VN2026-009302
Juridisch Bureau

Gemeente Amsterdam

DB

Hamervoordracht voor DB Stadsdeel Centrum van 18 augustus 2026

Portefeuille

Agendapunt B1

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Weesperstraat; beslissen op bezwaar tegen twee verkeersbesluiten (Ongegrond)

Het dagelijks bestuur Stadsdeel Centrum besluit

In te stemmen met het advies van de bezwaarschriftencommissie:

- de bezwaren ongegrond te verklaren;
- de verkeersbesluiten van 11 juni 2026 ongewijzigd in stand te laten.

Kernboodschap

Het dagelijks bestuur besluit de bezwaren ongegrond te verklaren en de verkeersbesluiten van 11 juni 2026 ongewijzigd in stand te laten.
Dat betekent dat het deel van de Weesperstraat (het deel tussen het Weesperplein en de Nieuwe Prinsengracht en het deel tussen de Nieuwe Prinsengracht en het Namenmonument als een Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30) blijft aangewezen, met inbegrip van de vier laad- en losplekken en dat de rijbaan op de aangeduide delen van de rijbaan blijft versmald van twee rijbanen naar één rijbaan.

Bestuurlijke achtergrond

Op 23 januari 2020 stelde de gemeente Amsterdam de Agenda Amsterdam Autoluw vast, met als doel de stad leefbaarder en toegankelijker te maken door meer ruimte te geven aan voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en groen. Onderdeel hiervan was de pilot Weesperstraat, die van 12 juni tot en met 23 juli 2023 plaatsvond. Tijdens deze proef werd de straat grotendeels afgesloten voor gemotoriseerd verkeer om de effecten op verkeer, leefbaarheid en een mogelijke definitieve afsluiting te onderzoeken.

Uit de evaluatie bleek dat de pilot leidde tot betere luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast. Daarnaast werden bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden uitgebreid betrokken via focusgroepen en informatiebijeenkomsten. Op basis van de resultaten presenteerde de gemeente plannen voor een nieuwe inrichting van de Weesperstraat, met onder meer een maximumsnelheid van 30 km/u, een versmalling van de rijbaan en extra groen. In juni 2026 werden de tijdelijke en definitieve plannen toegelicht en konden omwonenden meedenken over de verdere inrichting van de straat.

Bestuurlijke prioriteit

n.v.t.

Wettelijke grondslag

Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 (bijlage 3, A.12).

Op grond van deze verordening is het dagelijks bestuur gemandateerd om namens het college op bezwaarschriften te beslissen.

Onderbouwing besluit

De bezwaren

Bestaande geluidsoverlast: Volgens bezwaarmaker wordt de geluidsnorm bij zijn woning al jarenlang overschreden en is dit in het verleden onjuist gelegaliseerd.

Extra geluidsbron: De nieuwe laad- en losplaats past volgens hem niet binnen de beschikbare geluidsruimte en zal de geluidsoverlast verder vergroten.

Onjuiste geluidsberekeningen: Hij betwist de geluidsprognoses van de gemeente en stelt dat metingen tijdens de Weesperstraatpilot aantonen dat de verwachte afname van geluid niet realistisch is.

Verkeerde toepassing van geluidsnormen: Volgens hem hanteert de gemeente een te hoge grenswaarde en wordt de wettelijke maximale geluidsbelasting overschreden.

Schending van de zorgplicht: De gemeente had volgens hem eerst maatregelen moeten treffen om de geluidsoverlast te beperken voordat de verkeersbesluiten werden genomen.

Meetgegevens bevestigen overschrijding: Gemeentelijke metingen tonen volgens hem aan dat de geluidbelasting structureel te hoog is.

Strijd met de bestemming: De laad- en losplaats is volgens hem niet verenigbaar met de woonbestemming en de bescherming van het woon- en leefklimaat.

Onzorgvuldige besluitvorming: De verkeersbesluiten zijn volgens bezwaarmaker onvoldoende zorgvuldig voorbereid en onvoldoende gemotiveerd.

Overwegingen van de bezwaarschriftencommissie

Aanwijzing laad- en losplaatsen

Het college heeft gemotiveerd dat leveranciers thans veelvuldig laden en lossen op of direct nabij bruggen, waardoor gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan. Stilstaande voertuigen beperken het zicht voor fietsers en voetgangers, belemmeren de doorstroming en veroorzaken conflicten met het overige verkeer. Door laad- en losactiviteiten te concentreren op aangewezen locaties wordt beoogd deze verkeersonveilige situaties te verminderen, terwijl de bereikbaarheid van ondernemers behouden blijft. De commissie is van oordeel dat hiermee een voldoende verband bestaat tussen de getroffen maatregel, in tijdelijkheid uitgevoerd, en de in artikel 2 van de Wvw 1994 genoemde verkeersbelangen.

Belangenafweging

Uit de toelichting van de gemeente blijkt dat het college bij de locatiekeuze verschillende belangen heeft betrokken, waaronder:

de bereikbaarheid en bevoorrading van ondernemers;

de verkeersveiligheid;

de doorstroming van het verkeer;

de oversteekbaarheid voor voetgangers;

de bereikbaarheid voor hulpdiensten;

de kwaliteit van de openbare ruimte; en

de gevolgen voor het woon- en leefklimaat.

De commissie stelt vast dat het college heeft gekozen voor een tijdelijk ontwerp. Volgens het college zal volgens de planning medio oktober 2026 een leefbaarheidsonderzoek plaatsvinden. De bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden wordt daarbij door het college gevraagd om mee te werken aan een onderzoek en een vragenlijst in te vullen waarin het college vraagt naar onder andere veranderingen in de geluidsbeleving en het gebruik van de laad- en losplaatsen. Hier geeft het college vervolgens opvolging aan door nog een bewonersbijeenkomst te organiseren om de resultaten van het leefbaarheidsonderzoek te presenteren en toe te lichten.

De resultaten van het leefbaarheidsonderzoek worden betrokken bij het definitieve ontwerp dat naar verwachting eind 2026 of begin 2027 zal worden vastgesteld.

De commissie acht het daarom niet onredelijk dat het college ervoor heeft gekozen eerst de feitelijke effecten van de maatregel, die in de huidige vorm in tijdelijkheid wordt uitgevoerd, te onderzoeken alvorens een definitieve inrichting vast te stellen.

Daar komt bij dat met de inrichting van de Weesperstraat uiteenlopende en zwaarwegende belangen zijn gemoeid. De voorziene aanwijzing van laad- en losplaatsen dienen niet uitsluitend een verkeerskundig doel, maar dragen tevens bij aan een doelmatige en veilige inrichting van de openbare ruimte.

Daarnaast zal als gevolg van de bestreden verkeersbesluiten naar verwachting circa 700 m² extra ruimte beschikbaar komen voor vergroening. Deze vergroening levert een substantiële bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte en heeft positieve effecten op het woon- en leefklimaat. Meer groen draagt onder meer bij aan het verminderen van hittestress en het opvangen en vasthouden van regenwater. Daarmee sluiten de verkeersbesluiten aan bij de bredere gemeentelijke beleidsdoelstellingen op het gebied van klimaatadaptatie en leefbaarheid. Dit vindt eveneens bevestiging in de door het college vastgestelde Groenvisie 20202050, waarin is neergelegd dat het college nadrukkelijk inzet op vergroening van de stad om deze beter bestand te maken tegen de gevolgen van klimaatverandering, waaronder hittestress en wateroverlast.

Geluidsoverlast

1. Reeds bestaande geluidbelasting

De commissie overweegt dat deze bezwaren betrekking hebben op de rechtmatigheid van eerdere planologische en geluidrechtelijke besluiten en niet op de rechtmatigheid van het voorliggende verkeersbesluit. De vraag of in het verleden terecht hogere geluidwaarden zijn vastgesteld of destijds is voldaan aan de voorwaarden voor een dove gevel, ligt in deze bezwaarprocedure niet ter beoordeling.

Wel dient het college de bestaande situatie te betrekken bij de belangenafweging voor zover deze relevant is voor de gevolgen van het huidige verkeersbesluit.

2. Nieuwe geluidsbron

De commissie overweegt dat een verkeersbesluit op grond van de Wvw 1994 niet strekt tot het vaststellen van geluidproductieplafonds of geluidwaarden als bedoeld in de Omgevingswet of de

Wet geluidhinder. De aanwijzing van een laad- en losplaats betreft een verkeersmaatregel die primair wordt beoordeeld aan de hand van de verkeersbelangen van artikel 2 Wvw 1994.

Dat neemt niet weg dat de gevolgen voor het woon- en leefklimaat onderdeel vormen van de belangenafweging. Het college heeft aangegeven deze gevolgen te onderkennen en juist daarom te hebben gekozen voor een maatregel die in tijdelijkheid wordt uitgevoerd waarbij de feitelijke geluidseffecten worden gemonitord waarna het college pas overgaat naar het definitieve ontwerp en dan ook de consequenties van het leefbaarheidsonderzoek voor de laad en losplekken herbeziet. Indien uit die monitoring blijkt dat de laad- en losplaats voor de deur van bezwaarmaker leidt tot onaanvaardbare hinder, kan het college bij het definitieve ontwerp nadere maatregelen treffen zoals bijvoorbeeld venstertijden in te stellen. De commissie acht deze werkwijze niet onzorgvuldig.

3. Juistheid van de geluidsprognoses .

De commissie overweegt dat de enkele verwijzing naar metingen uit een andere verkeerssituatie onvoldoende aanleiding vormt voor het oordeel dat de aan het verkeersbesluit ten grondslag gelegde verwachtingen onjuist zijn. Daarbij is van belang dat de toekomstige verkeerssituatie verschilt van de situatie tijdens de pilot en dat verschillende factoren van invloed zijn op verkeersgeluid, zoals verkeersintensiteit, rijsnelheid, wegdek, optrekken en afremmen en voertuigtypen. Het college heeft daarnaast toegelicht dat de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u naar verwachting leidt tot een afname van het verkeersgeluid. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat een dergelijke snelheidsverlaging afhankelijk van de omstandigheden een geluidsreductie van ongeveer 1,5 tot 6 dB kan opleveren, waarbij een afname van ongeveer 3 dB regelmatig wordt vastgesteld. Nu de feitelijke effecten bovendien nog worden gemonitord, ziet de commissie geen aanleiding om reeds nu te concluderen dat de gehanteerde uitgangspunten ondeugdelijk zijn.

4. Wettelijke geluidgrenswaarden

De commissie overweegt dat de in de Omgevingswet, het Besluit kwaliteit leefomgeving en voorheen de Wet geluidhinder opgenomen geluidnormen een eigen beoordelingskader kennen. Het onderhavige verkeersbesluit strekt niet tot het vaststellen van een geluidbesluit of een besluit over toelaatbare geluidwaarden.

Voor zover de toepasselijkheid van bepaalde geluidgrenswaarden aan de orde is, betreft dit daarom geen vraag die in deze bezwaarprocedure over het verkeersbesluit beslissend is. Dat laat onverlet dat het college de gevolgen voor het woon- en leefklimaat dient te betrekken bij de belangenafweging, hetgeen naar het oordeel van de commissie aan de orde is.

5. Zorgplicht

De commissie overweegt dat uit artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht volgt dat een bestuursorgaan de nodige kennis dient te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen. Daarnaast volgt uit artikel 3:4 Awb dat de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen zorgvuldig tegen elkaar moeten worden afgewogen.

Naar het oordeel van de commissie heeft het college aan deze verplichtingen voldaan. Daarbij acht de commissie van belang dat het college expliciet heeft onderkend dat de maatregel gevolgen kan hebben voor het woon- en leefklimaat, dat daarom is gekozen voor een tijdelijke inrichting en dat monitoring zal plaatsvinden waarbij ook bewoners en ondernemers worden betrokken. Op basis van de resultaten kan het definitieve ontwerp zo nodig worden aangepast.

De commissie ziet daarom geen aanleiding voor het oordeel dat het college zijn zorgvuldigheidsplicht heeft geschonden of dat reeds daarom sprake is van strijd met artikel 8 EVRM of artikel 21 van de Grondwet. Voor zover bezwaarmaker stelt dat eerst bronmaatregelen of gevelmaatregelen hadden moeten worden getroffen, overweegt de commissie dat dergelijke maatregelen geen voorwaarde vormen voor het nemen van een verkeersbesluit op grond van de Wvw 1994.

De commissie is van oordeel dat het college de met artikel 2 Wvw 1994 gediende verkeersbelangen in redelijkheid zwaarder heeft kunnen laten wegen dan de door bezwaarmaker aangevoerde belangen. Daarbij neemt de commissie in aanmerking dat de aanwijzing van de laad- en losplaatsen een maatregel betreft die in de huidige vorm in tijdelijkheid wordt uitgevoerd, waarvan de feitelijke effecten op onder meer het woon- en leefklimaat nog worden onderzocht en bij het definitieve ontwerp zullen worden betrokken. De aangevoerde bezwaargronden geven geen aanleiding voor het oordeel dat de verkeersbesluiten in strijd zijn met de Wegenverkeerswet 1994, de Algemene wet bestuursrecht of enig ander geschreven of ongeschreven rechtsbeginsel.

Planologische bescherming

De commissie overweegt dat de planologische bestemming op zichzelf geen beletsel vormt voor het nemen van een verkeersbesluit. Een verkeersbesluit strekt tot regeling van het verkeer op grond van de Wegenverkeerswet 1994 en dient te worden beoordeeld aan de hand van de verkeersbelangen genoemd in artikel 2 van die wet. Voor zover bezwaarmaker meent dat de verkeersmaatregel niet verenigbaar is met het geldende omgevingsplan of andere planologische regelgeving, betreft dit een vraag die buiten het beoordelingskader van deze bezwaarprocedure valt.

Zorgvuldigheid en motivering

Uit de stukken blijkt dat het college onderzoek heeft verricht naar de verkeerskundige situatie, overleg heeft gevoerd met de politie als bedoeld in artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, verschillende belangen heeft afgewogen en heeft gemotiveerd waarom aanwijzing van laad- en losplaatsen noodzakelijk wordt geacht ter bevordering van de verkeersveiligheid en de doorstroming.

Daarnaast heeft het college onderkend dat de maatregel gevolgen kan hebben voor de omgeving en daarom gekozen voor een tijdelijke inrichting waarbij monitoring plaatsvindt en de resultaten worden betrokken bij het definitieve ontwerp. Hiermee heeft het college naar het oordeel van de commissie de nodige kennis vergaard omtrent de relevante feiten en belangen als bedoeld in artikel 3:2 Awb en de gemaakte belangenafweging deugdelijk gemotiveerd als bedoeld in artikel 3:46 Awb.

<u>Conclusie</u>

De commissie adviseert om: de bezwaren ongegrond te verklaren en de verkeersbesluiten van 11 juni 2026 ongewijzigd in stand te laten.

Advies en afstemming

n.v.t.

Duurzaamheid

Niet van toepassing, in deze bezwaarprocedure spelen doelen van duurzaamheid geen rol.

Gemeente Amsterdam

DB

Participatie

n.v.t.

Financiële onderbouwing

n.v.t.

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente

De directeur van het Juridisch Bureau maakt de door het dagelijks bestuur genomen beslissing op bezwaar bekend.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2026-041234	Stadsdeel Centrum Hamervoordracht (pdf)
AD2026-041299	VERTROUWELIJK - Advies verkeersbesluiten JB.26.009221.001.pdf (pdf)

Uitslag

A Akkoord