regimes, die meestal samenvallen met een lengtebeperking. Voor een deel van de straten gelden venstertijden en er is een route waarvoor ontheffingen worden afgegeven. In een aantal gevallen kan een vrachtauto in een fuik rijden, waarbij alleen door achteruit rijden een overtreding kan worden voorkomen.

Er zijn 13 toegangspoorten tot de binnenstad in de vorm van bruggen over de singel. De beperkingen op de brug sluiten niet overal aan op de beperkingen in het gebied dat door de brug wordt ontsloten. Ook hier is er een risico dat vrachtverkeer een fuik in rijdt. Voor het vrachtverkeer is er op de singels aparte bewegwijzering aanwezig, maar niet bij elke brug. Het meest opvallend is dat bij de Monicabrug, een van de weinige plaatsen waar groot vrachtverkeer zonder beperking de stad in mag rijden. Consequent bij elke brug aangegeven of er een bevoorradingsroute loopt en zo nodig het vrachtverkeer doorverwijzen over de singel zorgt voor extra duidelijkheid voor de chauffeurs en kan zoekverkeer of overschrijding van de beperkingen in het centrum voorkomen.

Bij voorkeur wordt verkeer dat verderop in de binnenstad een beperking tegenkomt al tegengehouden bij de poort, op de brug. Daar moet duidelijk zijn welke voertuigen wel en niet het gebied in mogen. Op een aantal bruggen is de beperking die direct over de brug geldt al volledig aangegeven op de brug zelf. Maar die vooraankondiging staat niet bij alle bruggen. In een aantal gevallen lijkt er geen bezwaar te zijn om de beperking al op de brug zelf in te laten gaan, bijvoorbeeld een lengtebeperking op de Herenbrug. Daarbij moeten niet de draagkracht en afmetingen van de brug bepalend zijn maar de beperkingen van het via de brug ontsloten gebied in de binnenstad. Dat kan dan ook in de bewegwijzering worden opgenomen.

3.5 Maatregelen die al in voorbereiding zijn

- Verbod op groot en zwaar vrachtverkeer in de Predikherenstraat. Hiermee wordt voorkomen dat vrachtverkeer vanaf de Van Asch van Wijcksbrug en de Noorderbrug doorsteekt naar de Voorstraat.
- Aanpassen van de bebording op het Vredenburgplein
- Een aslastbeperking van 2 ton op de Steenstraat gekoppeld aan een 2 ton aslastbeperking op de smalle straatjes tussen Vredenburgplein, Steenweg en de Oudegracht.
- Plaatsen van een vooraankondiging voor 9 meter lengtebeperking op de Marga Klompébrug/
- Bewegwijzering vrachtverkeer bij de Monicabrug
- Het instellen van een lengtebeperking op de Herenbrug

4

Aslastbeperkingen tegen het licht

4.1 Inleiding

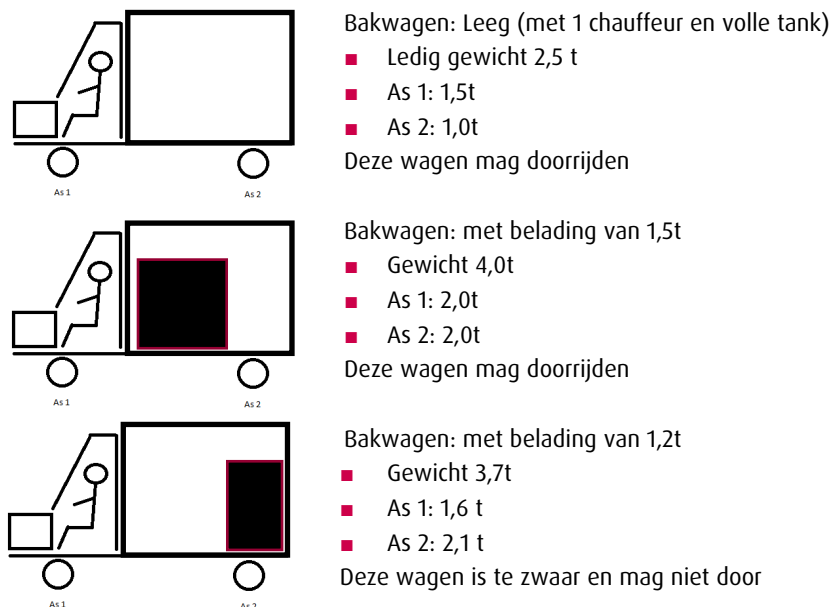
In het centrum van Utrecht zijn meerdere bruggen, straten, kades en kelders die beschadigd kunnen raken als er met veel gewicht overheen of langs wordt gereden. Zowel een te hoog gewicht als zware trillingen kunnen tot schade leiden. Met name de werfkelders zijn kwetsbaar en liggen vlak onder het straatoppervlak. Daarom staan in Utrecht aslastbeperkingen aangegeven langs de weg en op de bruggen, in verband met de smalle straten en krappe bochten zijn de aslastbeperkingen deels in aangevuld met een lengtebeperking.

De beperkingen zijn logisch gezien de draagkracht van de wegen en bruggen en noodzakelijk om schade te voorkomen. Een probleem is dat de beperkingen niet aansluiten op de kennis van de weggebruikers. Ook sluiten de beperkingen niet aan bij de controlemogelijkheden die handhavers hebben. Op beide aspecten gaan we in dit hoofdstuk in.

4.2 Begrijpelijkheid van aslastbeperking voor de weggebruiker

Een bestuurder is vaak onbekend met de afmetingen en massa van zijn/haar voertuig. Ook het gewicht van de lading is vaak niet bekend. Maar zelfs als dit allemaal wel bekend is, ook dan heeft de bestuurder geen inzicht in hoe het gewicht verdeeld is over de assen. Ook de vervoerders zelf zijn daarvan soms niet goed op de hoogte. Tekenend is bijvoorbeeld dat ook de gemeente Utrecht zelf met (veel) te zware voertuigen door het kwetsbare gebied reed (zie in Bijlage 3 een artikel hierover in DUIC).

De aslast is geen vast gegeven voor een voertuig. De aslast kan per dag (en bij bezorgend verkeer zelfs per uur) verschillen. Als de lading bij een levering in de auto wordt verplaatst verandert de aslast, als er goederen worden opgehaald en afgeleverd in één ronde verandert de aslast tussentijds ook telkens weer. Zelfs als het gewicht van de lading afneemt kan door tussentijdse verschuiving van goederen in het voertuig de aslast toch toenemen. Figuur 4.1 laat dit zien.



Figuur 4.1: het de relatie tussen gewicht en belading op de aslast

De feitelijke aslast kan alleen worden gecontroleerd met een weging per as. Uit de weging kan volgen dat een voertuig de ene dag de gracht op mag rijden, terwijl hetzelfde voertuig later in de ronde dezelfde dag dat niet meer mag.

4.3 Kennis van de weggebruiker

De chauffeurs van bestelwagens (bestel- en vrachtauto's met een maximum totaalgewicht tot 3,5 ton) hebben hetzelfde rijbewijs hebben als de bestuurders van personenauto's, rijbewijs B. Zij weten dat ze in beginsel overal mogen rijden waar ook personenauto's rijden. De bestuurders van deze voertuigen letten niet op beperkingen op borden langs de weg. Ze hebben in elk geval geen kennis over de aslast, zij zullen borden met een aslast beperking altijd voorbijrijden.

Beroepschauffeurs weten vaak iets over de totale toegestane massa van hun voertuig: dit medebepalend voor het benodigde rijbewijs. Op vrachtwagens die inclusief lading lichter zijn dan 7,5 ton mogen bereden worden met rijbewijs C1. Voor zwaardere vrachtwagens is rijbewijs C nodig. Maar wat de lading van een bepaald moment betekent voor de feitelijke aslasten is ook bij hen niet bekend.

4.4 Een ingang voor handhaving

Voor de handhaving is het lastig dat de aslast geen kenmerk is van het voertuig. Mag een vrachtauto het gebied met 2 ton aslast inrijden? Een lichte vrachtwagen met weinig lading mag door, maar een dag later met een iets andere lading niet. Een flinke bestelbus zal in het algemeen minder dan 2 ton aslast hebben. Maar in theorie kan met een

zware last op één as meer gewicht zitten. Sommige bestelauto's bestaan ook met een hoger toegestaan gewicht en zijn dan formeel een vrachtauto. Alleen het kenteken is dan het uiterlijke verschil. Er bestaan vrachtauto's die door de RDW worden 'teruggekeurd' tot bestelwagen zodat een vrachtwagenrijbewijs niet nodig is. Ook hier is alleen het kenteken het uiterlijke verschil, met een extra groot risico dat het voertuig zwaarder wordt beladen dan toegestaan, technisch kan het voertuig dat prima aan. Een personenauto mag overal rijden - maar de aanhanger met eigen kenteken achter een personenauto kan over de toegestane aslast gaan. Controle is in al deze gevallen uitsluitend mogelijk door het daadwerkelijk te wegen met een weegplaat. Dat betekent dat elk voertuig waarvan het vermoeden bestaat dat het de aslast overschrijdt staande gehouden moet worden, waarna gewacht moet worden tot een weegplaat aanwezig is om per as de belasting te meten. Een tijdrovende actie die slechts incidenteel uitgevoerd kan worden.

Direct herkenbaar zijn grote vrachtwagens waarvan het rijklaar gewicht op kenteken groter is dan 4,0 ton (bij tweeassige voertuigen) of 6 ton (bij drieassige voertuigen). Ook zonder meting is het duidelijk dat de aslast op ten minste één van de assen groter is dan 2,0 ton. Alleen bij die voertuigen kan direct op kenteken gehandhaafd worden als die het gebied met 2,0 ton aslast in rijden.

De borden in Utrecht leggen voor wat betreft de aslasten beperkingen die door een handhaver alleen door weging van het voertuig kunnen worden geconstateerd.

4.5 Conclusie

De aslastbeperkingen vragen bij de weggebruiker om kennis die hij of zij niet heeft. Voor de handhaver gaat het om kenmerken die niet op basis van het kenteken opvraagbaar zijn. Overtreding kan alleen door weging van het voertuig worden geconstateerd. Hierdoor is handhaving in de praktijk eigenlijk niet mogelijk is en hooguit beperkt blijft tot de grootste excessen. Daarom gaan we in het volgende hoofdstuk in op maatregelen die aansluiten bij de kennis van de weggebruikers en die leiden tot een eenvoudiger handhaving.

5

Duidelijk en handhaafbaar

5.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk hebben we vastgesteld dat het bestaande systeem met aslastbeperkingen in de praktijk alleen met grote inspanning is te handhaven. In dit hoofdstuk gaan we op zoek naar regels die leiden tot de gewenste gewichtsbeperkingen die uitgaan van de kennis van de bestuurders en aansluiten bij de mogelijkheden van de handhavers.

5.2 Meer duidelijkheid voor de weggebruiker

Beperkingen die zijn gekoppeld aan het rijbewijs en voertuigkenmerken zorgt voor begrijpelijker borden en regels. Zowel de vervoerder als de chauffeur weet daarbij waar ze aan toe zijn. Dat is geen garantie dat regels worden nageleefd. Maar begrijpelijke bebording zorgt er wel voor dat de kans dat de regels uit onwetendheid worden overtreden wordt beperkt.

5.2.1 Verbod op vrachtverkeer in plaats van 2,0 ton aslast

De aslastbeperking tot 2,0 ton betekent in de praktijk dat een vervoerder die bereid is de regels te respecteren in de huidige situatie eigenlijk alleen bestelauto's kan inzetten: voertuigen met een maximaal beladen gewicht van 3,5 ton. Een zwaarder voertuig betekent direct dat er een groot risico is op overtreding. Dat kunnen we formaliseren.

Een verbod op vrachtauto's betekent dat alleen voertuigen met een maximaal totaalgewicht tot 3,5 ton inclusief inzittenden en de lading het bord mogen passeren. Dit zijn voertuigen waarvoor rijbewijs B voldoende is, personenauto's en bestelauto's. Deze auto's kunnen in de huidige situatie redelijk onbezorgd het gebied met een aslastbeperking van 2,0 ton in rijden. De kans dat zij een hogere aslast hebben is aanwezig, maar uitzonderd bij overbelading is de overschrijding beperkt.

Voor vrachtverkeer is in de huidige situatie de kans dat een aslastbeperking wordt overschreden groot. Eigenlijk kan een vrachtwagenchauffeur in de huidige situatie het risico niet nemen om het bord met de 2,0 ton aslastbeperking te passeren. Een verbod op



vrachtverkeer is voor de bestuurders van zwaardere voertuigen veel duidelijker: veel of weinig lading maakt niet uit, ze mogen niet voorbij het vrachtverbod. Voor de man of vrouw achter het stuur is het verbod op vrachtverkeer een duidelijk bord.



5.2.2 Maximaal 7,5 ton in plaats van 4,0t aslast

Een gewichtsbepanking van 7,5 ton kent juridisch hetzelfde probleem als een aslastbepanking: het is formeel geen kenmerk van het voertuig. Toch levert deze beperking een veel duidelijker grens op voor de bestuurders. Het rijbewijs voor vrachtauto's bestaat namelijk in twee varianten:

- Rijbewijs C1(E) voor vrachtauto's tussen 3,5 en 7,5 ton
- Rijbewijs C(E) voor vrachtauto's zwaarder dan 3,5 ton

Het maximumgewicht van 7,5 ton geldt voor de vrachtwagen inclusief lading en staat vermeld op het kenteken. De 7,5 ton beperking is daarmee voor de man of vrouw achter het stuur een bekende grens, ze weten welk rijbewijs nodig is voor het voertuig dat ze berijden. Een verbod op voertuigen zwaarder dan 7,5 ton zorgt ook voor duidelijkheid voor de vervoerders welke type vrachtwagens in het gebied mogen rijden.

Helemaal sluitend is dit systeem niet: een vrachtwagen met een hoger maximum toegestaan totaalgewicht mag het bord passeren onder voorwaarde dat het voertuig inclusief lading niet zwaarder is. Maar de man of vrouw achter het stuur is zich bij deze gewichtsgrens in elk geval bewust van een groot risico op overtreding.

Door de huidige aslast beperking tot 4 ton te vervangen door een verbod voor voertuigen met een gewicht groter dan 7,5 ton ontstaat er een duidelijker situatie voor de chauffeur. De kans dat een iets hogere aslast dan 4 ton optreedt is aanwezig, maar uitgezonderd bij overbelading is de overschrijding beperkt.

5.2.3 Vredenburgplein

Een bijzonder probleem is het Vredenburgplein. Op de helft van dat plein geldt een maximale aslast van 3,5 ton, de andere helft heeft geen aslastbepanking.

Ook hier geldt dat de maximale aslast bij een bestuurder van een voertuig niet bekend is, tenzij het voertuig vooraf gewogen is. Ook voor dit gebied adviseren we om een verbod op vrachtverkeer of een verbod op zwaar vrachtverkeer in te voeren, zodat de chauffeur in elk geval begrijpt wat de bedoeling is. Als een vrachtauto met een gewicht van 7,5 ton hier echt te zwaar is, dan is een vrachtwagenverbod hier de beste oplossing. Voor de markt geldt dan dat op dit deel alleen bestelwagens met een aanhanger mogen rijden en staan.

Wellicht belangrijker is dat vrachtwagens zonder gewichtsbepanking over het plein rijden en manoeuvreren waarbij er een groot risico is dat zij over het dak van de parkeergarage rijden. Op het plein moet op één of andere manier zichtbaar worden gemaakt waar de grens ligt tot waar zwaar verkeer kan rijden.

5.3 Versimpeling handhaving op gewicht

In deze paragraaf bekijken we of de maatregelen die leiden tot extra duidelijkheid voor de weggebruikers ook de handhaving eenvoudiger maakt.

5.3.1 Verbod op vrachtverkeer

Een verbod op vrachtverkeer levert hier duidelijkheid op voor de handhaving. Of een bestelbusje of vrachtwagentje voor de wet een bestelwagen is of een vrachtwagen is direct opvraagbaar via het kenteken. Handhavers kunnen op basis van het kenteken direct vast stellen of een voertuig binnen de regels valt of niet. De koppeling met het kenteken betekent dat handhaving van het verbod op vrachtverkeer in theorie met een camera kan worden uitgevoerd.

Opmerking 1: sommige grote bestelwagens hebben op kenteken een maximaal toegestane aslast op de achteras van 2,3 ton en in bijzondere gevallen zelfs meer. Deze hoge aslast kan ontstaan bij een onevenwichtige belading, waarbij compacte zware goederen helemaal achter in het voertuig staan. In de praktijk wordt het gewicht gelijkmatiger over beide assen verdeelt. De kans dat een bestelwagen die niet overbeladen is een hogere asdruk heeft van meer dan 2,0 ton is beperkt. Als een bestelwagen wezenlijk meer dan 2 ton asdruk heeft is deze in bijna alle gevallen overbeladen. Bij overbelading kan handhaving plaatsvinden door een weging.

Een specifieke groep zijn vrachtwagens die door de RDW op verzoek van de eigenaar zijn teruggekeurd naar 3,5 ton. In de bewoordingen van de RDW: *De wettelijk toegestane maximummassa op de as, afgeleid van de technisch toegestane maximummassa. Zo nodig is deze verminderd aan de hand van wettelijke bepalingen of op verzoek van de aanvrager van het kentekenbewijs.* Die voertuigen kunnen technisch veel hogere aslasten. In de praktijk is het bij deze voertuigen zo goed als onmogelijk om op één as de maximale aslast van bijvoorbeeld 2,8 ton te halen zonder het maximale gewicht van 3,5 ton te overschrijden. Het rijklaar gewicht van dit soort voertuigen is 2,5 ton of meer is, zelfs leeg staat er al meer dan 700 kilo op de vooras. Alleen door de lading achter de achteras te zetten is in theorie de druk op de vooras zodanig te verlagen dat de maximale achterasdruk wordt gehaald zonder dat het voertuig in totaliteit te zwaar wordt en formeel dus overbeladen is.

Opmerking 2: sommige voertuigen mogen gewichten trekken die groter zijn dan die van het trekkende voertuig. Een extreem voorbeeld is de BE-combinatie, een bestelwagen of 'teruggekeerde vrachtwagen' met oplegger die in theorie tot 10 ton treingewicht kan bereiken. In dat geval wordt bij een teruggekeerde vrachtwagen wél de hoge achterasbelasting gehaald die het voertuig solo niet kan halen. Voor deze combinaties bestaat geen 'slimme' bebording, hiervoor moet aanvullend op het vrachtverbod alsnog een aslastbeperking of een aanhanger-verbod worden opgenomen. Een aslastbeperking van 2,0 ton sluit aan bij de huidige praktijk en sluit goed aan bij de beperkingen aan het trekkende voertuig.

Voor de handhaving is er geen makkelijke manier om de aslast van de aanhanger te bepalen. Dat betekent voor (bestel)auto's met een zwaarbeladen aanhanger toch nader onderzoek door weging nodig is om een overtreding te constateren.



Een vrachtverbod in combinatie met een aslastbeperking zorgt ervoor dat een groot deel van de voertuigen op kenteken gecontroleerd kan worden en op kenteken kan worden gehandhaafd.

Alleen bij een vermoeden van overbelading of een vermoeden van een te zware aanhanger is weging noodzakelijk.



5.3.2 Verbod op zwaar vrachtverkeer

Op basis van het kenteken kan worden vastgesteld of een voertuig een zware vrachtwagen is. Vrachtwagens met een maximum totaal gewicht van 7,5 ton zijn op kenteken te herkennen. Voor zware vrachtauto's nadert het leeggewicht al snel de 7,5 ton, gemiddeld is het leeggewicht van een vrachtwagen hoger dan 7,5 ton. Ook deze informatie is aan het kenteken gekoppeld. Een voertuig dat leeg meer weegt dan 7,5 ton kan direct verbaliseerd worden. Alleen de categorie die leeg net onder de 7,5 ton grens valt is nader onderzoek nodig en eventueel weging noodzakelijk. Aangezien de gewichtsbepanking geldt inclusief aanhanger is een lengtebepanking of een aparte maatregel voor aanhangers hier goed beschouwd overbodig.

5.4 Voorkomen 'doodlopende' straten 4,0t aslast



Figuur 5.1: in de Bakkerstraat is aangegeven dat over 100 meter een 2,0t aslastbepanking geldt. Dat is aan het eind van de straat bij de Oudegracht, wat betekent dat vrachtverkeer achteruit terug moet rijden.

Tussen Vredenburgplein – Lange Elisabethstraat – Steenweg en de Oudegracht liggen straatjes waar vrachtverkeer wel in mag rijden maar aan kant van de Oudegracht niet uit. Daarmee raken de voertuigen gevangen. Vooruit wegrijden na een levering mag niet. Achteruit terugrijden betekent dat andere voertuigen die in de straat staan ook achteruit moeten. Als die nog niet klaar zijn met hun levering moeten de chauffeurs op elkaar wachten. Achteruitrijden betekent wachten, vooruit vertrekken betekent een overtreding. Daar komt bij dat het achteruit rijden met een groot voertuig in een smalle winkelstraat een gevaarlijke manoeuvre is: voetgangers letten niet altijd op, fietsers schatten soms de passeerruimte verkeerd in. Dit is alleen op te lossen door deze 'doodlopende' straten af te sluiten voor verkeer dat aan het einde niet verder mag. Voor deze straten moet hetzelfde regime gelden als op de Oudegracht. Dat is een duidelijke situatie

waarmee wordt voorkomen dat te zwaar verkeer op de Oudegracht beland. Vanaf welk punt in de Steenweg het vrachtverbod het beste kan worden ingezet moet nader worden bekeken, maar bij voorkeur geldt het verbod op vrachtverkeer al vanaf de hoek met de Mariastraat.

5.5 Lengtebeperking 9 meter

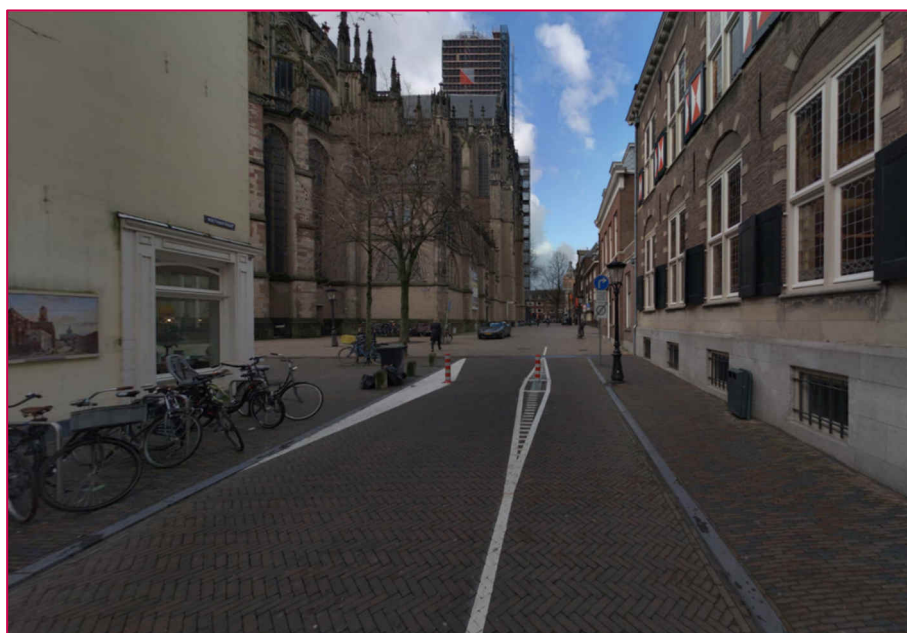
In de huidige situatie geldt er naast de aslastbeperking ook een lengtebeperking van 9 meter. De bebording daarvoor kan zonaal worden toegepast. Door op alle bruggen waar deze beperking moet gelden een zonebord te zetten wordt ook deze regel duidelijk en hoeft minder vaak herhaald te worden.

6

Fysieke maatregelen

6.1 Breedtebeperkingen

Op een aantal plaatsen zijn maatregelen getroffen om te groot verkeer tegen te houden. Dit is een manier om zonder handhaving toch verkeer te weren dat ongewenst is. Op de toegang tot het Vredenburgplein staat een verzinkbare paal die het gebied afsluit buiten de venstertijden. Elders in de stad staan op een paar plaatsen breedtebeperkingen aangegeven ondersteund met palen om te voorkomen dat brede vrachtauto's hier door rijden.



Figuur 6.1: Afsluiting voor groot verkeer bij het Domplein

Paaltjes moeten fel gekleurd zijn, op straat moet witte ribbelmarkering aanwezig zijn om te voorkomen dat fietsers door de paaltjes ten val komen. De vormgeving van dit soort afsluitingen past daardoor niet goed in het historische straatbeeld.

Een deel van de bestuurders ervaart dat ze in een fuik gereden zijn waar ze niet meer uitkomen. Of ze vinden dat zij als bestemmingsverkeer toch door mogen. Een ervaren chauffeur drukt met een gerichte stuurbeweging een paaltje eenvoudig plat zonder dat er schade aan het voertuig ontstaat. De paal moet daarna worden vervangen. Bij een klappaal of verzinkbare paal ontstaat schade die niet zomaar te repareren is. De ervaring op het Hiëronymusplantsoen leert dat een zeer robuuste uitvoering noodzakelijk is. Te denken is aan de stenen of betonnen palen en schampblokken waarmee gebouwen worden beveiligd tegen inrijden en aanrijden. Waarbij er dan meteen rekening mee moet worden gehouden dat hulpdiensten ook tegen deze barrières oplopen.

Een alternatief voor breedtebeperkingen met paaltjes in een wegvak is het verkleinen van boogstralen ondersteund met straatmeubilair, bomen en en/of stenen of betonnen palen in de bocht. Daarmee ontstaat op een iets argelozer wijze toch een barrière voor groot verkeer. In een bocht kan een chauffeur niet zonder schade aan het voertuig de paaltjes opzij drukken. Maar ook in dit geval geldt dat ook de hulpdiensten hier last van kunnen hebben.

Bij het ruim inzetten op een verbod voor vrachtverkeer is het risico dat vrachtauto's een gebied inrijden waar zij ongewenst zijn kleiner. Bovendien bestaat er de mogelijkheid om met camera's te handhaven. Dit beperkt de kans op grote voertuigen op plekken waar ze niet mogen komen.

6.2 Ontwerpen fysieke maatregelen

Met de in § 5.2 en 5.4 beschreven ingrepen in de fysieke grenzen van de beperkingen is een deel van de onduidelijkheid aangepakt. Op dit moment hebben we geen locaties op het netvlies waar bij het gewijzigde bebodingsregime fysieke maatregelen noodzakelijk zijn.

7

Handhaving

7.1 Inleiding

Op de huidige maatregelen kan niet eenvoudig gehandhaafd worden. Alleen grote overschrijdingen van de aslasten is direct duidelijk, maar zelfs dan is vaak weging van het voertuig noodzakelijk om te bewijzen dat er werkelijk een overtreding wordt begaan. Het nu voorgestelde systeem van beperkingen is voor de man of vrouw achter het stuur een stuk duidelijker, maar ook dan zullen chauffeurs menen dat de borden niet voor hen bedoeld zijn. In dit hoofdstuk gaan we in op de handhavingsmogelijkheden bij het voorgestelde bebordingsregime.

7.2 Handhaving op vrachtverbod

In het meest kwetsbare gebied (het huidige gebied met 2,0 ton aslast) mogen geen vrachtauto's meer komen. Dit is direct te constateren op basis van kentekens. Opties voor constateren en handhaving:

- scanauto;
- vaste camera;
- handhaver.

7.3 Handhaven op 2,0 ton aslastbeperking binnen het vrachtverbod

Alleen voor aanhangers geldt dat de aslastbeperking overtreden kan worden. Aanhangers die een witte plaat voeren zijn zo licht dat alleen bij zeer zware overbelading een probleem ontstaat. Aanhangers die een eigen kenteken voeren kunnen wel meer dan 2 ton aslast hebben. Dit kan alleen worden geconstateerd door een weging ter plaatse.

7.4 Handhaving op de 7,5t beperking

Voor deze beperking geldt dat door een handhaver op basis van kentekengegevens bij de RDW snel kan worden opgevraagd of het maximale gewicht van een voertuig wel of niet onder de grenswaarde ligt. Een hoger maximaal gewicht is op zichzelf geen overtreding. Voor de categorie vrachtauto's die minder weegt dan 7,5 ton maar met lading zwaarder mag zijn geldt dat, net als in de huidige situatie, een weging noodzakelijk is om een overtreding vast te stellen. Als het ledig gewicht van het voertuig zelf hoger ligt dan 7,5 ton is er wel zonder meer sprake van een overtreding en kan er worden gehandhaafd. Daarmee kunnen de zwaarste overtredingen direct worden afgedaan. Deze zware overtredingen kunnen ook met een scanauto of camera worden vastgelegd. Voor bestelwagens met een aanhanger of oplegger en voor vrachtwagens met een aanhanger geldt dat alleen met een weging een overtreding worden vastgesteld.

7.5 Handhaving op 8,0 ton aslast

Voor deze categorie hebben we geen slimme werkwijze kunnen bedenken. Net als in de huidige situatie is een weging noodzakelijk is om een overtreding van de maximaal toegestane aslast vast te stellen.

7.6 Handhaving op 9 meter lengte

De lengte van een voertuig is op basis van het kenteken op te vragen. Daarmee is er een beperkte mogelijkheid om te handhaven met scanauto of camera. Voor voertuigen met een aanhanger of oplegger geldt dat een meting noodzakelijk is. Deze meting is snel en eenvoudig ter plaatse uit te voeren.

In hoofdstuk 1 hebben we de volgende vragen gesteld:

1. De binnenstad heeft 14 toegangspoorten. Kunnen we op deze punten duidelijk(er) laten zien dat men een gebied inrijdt waar voertuigbeperkingen gelden (met inachtneming van het bevoorradingsregime)? Bijvoorbeeld door voertuigbeperkingen of venstertijden.
2. Op welke plekken kan voorkomen worden dat te zwaar verkeer het gebied inslaat en/of het 2-ton-aslast gebied inrijdt zonder dat ondernemers hier veel last van hebben? D.m.v. bijvoorbeeld verplicht rechtdoor, verbod linksaf/rechtsaf, vrachtwagenverbod, omdraaien rijrichting, aanvullende communicatie etc.
3. Helpen aanvullende fysieke breedtebeperkingen om te zwaar verkeer te weren? Welke deel vang je af, welk deel niet? Waar moeten de paaltjes dan komen te staan? Zijn er neveneffecten?
4. Op welke plekken voegen kentekencontroles/ voertuigtellingen waarde toe om de zaak goed in beeld te brengen? Welke gegevens kunnen we digitaal registreren/ welke meetmethoden zijn geschikt?

Ad 1.

Er zijn verbeteringen mogelijk bij de bewegwijzering en bebording bij de toegangen tot de stad. Door beperkingen tot op de brug te trekken of door goede vooraankondigingen kan worden voorkomen dat chauffeurs verderop in het centrum niet in 'fuike' rijden.

Ad 2.

In dit onderzoek hebben we vooral ingezet op een andere benadering van de beperkingen met duidelijker bebording waardoor het voor de chauffeurs duidelijker is in welke straten zij wel en niet mogen rijden. In het gebied tussen Vredenburg en Mariaplaats hebben we aanbevelingen gedaan de grenzen van de gewichtsbeperkingen zodanig te verplaatsen dat 'doodlopende' routes waar vrachtverkeer achteruit terug moet rijden in de toekomst niet meer voorkomen. In aanvulling daarop hebben we geen onlogische of uitnodigende routes gevonden die chauffeurs verleiden de beperkingen te overtreden.

Ad 3.

De breedte van een voertuig heeft geen directe relatie met het gewicht. Door een vrachtwagenverbod in het huidige gebied met 2,0 ton aslastbeperking mogen brede en

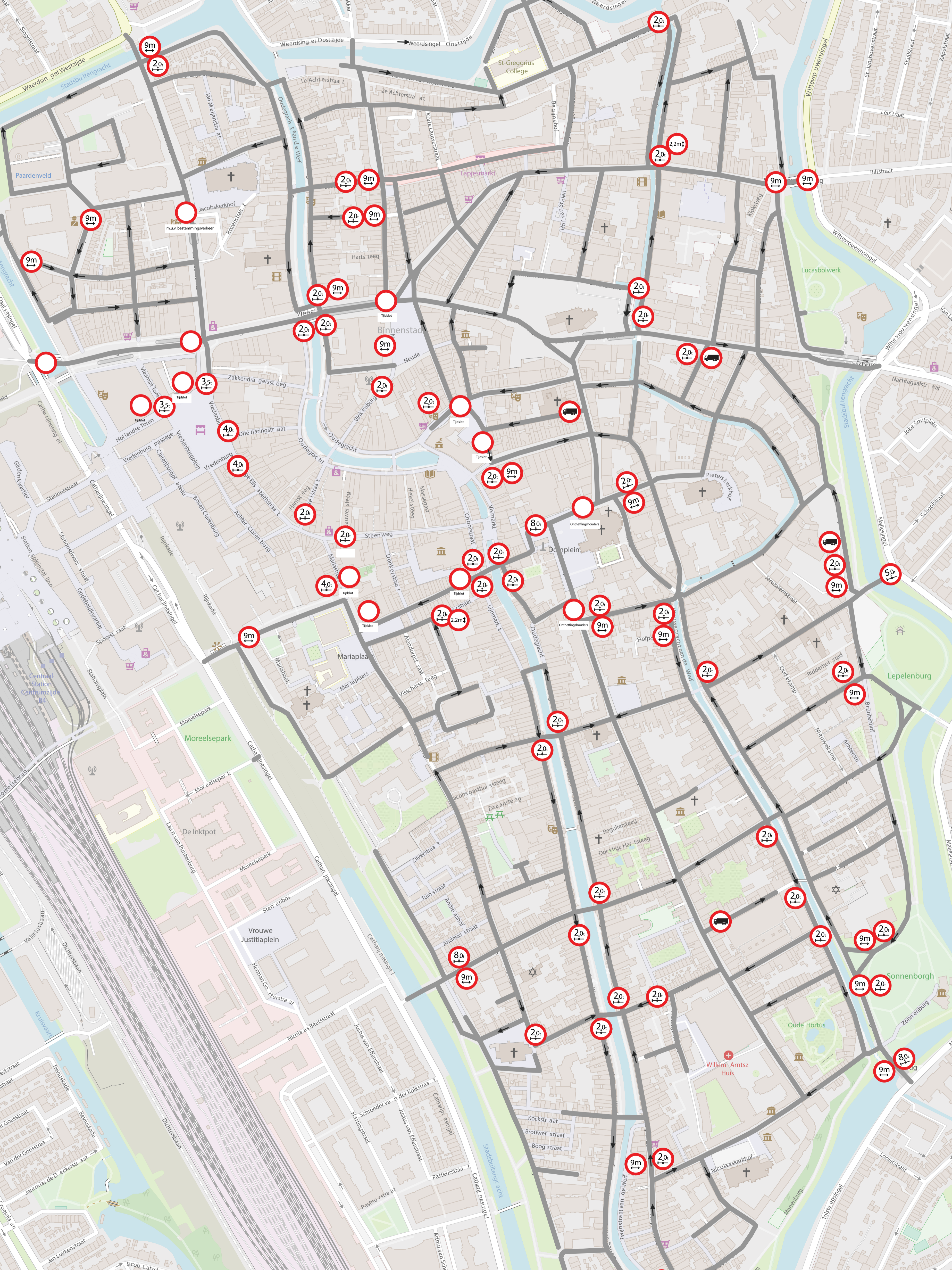
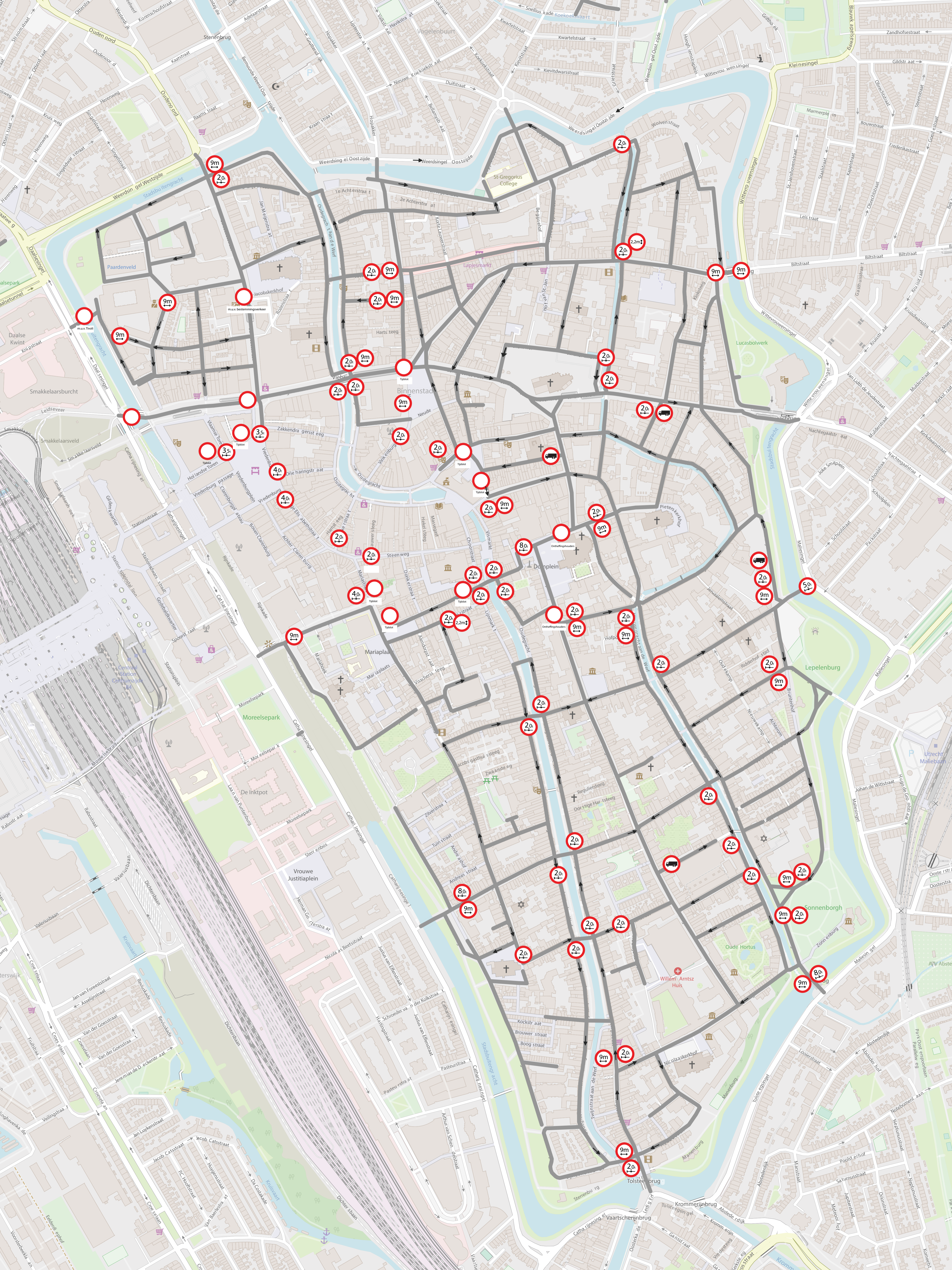
zware vrachtwagens het gebied niet meer inrijden. Als ze dat wel doen, kunnen ze eenvoudig op kenteken bekeurd worden. (Fysieke) breedtebeperkingen zijn daarmee overbodig.

Ad 4.

Voor het meest kwetsbare gebied (het huidige gebied met 2 ton aslastbeperking) is na invoering van het verbod op vrachtverkeer kentekenregistratie met een camera een goede manier om te tellen en overtredingen te registreren. De meest logische plaatsen om dat te doen zijn de plaatsen waar toegangsroutes rechtstreeks aansluiten op straten met een verbod voor vrachtverkeer. Bijvoorbeeld de Steenweg ter hoogte van de Mariastraat of de Donkerstraat (afhankelijk van de grens van het vrachtverbod), de Twijnstraat ter hoogte van de Nicolaasstraat, de Nieuwegracht ter hoogte van de aansluiting van het Servaasbolwerk en het Hiëronymusplantsoen vanaf de Herenbrug.

Bijlage 1

Inventarisatie huidige bebording



Labels on the map include street names such as Weerdsingel, Oudegracht, and various squares and parks like Moreelsepark and De Inktpot. Landmarks such as the St. Gregorius College and the Central Station are also visible. The red circular icons contain numbers and symbols, providing a data layer to the geographical information.

Bijlage 2

Inventarisatie poorten tot de stad

Vrachtverkeer binnen de singels

- inventarisatie 13 toegangspoorten
- 3 bijzondere plekken



13 mei 2020

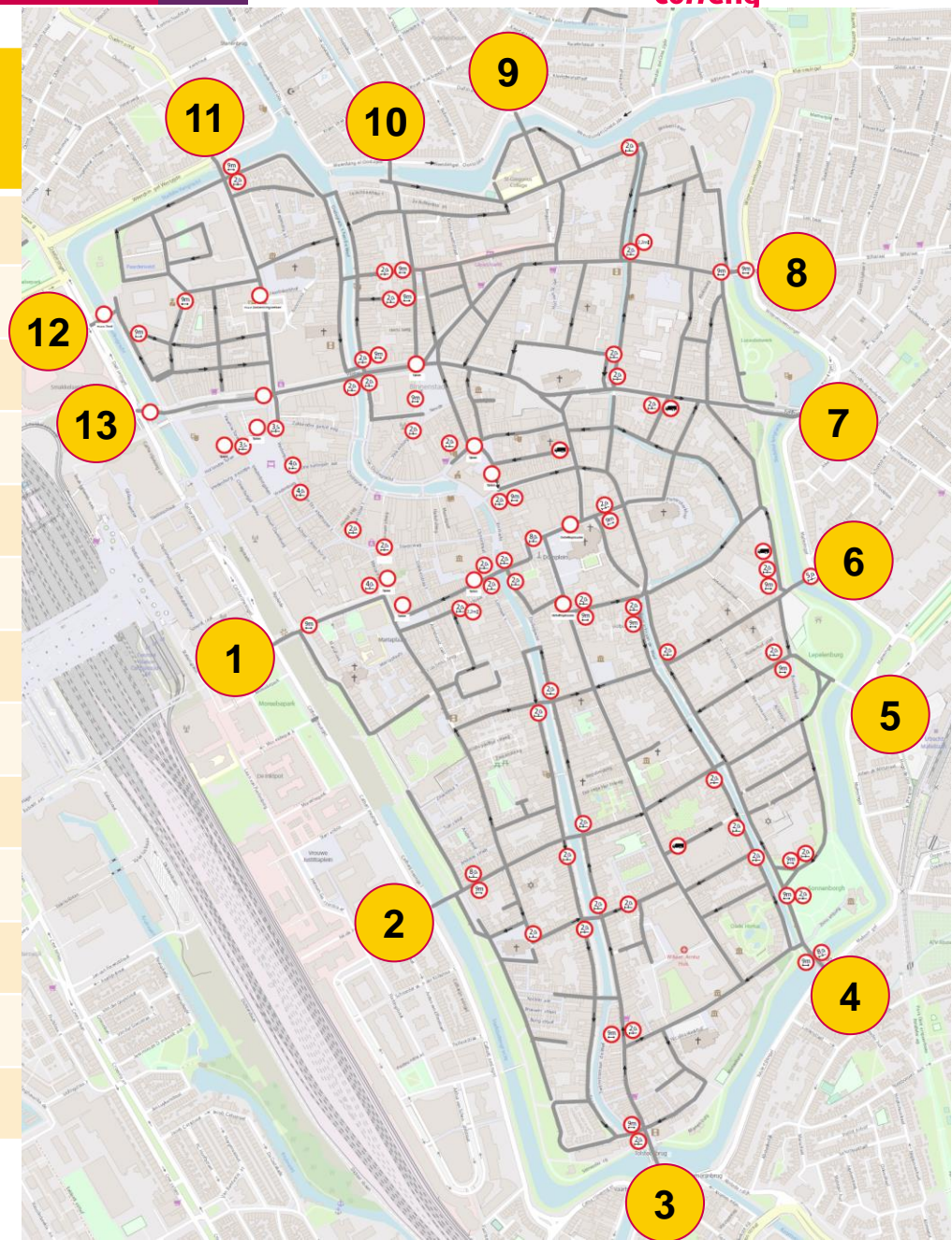
Joost Verhoeven
Tom Hartog
Remon Siegel

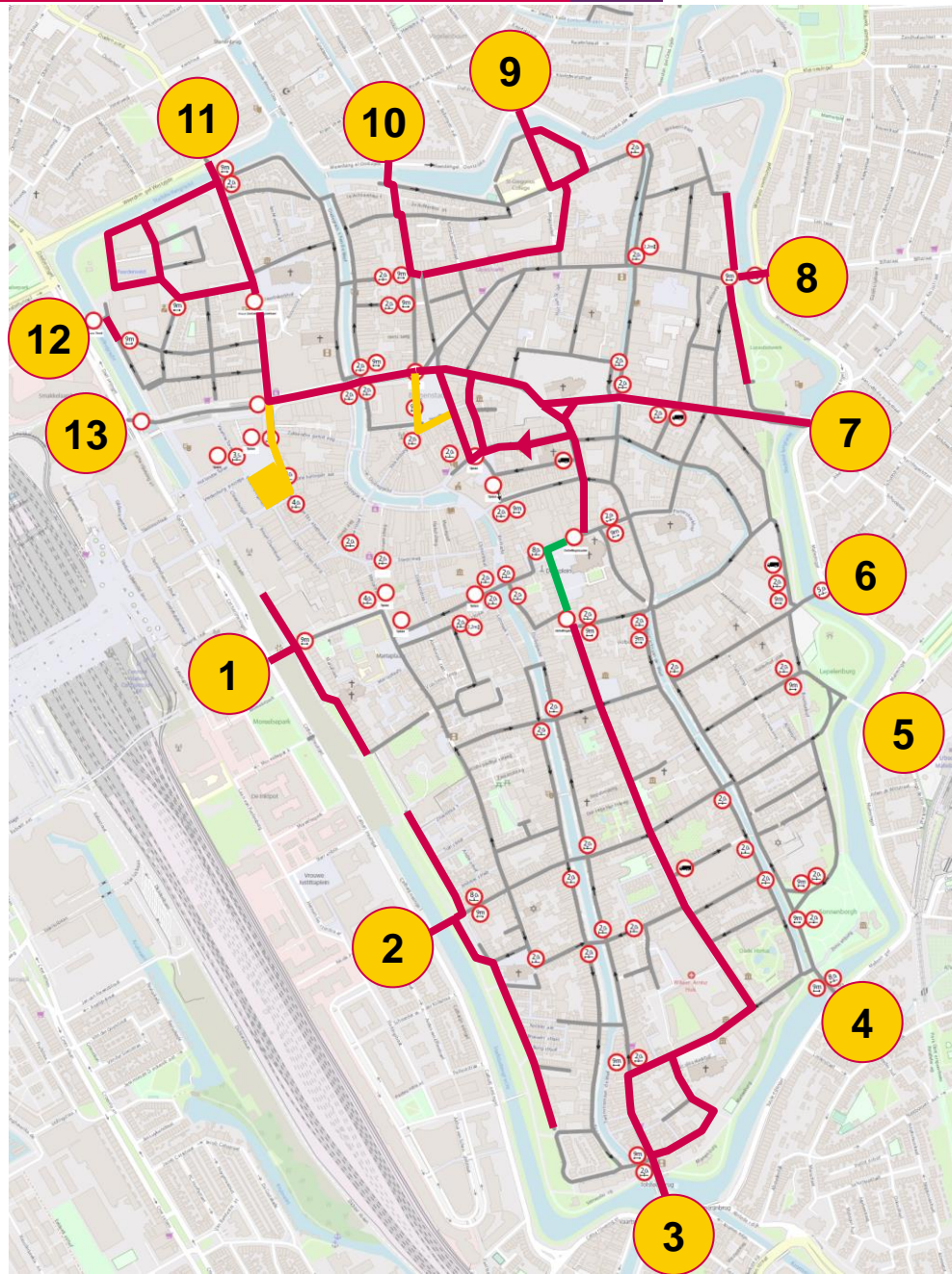
adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

Poort

1	Marga Klompébrug
2	Bartholomeibrug
3	Tolsteegbrug
4	Abstederbrug
5	Maliebrug
6	Herenbrug
7	Lucasbrug
8	Wittevrouwenbrug
9	Noorderstraat
10	Van Asch van Wijckbrug
11	Monicabrug
12	Paardenveldbrug
13	Vredenburgknoop





- Route zonder beperkingen
- Idem. met venstertijden
- Idem. voor ontheffinghouders

Marga Klompébrug: geen beperking

1



Marga Klompébrug: Voorbij Wilhelminalaan: 9m

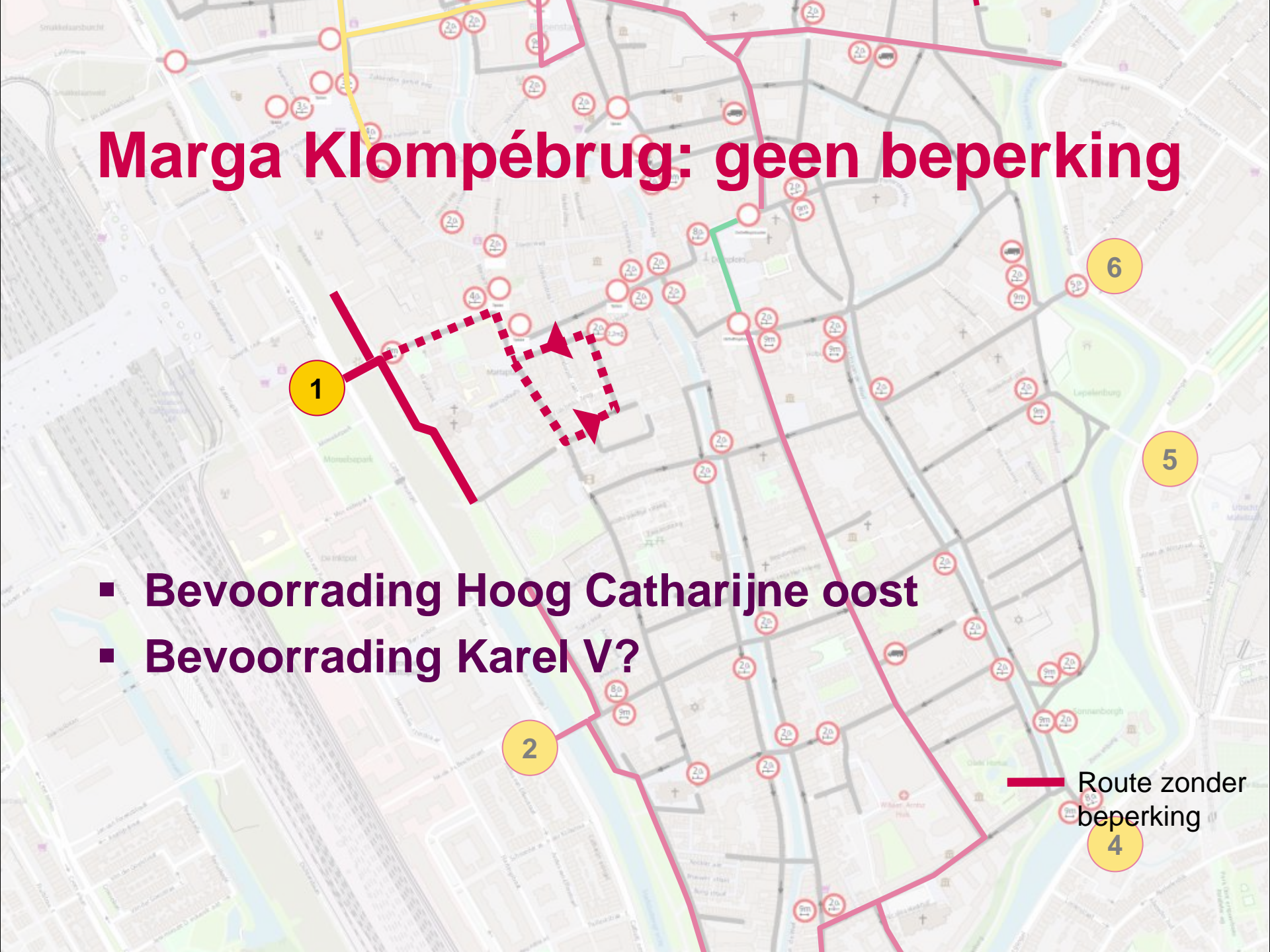
1



Marga Klompébrug: geen beperking

- Bevoorrading Hoog Catharijne oost
- Bevoorrading Karel V?

— Route zonder beperking



Bartholomeibrug: 9m

2



Bartholomeibrug: Voorbij Geertebolwerk: 8,0t, 9m

2



Bartholomeibrug: na 50m 8,0t, 9m

2

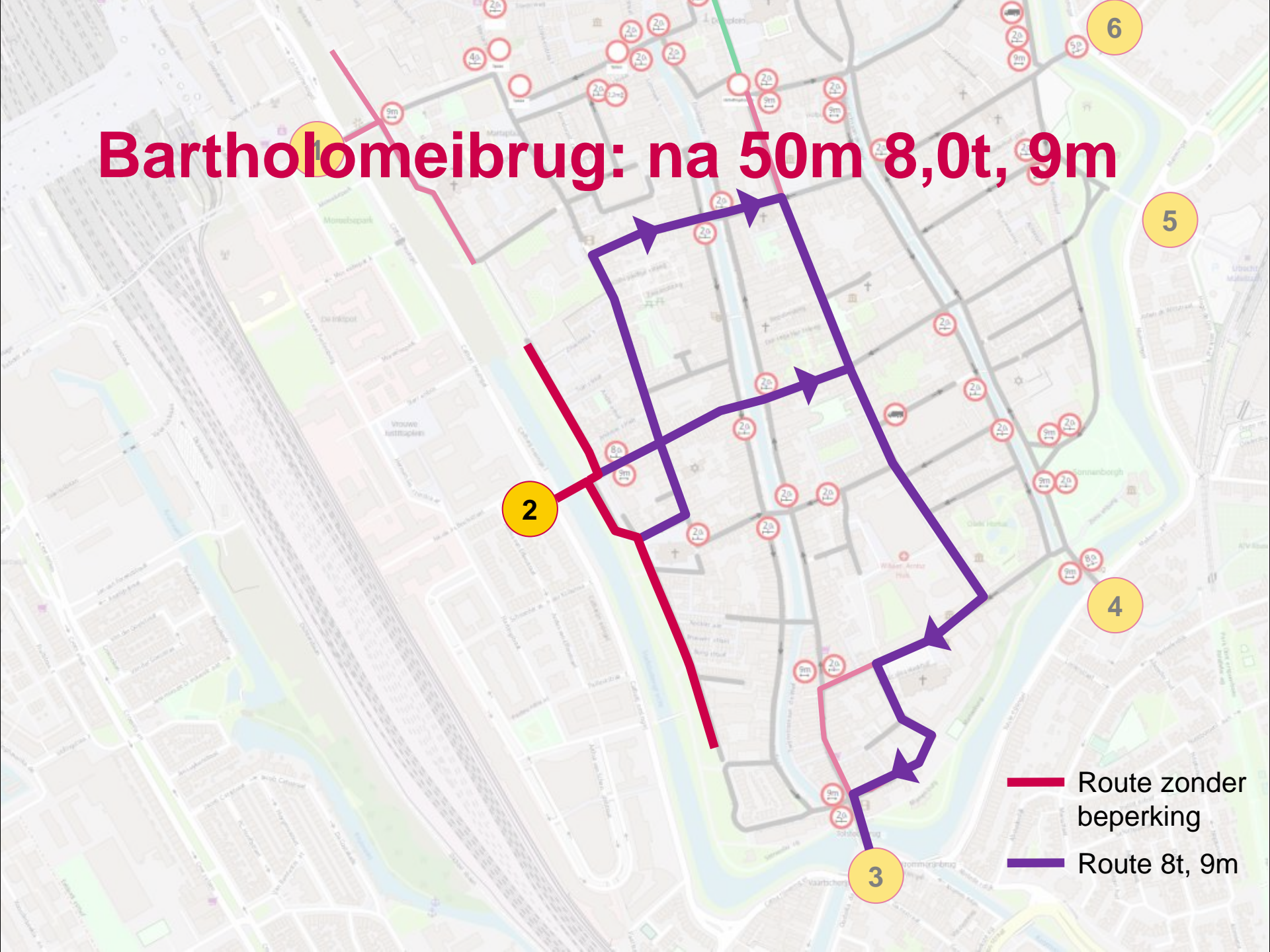
3

4

5

6

- Route zonder beperking
- Route 8t, 9m



Tolsteegbrug: geen beperking

3



Tolsteegbrug bij Nicolaasstraat: 2,0t, 9m

3



Tolsteegbrug bij Tolsteegbarrière: 2,0t, 9m

3



Tolsteegbrug: geen beperking

- Route voor Albert Heijn en Ecoplaza
- Route wordt illegaal gebruikt door tourincars

— Route zonder beperking



Abstederbrug: 8t, 9m

4

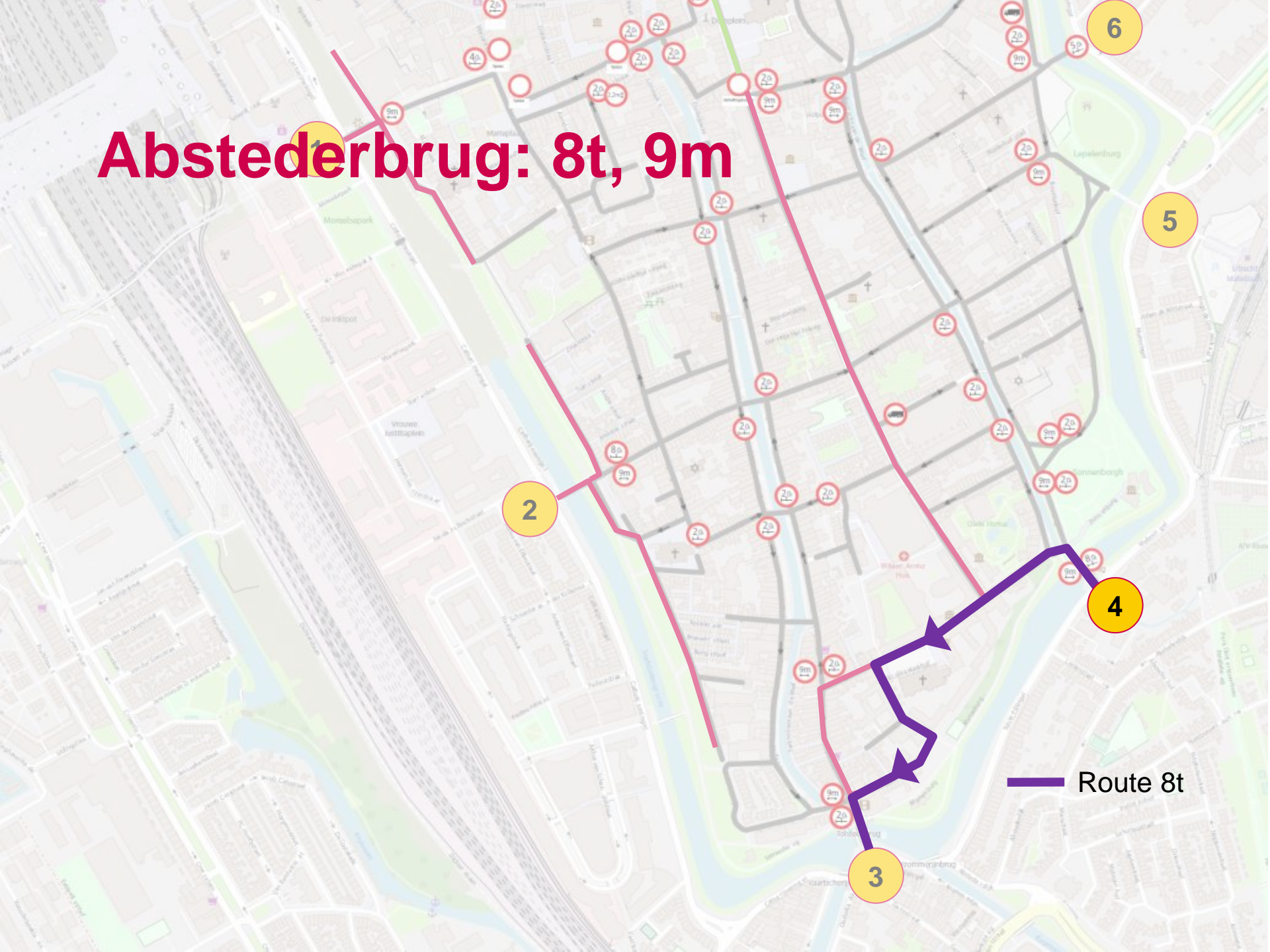


Abstederbrug bij Servaasbolwerk: 2.0t, 9m

4



Abstederbrug: 8t, 9m



2

4

3

Route 8t

6

5

Maliebrug: 10t (fietsbrug)

5



Maliebrug: 10t (fietsbrug)

- Aslastbeperking op een fietsbrug?
- Is deze route essentieel?



Maliebrug: 10t (fietsbrug)

- Omwille van eenvoud naar 8,0t?
- Bord verwijderen en aslast en route regelen in ontheffingen en vergunningen
- Lengtebeperking instellen op Agnietenstraat

Groot en zwaar
verkeer ongewenst:
Lengte max 9m?

— Route 10t



Herenbrug: 5t

6



Herenbrug

Hieronymusplantsoen: 2,0t, 9m, vracht

6



Herenbrug: 5t

2

Groot en zwaar
verkeer ongewenst:
Lengte max 9m?

4

Route 5t
9m

3

5

6



Herenbrug: 5t

- Is deze route essentieel?
- Lengtebeperking toevoegen i.v.m. Agnietenstraat en Maliebrug.
- Omwille van eenvoud naar 4,0t?

Groot en zwaar
verkeer ongewenst:
Lengte max 9m?

— Route 5t
- - - 9m



Lucasbrug: alleen uitgaand

7



Wittevrouwenbrug: geen beperking

8



Wittevrouwenbrug: na 50m: 9m

8



Noorderstraat: geen beperking

9



Van Asch van Wijckbrug: geen beperking

10



Noorderstraat Van Asch van Wijckbrug

Route zonder
beperking



Noorderstraat Van Asch van Wijckbrug

- Bevoorrading Lapjesmarkt
- Bevoorrading Albert Heijn



Monicabrug: geen beperking

11



Monicabrug: geen beperking

- Voor welke bedrijven/instellingen is het rondje Paardenveld van belang?

Route zonder beperking



Paardenveldbrug: uitsluitend expeditieverkeer

12



Paardenveldbrug: uitsluitend Tivoli? Bebording aanpassen

12



Paardenveldbrug Bergstraat: 9m

12



Vredenburgknoop: geen toegang

13



Poort		Op de brug		Na 1 ^e zijstraat		Opmerking
		Aslast	Lengte	Aslast	Lengte	
1	Marga Klompébrug	–	–	–	9m	9m aankondigen?
2	Bartholomeibrug	–	9m	8,0t	9m	8,0t al op de brug?
3	Tolsteegbrug	–	–	2,0t	9m	
4	Abstederbrug	8,0t	9m	2,0t	9m	
5	Maliebrug (fiets)	10t	–	5,0t	–	10t voor fiets?
6	Herenbrug	5,0t	–	2,0t	9m	
7	Lucasbrug	–	–	nvt	nvt	Alleen uit
8	Wittevrouwenbrug	–	9m	–	9m	
9	Noorderstraat	–	–	–	–	
10	Van Asch van Wijckbrug	–	–	–	–	9,0m zuidelijk van Breedstraat?
11	Monicabrug	–	–	–	–	
12	Paardenveldbrug	–	–	–	9m	Alleen Tivoli?
13	Vredenburgknoop	–	–	–	–	Busbaan

Aslast-regimes

Aslast	Locatie	Doel
2,0t	Oude Gracht	Kades en kelders
4,0t	Voetgangersgebied west van de Oude Gracht	I.v.m. trillingen?
5,0t	Herenbrug	Draagkracht brug?
8,0t	Bartholomeibrug Abstederbrug	Trillingen?
10,0t	Maliebrug	Draagkracht fietsbrug?
Onbeperkt	6 bruggen	

Versimpelen, bij voorbeeld tot 2, 4, 8?

Vredenburgplein: max. aslast 3,5t Bebording is niet zoals bedoeld



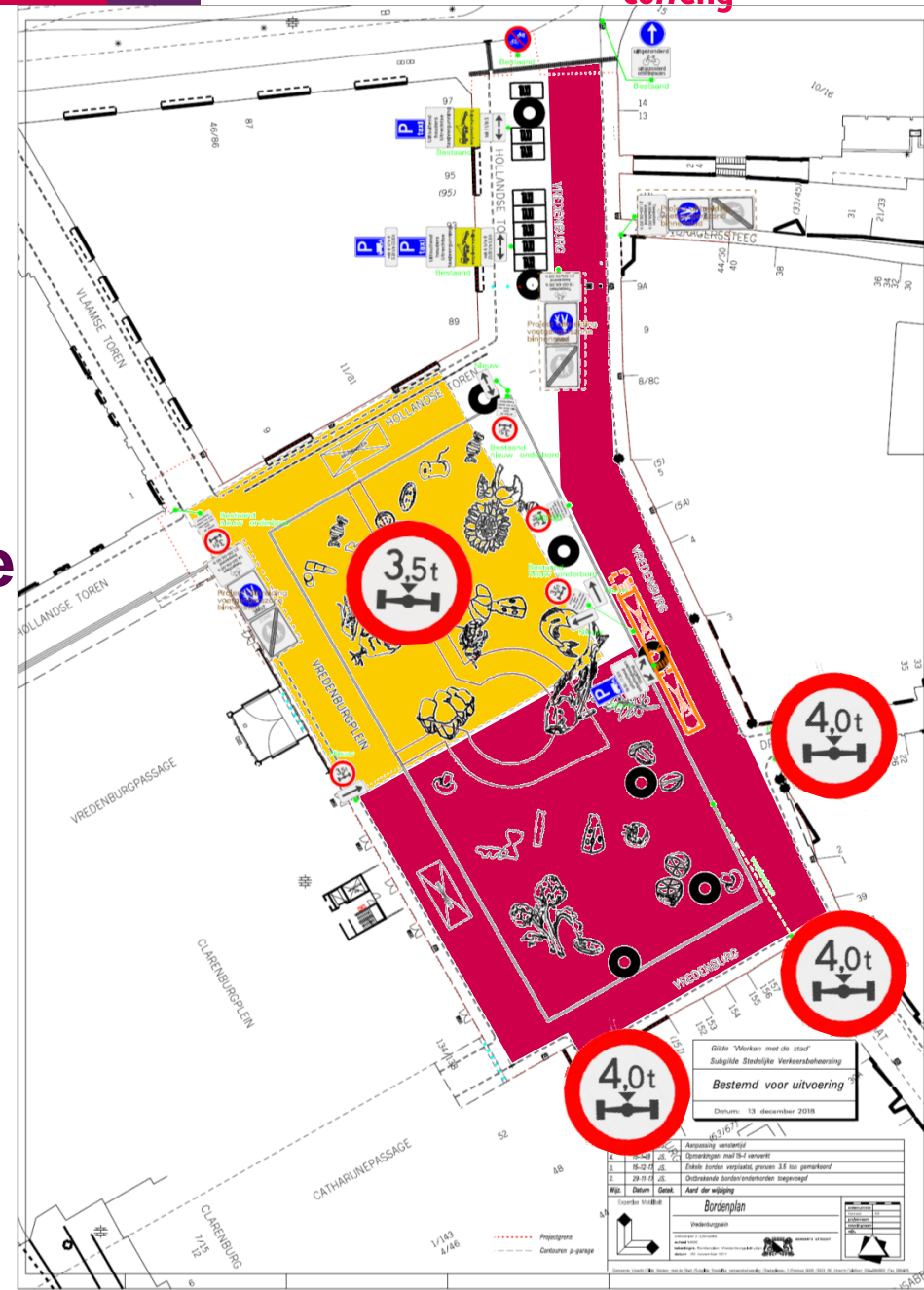
- **Bedoeling:** geen beperking op het plein
- **Uitzondering:** max 3,5t op p-kelder
- **Uitdaging:** grens p-kelder is onzichtbaar
- **Vorbij het plein:** max 4,0t

Vredenburgplein

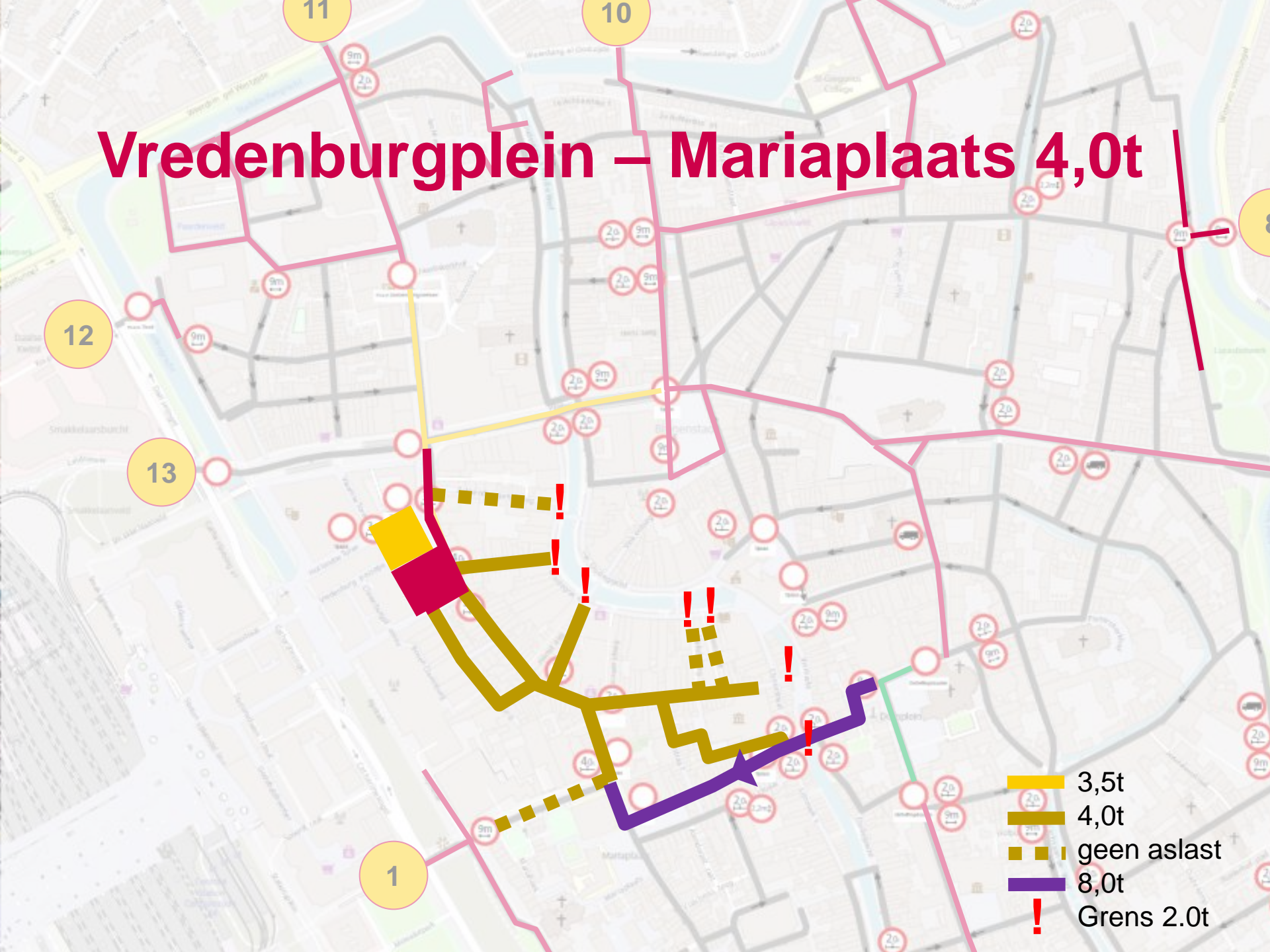
- 3,5t op het dek
- onbeperkt op plein
- 4,0t op aantakkende straten

Oplossing:

- Leidt 2,0t op het dek tot probleem met de markt?



Vredenburgplein – Mariaplaats 4,0t



Vredenburgplein – Mariaplaats 4,0t

- Alle zijstraten tot 2,0t beperken voorkomt achteruit rijden en sluit aan bij huidig gedrag
- Steenweg 2,0t vanaf Donkerstraat (toegang tot Buurkerkhof)?



Vredenburgplein – Mariaplaats 4,0t

- Meerdere straten lopen 'dood' op het 2,0t gebied langs de Oude Gracht, enkele straten hebben geen aankondiging van het 2,0t gebied
- Rijdt vrachtverkeer! hier achteruit terug of rijdt vrachtverkeer de Oude Gracht op?
- **Oplossing:**
 - op alle zijstraten vooraankondiging 2,0t aslast beperking? Zijstraten beperken tot 2,0t?
 - Steenweg beperkten tot 2,0t?



Neude 2,0t, 9m na 50 m

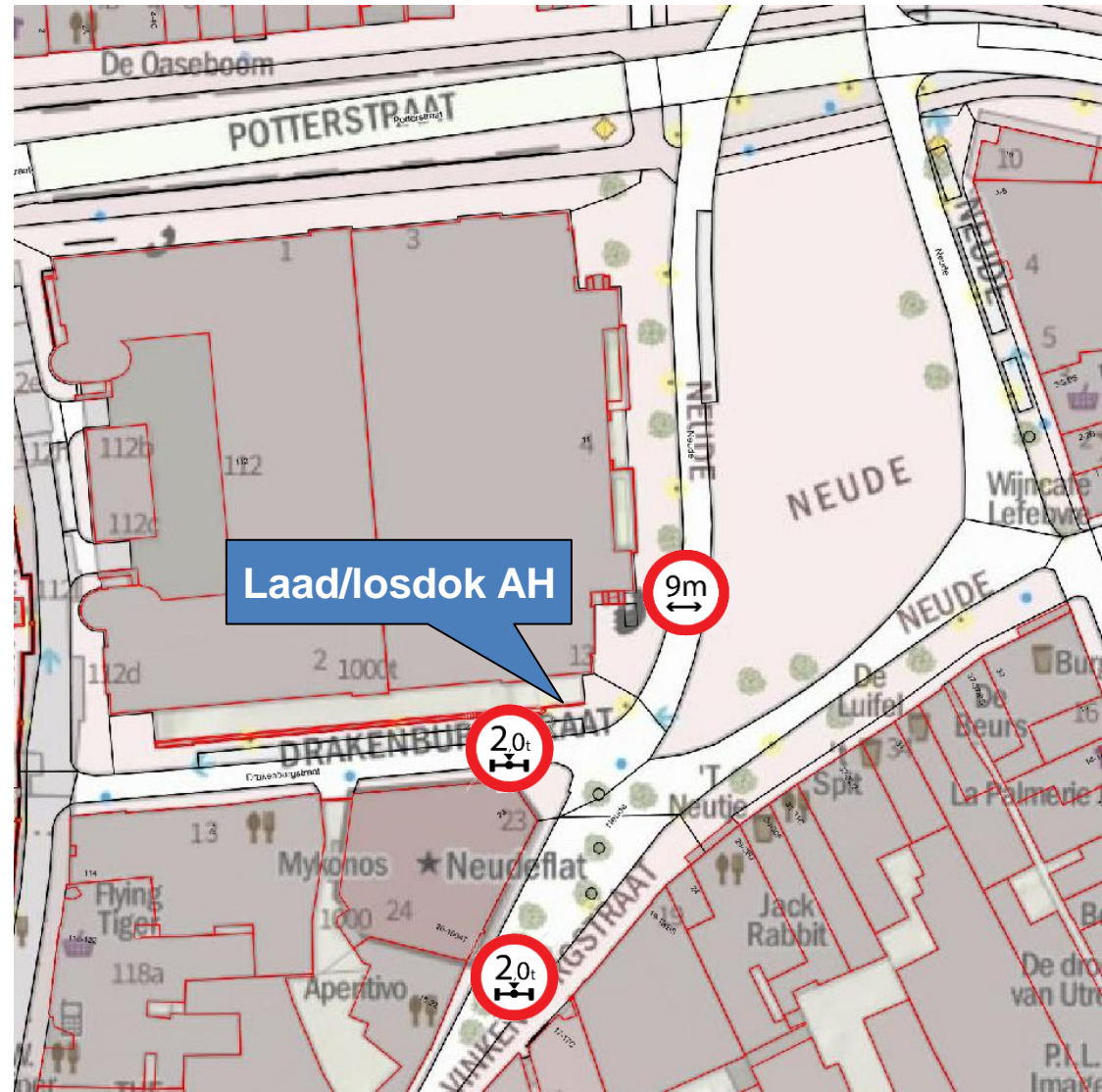


Neude, voorstel

- **Heel het Neude openstellen voor grote vrachtwagens**
- **Minre-broederstraat (en daarmee de Ganzenmarkt en Oud Kerkhof) beperken tot maximale lengte van 9,0 meter**

Neude

- AH lijkt formeel vanaf Neude niet bereikbaar voor grote vrachtwagens
- Wel via Minrebroederstraat



Hieronimusplantsoen

Wat is de meerwaarde van de lengte- en aslastbeperking?



Bijlage 3

Artikel Duic

Verschillende gemeentevoertuigen blijken te zwaar voor de Utrechtse binnenstad

ALGEMEEN 14/5/2020 - 18:05

– Redactie



Sommige afvalinzamel- en reinigingsvoertuigen van de gemeente Utrecht overschrijden de zogenoemde aslastbeperking in delen van het centrum van de stad. Met spoed worden daarom vanaf 18 mei andere voertuigen ingezet.

Op sommige plekken van de Utrechtse binnenstad geldt een aslastbeperking van 2 ton. Het gaat dan met name om gebieden met historische werven zoals de Nieuwegracht en de Oudegracht. Deze werven zijn al langer onderwerp van discussie en **eind vorige maand is een plan gepresenteerd** voor het herstel van de historische constructies.

De invloed van het zware verkeer dat in de binnenstad rijdt en het draagvermogen van de kelders zijn aandachtspunten binnen de aanpak. Daarom heeft de gemeente onderzocht wat de aslast is van de voertuigen die in het centrum gebruikt worden.

Te zwaar

Uit het onderzoek is gebleken dat één van de drie voertuigen die gebruikt worden bij het ophalen van afval enkele honderden kilo's te zwaar is. "De overige twee voertuigen bleken in onbeladen toestand wel onder de aslast te blijven, maar kunnen in het 2-tons gebied slechts zeer beperkt beladen worden", aldus de gemeente.

Ook één type veegmachine bleek te zwaar voor de gebieden waar de beperking geldt. Alle andere reinigingsvoertuigen blijven wel onder het maximale gewicht.

Oplossing

Om in de binnenstad te voldoen aan de aslastbeperking worden vanaf 18 mei kleinere afvalinzamelvoertuigen ingezet in het wervengebied. Deze wagens kunnen logischerwijs een stuk minder afval vervoeren dan de bestaande voertuigen.

"Om dit enigszins te compenseren wordt het afval dat in het 2-tons gebied wordt ingezameld voortaan gestort in een grote perscontainer bij de gemeentelijke veegpost aan de Van Swindenstraat", aldus de gemeente.

Het grootste deel van het afval in het wervengebied kan makkelijk opgehaald worden door de kleinere voertuigen. Uitzonderingen zijn de ongeveer 40 rolcontainers die door ondernemers worden gebruikt. "Deze kunnen niet met de kleine voertuigen worden gelegegd. Daarom halen onze medewerkers deze containers de komende tijd op uit het 2-tons gebied, om ze daarna te legen op een straat met een hogere aslast."

Veegwagens

Ook worden de veegwagens die te zwaar zijn vanaf 18 mei niet meer ingezet in het wervengebied. In plaats daarvan wordt het gebied handmatig schoongemaakt. "Dit is een stuk arbeidsintensiever en vraagt ook om inzet van een straatzuiger en veeger en daarmee een verschuiving van de inzet van deze machines."

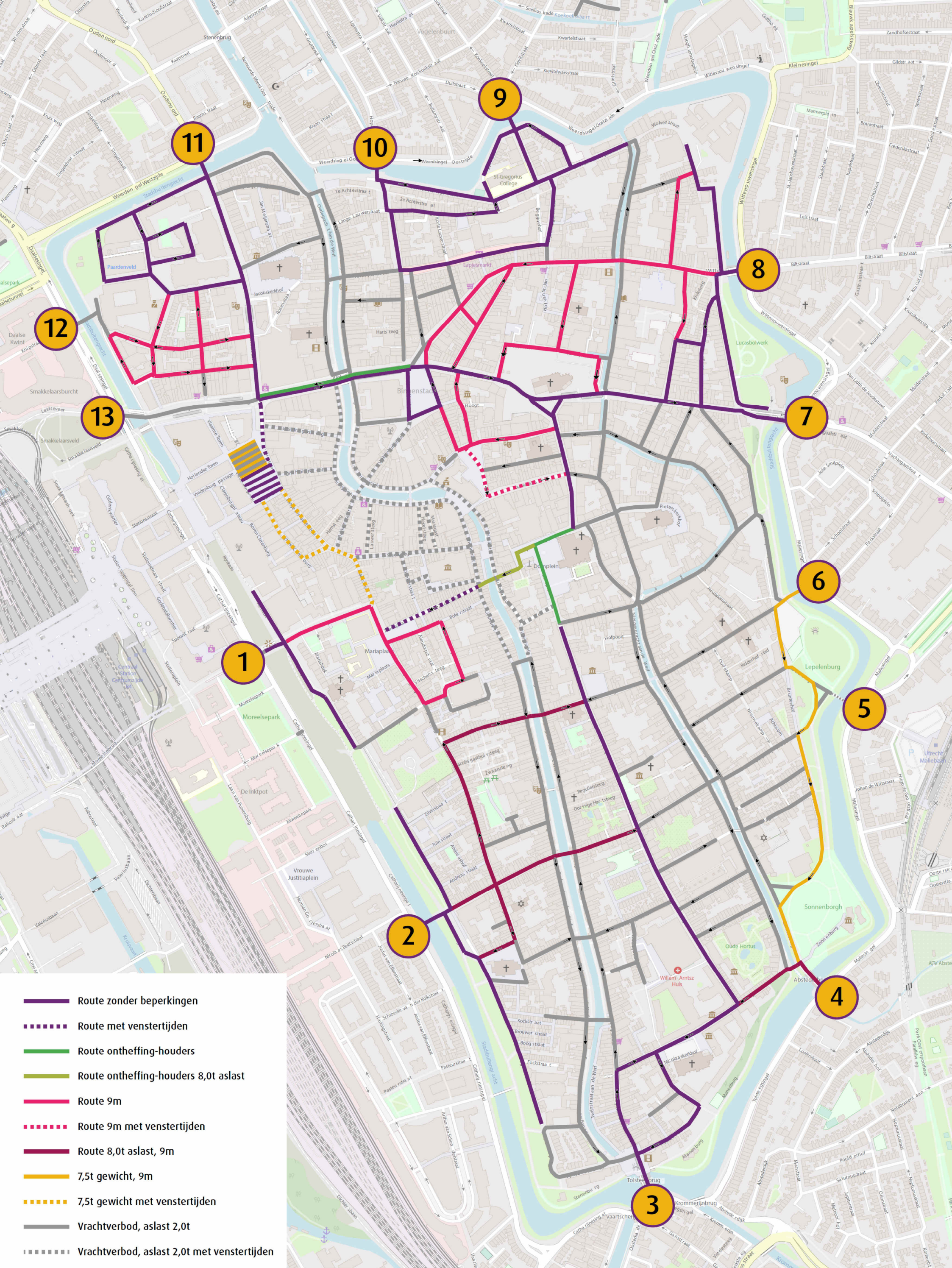
Ook wil de gemeente nu eerder uitstootloze veegmachines kopen waardoor deze het aankomende jaar al ingezet kunnen worden. "Hierbij is de 2-ton aslast uiteraard een randvoorwaarde."

Financiën

De andere manieren van schoonmaken en afval inzamelen kosten meer geld. Uit een prognose blijkt dat de extra kosten van alleen al het ophalen van het afval jaarlijks tussen de 400.000 en 700.000 euro is.

Bijlage 4

Voorstel bebording en routes



- Route zonder beperkingen
- Route met venstertijden
- Route ontheffing-houders
- Route ontheffing-houders 8,0t aslast
- Route 9m
- Route 9m met venstertijden
- Route 8,0t aslast, 9m
- 7,5t gewicht, 9m
- 7,5t gewicht met venstertijden
- Vrachtverbod, aslast 2,0t
- Vrachtverbod, aslast 2,0t met venstertijden

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**