Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording

Zone Zwaar Verkeer Amsterdam



Mei 2021

Inhoudsopgave

Inleiding **4**

Twee procedures, één Nota van Beantwoording **4**

Leeswijzer Nota van Beantwoording **5**

Samenvatting **5**
Waarom een nieuw verkeersbesluit en nieuwe beleidsregels? 5
Samenvatting belangrijkste thema's uit de inspraakreacties 6

Reacties en conclusie van het college **6**

Definitief verkeersbesluit en beleidsregels **7**

1 Reacties waarin de aangescherpte regels worden gesteund **8**

2 Reacties over effectiviteit en noodzaak (van de aanpassing) van de 7,5t-zone **9**

3 Toekomstperspectief **11**
3.1 Diverse ambities 11
3.2 Perspectief op loslaten gewichtsgrens 30 ton 13

4 Negatieve gevolgen van de aanscherping regels 7,5t- **14**
4.1 Gevolgen voor transportbedrijven 14
4.2 Gevolgen voor bouwprojecten 15
4.3 Gevolgen voor bewoners 17
4.4 Gevolgen voor de levensmiddelenbevoorrading aan supermarkten, horeca en bedrijven 18
4.5 Gevolgen voor de cultuursector 19

5 Reacties over compensatie van schade **20**

6 Reacties over alternatieve oplossingen **21**
6.1 Een andere aanpak van de herstel- en renovatiewerkzaamheden 22
6.2 Wijzigingen in het ontheffingenregime 22
6.3 Uitzonderingen op het ontheffingenregime en convenanten 23

7 Inhoud specifieker mbt beleidsregels: **24**
7.1 Ingewikkeldheid regels 24
7.2 Reacties mbt gewichtsbeperking 30 ton 25
7.3 Reacties mbt (handhaven) lengte-eis 10 m 26
7.4 Reacties mbt vervallen categorie bijzondere voertuigen algemeen 27

8 Reacties mbt ontheffingsmogelijkheden naar type en vereisten 28
8.1 Snelheid afhandelingsproces 28
8.2 Dagontheffing; max 12 per jaar 29
8.3 Zonale ontheffing 30 ton 29
8.4 Intentieverklaring algemeen 30
8.5 Intentieverklaring massa: ledig gewicht 20 ton 31
8.6 Intentieverklaring massa: lengte >10 m -> ondeelbare lading 31
8.7 Lengte eis. Routeontheffing lengte 32
8.8 Gedragsregels 32

9 Bijzondere regelingen 33
9.1 Calamiteiten 33
9.2 Aantal kentekens voor gelijke voertuigen 34
9.3 Buitenlandse voertuigen en landbouwvoertuigen 35

10 Handhaving 35
10.1 Inzet camera's 35
10.2 Verantwoordelijkheid bij overtredingen 36

11 Leges 37
11.1 Overige kosten 37

12 Overgangsrecht 39
12.1 Opgebouwde rechten 39
12.2 Onmiddellijke inwerkingtreding beleidsregels 40

Inleiding

Op 8 december 2020 heeft het college een ontwerpverkeersbesluit genomen voor de zone zwaar verkeer. In dit ontwerpverkeersbesluit staat dat het college voornemens is een zonale geslotenverklaring voor voertuigen en samenstellen van voertuigen met een totaalmassa hoger dan 7,5 ton in te stellen voor álle wegen in het gebied dat wordt omsloten door een ringweg (S100) en dus ook voor de huidige uitgezonderde vrachtroutes en een deel van de Zeeheldenbuurt, onder gelijktijdige intrekking van het verkeersbesluit van 7 augustus 1996. Tegelijkertijd heeft het college conceptbeleidsregels vastgesteld, waarin is vastgelegd onder welke voorwaarden ontheffing van de zonale geslotenverklaring mogelijk is. Deze beleidsregels komen in de plaats van het ontheffingenbeleid 7,5t-zone stadsdeel centrum 2018.

Het ontwerpverkeersbesluit en de conceptbeleidsregels zijn vervolgens ter inzage gelegd. Iedereen, zowel Amsterdammers als mensen van buiten Amsterdam, bedrijven en andere organisaties kon van 5 januari tot en met 15 februari 2021 zijn mening geven op beide besluiten. Tegelijkertijd is ook de stadsdelen om advies gevraagd.

Een reactie kon digitaal, via een webformulier of per post worden ingediend. De gemeente ontving in totaal 103 reacties, 16 reacties op het ontwerpverkeersbesluit en 87 reacties op de conceptbeleidsregels. Alle reacties zijn zorgvuldig bestudeerd. In deze Nota van Beantwoording wordt op de verschillende reacties gereageerd. Iedereen die een reactie heeft ingediend ontvangt een persoonlijk bericht. Alle reacties zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend.

Twee procedures, één Nota van Beantwoording

Verschillende indieners hebben zienswijzen over het ontwerpverkeersbesluit en over de conceptbeleidsregels naar voren gebracht. Hierbij is niet steeds scherp te onderscheiden welke onderdelen van de zienswijzen gaan over het ontwerpverkeersbesluit en welke over de

conceptbeleidsregels. Om deze reden en omwille van een consistente behandeling van de zienswijzen, zijn de zienswijzen over het ontwerpverkeersbesluit en de conceptbeleidsregels gezamenlijk behandeld in één Nota van Beantwoording.

Leeswijzer Nota van Beantwoording

Omdat veel reacties betrekking hebben op dezelfde onderwerpen zijn ze gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geeft het college een reactie met een toelichting op de overwegingen. Als reacties hebben geleid tot een aanpassing van het ontwerpverkeersbesluit en/of de conceptbeleidsregels dan wordt dit daar aangegeven. In de nota staan veel herhalingen voor wat betreft de reactie van het college op de zienswijzen. Dit gebeurt uit zorgvuldigheid naar de indieners.

Met deze Nota van Beantwoording worden ook het definitieve verkeersbesluit en de beleidsregels voor de zone zwaar verkeer 2021 bekendgemaakt. Het verkeersbesluit wordt bekendgemaakt op de website van de Staatscourant en via de website www.amsterdam.nl/zwaarverkeer. De beleidsregels worden gepubliceerd in het Gemeenteblad en zijn ook te raadplegen via de website www.amsterdam.nl/zwaarverkeer.

Samenvatting

Waarom een nieuw verkeersbesluit en nieuwe beleidsregels?

Amsterdam staat voor een grote opgave. Veel bruggen en kademuren in het historische centrum zijn aan het einde van hun levensduur en verkeren in slechte staat. Aanscherping van de regels voor zwaar verkeer (huidige 7,5t-zone) in de binnenstad is noodzakelijk. Het oude verkeersbesluit (1996) en het ontheffingenbeleid 7,5t-zone stadsdeel centrum 2018 waren hiervoor onvoldoende bruikbaar en werden bovendien slecht nageleefd. Om die reden zijn een nieuw verkeersbesluit en nieuwe beleidsregels opgesteld.
De wijzigingen ten opzichte van het verkeersbesluit uit 1996 zijn

a) Geen ontheffingsvrije vrachtroutes meer
b) Kleine uitbreiding van de 7,5t-zone zodat de grens van de zone overal de S-100 is.

De belangrijkste wijzingen ten opzichte van het ontheffingenbeleid 7,5t-zone stadsdeel centrum 2018 zijn

a) Verlagen van de gewichtsgrens voor een routeontheffing naar maximaal 30,00 ton
b) Meer verantwoordelijkheid bij de vervoerder
c) Strenge gedragsregels

Het aanscherpen van de regels voor zwaar verkeer is nodig om overbelasting en verdere verslechtering van de bruggen en kademuren te voorkomen en incidenten tegen te gaan. Van veel bruggen en kademuren is niet precies bekend in welke staat ze verkeren en welke belasting ze nog aankunnen. Daar is de komende jaren nog verder onderzoek voor nodig. Met de aangescherpte regels wordt tijd gekocht om dit onderzoek te kunnen doen. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid staan centraal bij het nieuwe beleid.

Samenvatting belangrijkste thema's uit de inspraakreacties

In totaal kwamen er 16 reacties binnen op het ontwerpverkeersbesluit en 87 reacties op de conceptbeleidsregels.

Van de reacties op het ontwerpverkeersbesluit waren er zes positief. De indieners gaven aan, net als de gemeente, zorg te hebben over de kwetsbare bruggen en kademuren en waren het eens met de aanscherping van de regels. Daarbij werd ook aangegeven dat de regels niet ver genoeg gaan en benadrukt dat strenge handhaving van de regels essentieel is.

Een belangrijk deel van de andere ingediende reacties richt zich, kort samengevat, op de volgende punten:

- De impact van het beleid op het bedrijfsleven.
- De handhaving van de lengte-eis van 10 meter,
- Het vervallen van de categorie bijzondere voertuigen,
- De voorwaarde van 20 ton ledig gewicht bij het mogen aanvragen van een gewichtsverklaring,
- Hogere kosten door meer en anders het werk moeten inrichten en voor wat betreft de leges en,
- De ingangsdatum en het onmiddellijk inwerking treden van de regels.

Reacties en conclusie van het college

Bovenstaande opsomming bevat een beknopte weergave van de onderwerpen die door het grootste deel van de indieners zijn genoemd. In deze nota van beantwoording reageert het college

op alle zienswijzen die zijn ingediend. Omdat veel reacties betrekking hebben op dezelfde onderwerpen zijn ze gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geeft het college een reactie met een toelichting op de overwegingen.

Samenvattend hebben de ingekomen reacties het college doen besluiten om de belangenafweging in het verkeersbesluit wat nader aan te scherpen ten opzichte van het ontwerpverkeersbesluit, maar daar verder geen grote wijzigingen in aan te brengen. Voor wat betreft de beleidsregels zijn de ingekomen reacties voor het college wel aanleiding geweest om een aantal inhoudelijke aanpassingen te doen. Samengevat zijn dit de volgende:

a. De categorie bijzondere voertuigen blijft bestaan. Concreet betekent dit dat de categorie bijzondere voertuigen hetzelfde blijft en deze voertuigen met een gewicht tot maximaal 30,00 ton in aanmerking komen voor een jaarontheffing en boven de 30,00 ton een routeontheffing mogen aanvragen, ook wanneer ze langer zijn dan 10,00 meter.
b. Voor voertuigen met bestemmingen aan de breed opgezette wegen wordt de routeontheffing toegankelijk gemaakt, ook wanneer het gaat om deelbare lading. Voertuigen zwaarder dan 30,00 ton zullen worden getoetst volgens het reguliere proces van de routetoets.
c. De eis van 20 ton ledige massa voor een gewichtsverklaring is vervallen. In de handhaving zal op deze ontheffingen specifiek worden gecontroleerd op straat met na één waarschuwing het intrekken van de ontheffing tot gevolg.
d. De datum inwerkingtreding verschuift naar 1 oktober 2021.
e. In de beleidsregels is een bepaling met betrekking tot overgangsrecht opgenomen.

Definitief verkeersbesluit en beleidsregels

Noodzaak, impact en uitvoerbaarheid hebben vanaf het begin centraal gestaan in de zoektocht naar de best mogelijke manier om de bruggen en kademuren in de 7,5t-zone tegen overbelasting te beschermen en verdere verslechtering van de bruggen en kademuren te voorkomen en incidenten tegen te gaan. Het college is ervan overtuigd dat de aanscherping van de regels met betrekking tot zwaar verkeer in het belang is van de veiligheid rond deze kwetsbare bruggen en kademuren en het tegengaan van de overlast door zwaar verkeer in het gebied binnen de S100. De vele gesprekken met de branche en andere belanghebbenden en reacties uit het participatie- en inspraakproces hebben een substantiële bijdrage geleverd aan het – binnen de opgave waar het college voor staat - opstellen van uitvoerbare en transparante beleidsregels. Voor wat de toekomstmogelijkheden betreft verwacht het college niet snel een versoepeling in het beleid voor zwaar verkeer voor wat betreft de gewichtsbeperking. Enerzijds omdat het renoveren en/of vernieuwen van bruggen en kademuren in het gebied een langdurig proces is, dat zeker nog tientallen jaren zal duren. Anderzijds werkt de gemeente aan een integrale aanpak voor de logistieke sector waarin ook vanuit andere belangen en ambities naar de impact van (zwaar) verkeer op de stad en haar gebruikers wordt gekeken.

Beantwoording inspraakreacties per onderwerp

1 Reacties waarin de aangescherpte regels worden gesteund

In 35% van alle reacties heeft men begrip voor de aanscherping van de 7,5t-zone. Men ziet de noodzaak van het nemen van adequate maatregelen om te voorkomen dat er gevaarlijke situaties ontstaan door zwaar verkeer in de binnenstad. Deze reacties komen zowel van de kant van vervoerders als van bewoners. De verlaging van de grens voor een routeontheffing van 45 ton naar 30 ton wordt daarbij over het algemeen aannemelijk gevonden.
Men is het eens met het feit dat de noodzaak van maatregelen duidelijk is en dat een grootscheepse hersteloperatie moet plaatsvinden aan de bruggen en kademuren in de binnenstad. Daarnaast geven verschillende indieners ook aan dat de oorzaak van de slechte staat van de bruggen en kademuren is ontstaan doordat de gemeente deze jarenlang niet/slecht heeft onderhouden en dat de vervoerders hier nu de rekening voor krijgen.
Bewoners geven vooral aan hinder te ervaren van het zware verkeer in de binnenstad en vinden eigenlijk dat de voorgestelde maatregelen niet ver genoeg gaan. Ook wordt voorgesteld om het gebied binnen de S100 nog meer te ontlasten door overlaadpunten (hubs) in te richten buiten de zone waar zwaardere vrachtwagens goederen kunnen overladen in kleinere, lichtere en stillere elektrische voertuigen.

Reactie van het college
Het college voelt zich door deze zienswijzen gesteund in haar voornemen om de regels voor zwaar verkeer in de binnenstad aan te scherpen. De indieners begrijpen dat het college genoodzaakt is om deze beheersmaatregelen te nemen.

Het college merkt daarbij op dat er niet één oorzaak voor de huidige staat van de bruggen en kademuren valt aan te wijzen. Het college meent dat de huidige situatie eerder de resultante is van verschillende oorzaken en belangenafwegingen. De meeste bruggen in de binnenstad zijn gebouwd op palen en bedoeld voor paard en wagen, vele zijn al ruim honderd jaar oud. Een groot deel van de kademuren en bruggen is simpelweg aan het einde van hun levensduur en dient te worden vervangen. Daarbij heeft ook het decennialange intensieve gebruik van de bruggen en kademuren in de binnenstad door onder meer zwaar verkeer een rol gespeeld. Zwaar verkeer dat in de loop der tijd ook steeds groter en zwaarder is geworden, een ontwikkeling die niet overal in de samenleving evenveel wordt gewaardeerd. De constante afweging tussen het bereikbaar en voor iedereen leefbaar houden van de stad enerzijds en het moeten doen van noodzakelijk

onderhoud aan het wegennet en de vele bruggen en kademuren anderzijds in een stad, die, zeker wat de binnenstad betreft, honderden jaren oud is ligt hieraan ten grondslag.
De komende jaren doet de gemeente dan ook een enorme investering in onderzoek en waar nodig herstel van de ongeveer 850 stuks bruggen en 200 km kademuren in de stad. Van veel bruggen en kademuren is niet precies bekend in welke staat ze verkeren en welke belasting ze nog aankunnen. Om tijd te kunnen kopen, het gebruik terug te brengen naar acceptabele belasting en ondertussen verdere schade aan de bruggen en kademuren te voorkomen en het risico op incidenten te verkleinen is besloten de regelgeving voor het zwaar verkeer aan te scherpen en zo de belasting van de kwetsbare bruggen en kademuren in de binnenstad te verminderen. Juist ook om de binnenstad bereikbaar en leefbaar te houden.

Het college gaat in deze Nota van Beantwoording nog nader in op de hierbij gemaakte keuzes en specifieke suggesties van de indieners.

2 Reacties over effectiviteit en noodzaak (van de aanpassing) van de 7,5t-zone

Door de indieners is aangevoerd dat ze verwachten dat de aangescherpte regels nauwelijks effect zullen hebben op het verminderen van de belasting van de bruggen en kademuren en het voorkomen van verdere schade aan de bruggen en kademuren. Maar dat daarentegen de effecten op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad groot zijn. Ze stellen dat het beter zou zijn de huidige regels, die nog maar enkele jaren geleden zijn ingevoerd, strenger te handhaven. Ook vraagt men zich af waarom de gewichtsbeperking niet geldt voor het tramverkeer.. Tevens zetten ze vraagtekens bij de aanpak van de herstel- en renovatiewerkzaamheden van de bruggen en kademuren en zouden liever zien dat er bij inspectie, toetsing en herstelwerkzaamheden van kademuren en bruggen voorrang wordt gegeven aan de belangrijkste logistieke corridors en/of hoofdverbindingen voor bouwtransport en logistiek.
Ten slotte geven indieners aan dat door de verlaging van de gewichtsgrens voor een routeontheffing naar 30 ton een veelvoud aan aanvragen voor een routeontheffing met bijbehorende routetoetsen moet worden verwacht. Ze vragen zich af of de gemeente deze aanvragen wel binnen een redelijke termijn kan verwerken. Uit ervaring weet men dat de gestelde afhandelingstermijn van een aanvraag voor een 45t-ontheffing nu ook al vaak wordt overschreden.

Reactie van het college
Het college is zich ervan bewust dat de aangescherpte regels impact hebben op de mate van bereikbaarheid en leefbaarheid in de binnenstad. Het college meent dat dit gelet op de situatie rond de bruggen en kademuren onvermijdelijk is. Natuurlijk is het mogelijk dat bepaalde werkzaamheden door de aangescherpte regels nu op andere wijze (bijv. vervoer over water, meer vervoersbewegingen) moeten worden ingericht of misschien zelfs tijdelijk moeten worden

uitgesteld of ernstig aangepast, maar over het algemeen is het college ervan overtuigd dat het met dit beleid het maximale heeft gedaan om het bedrijfsleven, binnen de mogelijkheden die er zijn, tegemoet te komen.
De gemeente realiseert zich dat de aangescherpte regels een aantal bedrijven mogelijk voor dilemma's stelt in de uitvoering bij lopende, reeds gegunde projecten. Deze bedrijven kunnen contact opnemen met de gemeente. Een speciaal team kijkt dan met de bedrijven mee naar mogelijke alternatieven binnen de nieuw vastgestelde regels. Hiermee kunnen geen extra privileges worden gegeven qua gewicht, maar wellicht zijn er oplossingen mogelijk door betere samenwerking, alternatieve routes of ander materieel.

Vanwege de ernstige situatie rond de staat van de bruggen en kademuren in de binnenstad heeft het college geoordeeld dat de regels rond zwaar verkeer moesten worden aangescherpt. Het oude verkeersbesluit (1996) en de beleidsregels 7,5t-zone waren hiervoor onvoldoende bruikbaar en werden bovendien slecht nageleefd.
Uit het uitgebreide participatieproces sinds de zomer van 2019 bleek ook dat de voorgenomen aanscherpingen uit het actieplan van juli 2019 (voor elke vrachtwagen met een gewicht zwaarder dan 7,5 ton een routetoets) voor zowel de branche als de gemeente niet uitvoerbaar waren. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid hebben bij de ontwikkeling van de nieuwe beleidsregels altijd centraal gestaan. Het ontheffingenbeleid legt om die reden ook, anders dan in het voorgaande ontheffingenbeleid, een grote verantwoordelijkheid bij de vervoerders zelf. Zo is het mogelijk om voor een voertuig dat volgens de kentekengegevens een toegestane max. massa kent zwaarder dan 30,00 ton, toch een zoneontheffing (t.w. de jaarontheffing zone zwaar verkeer met verklaring) aan te vragen, indien de aanvrager verklaart dat het voertuig nooit met een werkelijke gewicht (dus inclusief lading) zwaarder dan 30,00 ton in de zone zal rijden. Op die manier wordt ook meer gehandeld naar de geest van het beleid waarbij het niet gaat om wat een voertuig zou kunnen wegen, maar om het werkelijke gewicht. Hierop wordt tenslotte ook gehandhaafd.
De huidige 7,5t-zone werd inderdaad onvoldoende gehandhaafd, wat de naleving niet ten goede kwam. Sinds januari 2020 wordt er dagelijks gehandhaafd. Met het nieuwe verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid wordt de handhaving nog verder verbeterd. Enerzijds door een breder pallet aan handhavingsinstrumenten in te zetten, anderzijds door beter handhaafbaar beleid met duidelijker regels. Een deel van de handhaving kan bovendien plaatsvinden met camerahandhaving.

Voor wat betreft de vraag waarom het tramverkeer niet valt onder de regels voor de 7,5t-zone merkt het college op dat het belang van een goed functionerend openbaar vervoernetwerk in de stad voor iedereen bijzonder groot is. Voor het OV (openbaar vervoer) worden via de cyclus van concessieverlening afspraken gemaakt over de belasting van de infrastructuur (waaronder bruggen en kademuren) door trams en bussen. Bijkomstig voordeel is dat trams vaste routes rijden waarvan ze niet kunnen afwijken en met trams waar nodig aanvullende afspraken kunnen worden gemaakt over rijgedrag ter bescherming van de bruggen en kademuren, bijvoorbeeld stapvoets en niet tegelijkertijd rijden op bruggen.

Voor wat betreft het voorstel om eerst de belangrijke logistieke corridors en hoofdroutes aan te pakken merkt het college op dat hier zeker aandacht voor is in de prioritering van de

werkzaamheden vooral ook vanwege het bereikbaar houden van de verschillende delen van de binnenstad. Daarnaast meent het college dat ook voor deze corridors de aanscherping van de regels met betrekking tot zwaar verkeer noodzakelijk is. Ook langs deze wegen verkeren bruggen in slechte staat en kan een zware belasting door zwaar verkeer een gevaar vormen voor het ontstaan van schade aan deze bruggen en daardoor voor de verkeersveiligheid. Dit betekent dus dat bij verkeer zwaarder dan 30,00 ton de route ook over deze wegen vooraf moet worden getoetst en goedgekeurd.

Voor wat de toekomstmogelijkheden betreft verwacht het college niet snel een versoepeling in het beleid voor zwaar verkeer voor wat betreft de gewichtsbeperking. Enerzijds omdat het renoveren en/of vernieuwen van bruggen en kademuren in het gebied een langdurig proces is, dat zeker nog tientallen jaren zal duren. Onduidelijk is wat de behoefte aan zwaardere voertuigen zal zijn wanneer de werkzaamheden zijn afgerond. Vooralsnog wordt er daarom vanuit gegaan dat de gewichtsbeperking van 30 ton niet verruimd zal worden. Daarnaast werkt de gemeente aan een integrale aanpak voor de logistieke sector waarin ook vanuit andere belangen en ambities naar de impact van (zwaar) verkeer op de stad en haar gebruikers wordt gekeken.
Vooralsnog hebben constructief specialisten van de gemeente Amsterdam, op basis van een grondig onderzoek van allerlei beschikbare archiefdata en belastingmodellen, gesteld dat de generieke maximaal toelaatbare verkeersbelasting voor bruggen en kademuren in de zone binnen de S100 op een maximum van 30 ton. In het technisch advies van de constructeurs is een zekere veiligheidsmarge ingebouwd. Van veel bruggen en kademuren is niet precies bekend in welke staat ze verkeren en welke belasting ze nog aankunnen. Daar is de komende jaren nog verder onderzoek voor nodig.

Het college deelt de opvatting van de indieners met betrekking tot de toename van het aantal routeontheffingen in het nieuwe beleid niet. Binnen het nieuwe beleid is een routeontheffing voor een deelbare lading niet meer mogelijk, tenzij het om een bijzonder voertuig gaat of het voertuig uitsluitend bestemmingen heeft op de breed opgezette wegen. Bovendien wordt er ook nu al voor veel voertuigen die zwaarder zijn dan 30,00 ton naar de route gekeken op het moment dat een tijdelijke verkeersmaatregel (TVM) wordt aangevraagd. En voor een deel van de ritten zal een alternatief worden gezocht zodat ook hier geen routetoets nodig zal zijn. Hierdoor zal het totaal aantal aanvragen voor een routeontheffing naar verwachting uitvoerbaar blijven. Het college vergelijkt de aantallen hierbij met de cijfers van het meer representatieve jaar 2019 vóór de coronacrisis.

3 Toekomstperspectief

3.1 Diverse ambities

Indieners stellen dat deze ingrijpende wijziging van beleid op zwaar verkeer in de binnenstad wel heel kort volgt op de vorige (van 2018). Bovendien kent de gemeente nog veel andere ambities op

het gebied van verkeer (autoluw, luchtkwaliteit etc). Dit heeft ertoe geleid dat bedrijven investeringen hebben gedaan in elektrische voertuigen met het oog op emissie eisen, welke voertuigen vanwege de aangescherpte regels straks niet ingezet kunnen worden in de 7,5t-zone. Ook geven enkelen aan geen nieuwe investeringen te durven/ kunnen doen. Men vraagt zich ook af hoe lang de nu voorliggende beleidsregels zullen gelden en men maakt zich zorgen over de spoedige ingangsdatum.

Reactie van het college
We staan op de vooravond van een logistieke transitie die de komende jaren stapsgewijs zal plaatsvinden. Een aantal kaders daarvoor zijn al bekend: Onze bruggen en kademuren zijn in slechte staat. Om ze beter te beschermen is de voorgestelde aanscherping van de 7,5t-zone een maatregel die genomen moet worden vanuit de veiligheid van bruggen en kademuren in dat gebied. Vanaf 2025 worden alleen euro 6 of uitstootvrije bestel- en vrachtvoertuigen nog in de stad toegelaten. In 2030 wordt dat verder aangescherpt tot alleen uitstootvrije voertuigen. Voor structurele varende logistiek is een exploitatievergunning vereist.
Het college begrijpt dat dat deze kaders een deel van de (professionele) weggebruikers voor een ingrijpende uitdaging stellen. Bedrijven in de logistieke keten – vervoerders, verladers en hun klanten – zullen moeten nadenken over hoe ze kunnen gaan voldoen aan deze regels. Ook de gemeente zal aanpassingen moeten doen, in haar rol als logistieke opdrachtgever voor afvalinzameling en in de gemeentelijke bedrijfsvoering.
Momenteel rijden nog maar 9 geregistreerde elektrische voertuigen in Amsterdam met een gewicht zwaarder dan 7,5 ton. Dat aantal zal snel toenemen. In de komende maanden worden hierover met het bedrijfsleven gesprekken georganiseerd om een gezamenlijke aanpak van de veranderingen vorm te geven. De komende maanden wordt bovendien gewerkt aan een Logistieke Strategie. Daarmee wordt de samenhang van gemeentelijke ambities voor de komende jaren bewaakt, en waar nodig aanvullende maatregelen getroffen. De gesprekken met het bedrijfsleven worden gebruikt om daar invulling aan te geven. Informatie wordt gepubliceerd op www.amsterdam.nl/goederenvervoer.

Zoals ook hierboven staat is vanwege de veiligheid ervoor gekozen om deze wijziging van het beleid op zwaar verkeer in de binnenstad zo snel mogelijk in te voeren. Het college heeft er alles aan gedaan om iedereen zoveel mogelijk in de plannen rond de aanscherping van het beleid mee te nemen. Zo heeft er sinds september 2019 een uitgebreid participatietraject plaatsgehad, waarbij met alle branches en zoveel mogelijk individuele partijen gesproken is over de te treffen maatregelen. Tevens krijgen ontheffinghouders sinds september/oktober 2020 bij de afgifte van een ontheffing schriftelijk (in een bepaling bij de ontheffing) te horen dat de gemeente bezig is met het aanscherpen van het beleid voor de 7,5t-zone en dat dit consequenties kan hebben voor de uitgegeven ontheffing. Aan de andere kant begrijpt het college ook dat de indieners hier zorgen over hebben, zeker nu duidelijker wordt welke consequenties het nieuwe beleid lijkt te gaan hebben. Om binnen de mogelijkheden mede ook aan die zorg gehoor te geven heeft het college besloten de ingangsdatum van de aangescherpte regels te verschuiven van 1 juli naar 1 oktober 2021. Daarnaast heeft het college besloten om alsnog een overgangsrechtelijke bepaling op te nemen in de nieuwe beleidsregels. Zie ook verder het hoofdstuk 12 Overgangsrecht.

3.2 Perspectief op loslaten gewichtsgrens 30 ton

Indieners vragen zich af of inspectie, toetsing en herstelwerkzaamheden systematisch kunnen worden uitgevoerd, dat er voorrang gegeven kan worden aan het op orde brengen van belangrijke corridors en/ of hoofdverbindingen in,- en uit het zonegebied voor bouwtransport en logistiek en kan het de logistiek en leefbaarheid van de binnenstad waarborgen? Wanneer na toetsing blijkt dat bruggen en kademuren een hogere piekbelasting aankunnen, overweegt het college dan versoepeling van de beleidsregels, zoals verhogen van de gewichtsgrens en het toelaten van zware bijzondere voertuigen.

Reactie van het college
Voor wat betreft het voorstel om ook te kijken naar de volgorde in aanpak van de renovatiewerkzaamheden en bijvoorbeeld eerst de belangrijke logistieke corridors en hoofdroutes aan te pakken merkt het college op dat hier in de prioritering zeker aandacht voor is. Waar mogelijk kijkt het college naar de logistieke gevolgen en effecten bij de volgorde in de herstel- en vernieuwingsopgave. De gemeente heeft op grote schaal bruggen en kademuren in onderzoek. Waar nodig moeten soms acuut veiligheidsmaatregelen worden genomen om ze in gebruik te houden of juist om de belasting te beperken. Dergelijke maatregelen hebben ook weer gevolgen op de logistiek en bereikbaarheid van bepaalde delen van de binnenstad. Om verdere schade aan de hoeveelheid bruggen en kademuren in de binnenstad te verminderen en incidenten te voorkomen is aanscherping van de regels rond zwaar verkeer daarnaast noodzakelijk.

Het college heeft voorgesteld om alle wegen, ook de huidige vrachtroutes, waar volgens het oude regime een ontheffing niet nodig was, onder het nieuwe verkeersbesluit te laten vallen. Ook de bruggen op deze vrachtroutes verkeren in slechte staat, zodat een zware belasting van het zwaar verkeer een gevaar vormt voor het ontstaan van schade aan de bruggen en daardoor voor de verkeersveiligheid. Dit betekent dus dat het nieuwe regime geen vrije vrachtroutes meer kent en zwaar verkeer dus ook voor deze wegen een ontheffing nodig heeft. Voor verkeer zwaarder dan 30,00 ton zal de route ook nog eens vooraf moeten worden getoetst en goedgekeurd. Wel is er op deze wegen (in de nieuwe beleidsregels de breed opgezette wegen genoemd) meer lengte mogelijk en meent het college dat ook de eis van een ondeelbare lading zou kunnen vervallen voor het aanvragen van een routeontheffing. Per saldo betekent dit dat met een positieve routetoets grotere en zwaardere voertuigen over deze wegen mogen rijden.

Voor wat de toekomstmogelijkheden betreft verwacht het college niet snel een versoepeling in het beleid voor zwaar verkeer voor wat betreft de gewichtsbeperking. Enerzijds omdat het renoveren en/of vernieuwen van bruggen en kademuren in het gebied een langdurig proces is, dat zeker nog tientallen jaren zal duren. Onduidelijk is wat de behoefte aan zwaardere voertuigen zal zijn wanneer de werkzaamheden zijn afgerond. Vooralsnog wordt er daarom vanuit gegaan dat de gewichtsbeperking van 30 ton niet verruimd zal worden. Daarnaast werkt de gemeente aan een integrale aanpak voor de logistieke sector waarin ook vanuit andere belangen en ambities naar de impact van (zwaar) verkeer op de stad en haar gebruikers wordt gekeken.
Vooralsnog hebben constructief specialisten van de gemeente Amsterdam, op basis van een grondig onderzoek van allerlei beschikbare archiefdata en belastingmodellen, gesteld dat de generieke maximaal toelaatbare verkeersbelasting voor bruggen en kademuren in de zone binnen

de S100 op een maximum van 30 ton. In het technisch advies is een zekere veiligheidsmarge ingebouwd. Van veel bruggen en kademuren is niet precies bekend in welke staat ze verkeren en welke belasting ze nog aankunnen. Daar is eerst ook nog verder onderzoek voor nodig.

4 Negatieve gevolgen van de aanscherping regels 7,5t-

4.1 Gevolgen voor transportbedrijven

De indieners geven aan dat de gemeente bij het wijzigen van de regelgeving veel te weinig rekening houdt met de impact op de transportbranche. Samenvattend benoemt men:

1. Het schrappen van de categorie bijzondere voertuigen in combinatie met het verlagen van de gewichtsgrens naar 30 ton voor een zoneontheffing. Dit heeft een direct effect op de planbaarheid van het werk en daardoor grote gevolgen voor de logistiek van de werkzaamheden.
2. De hogere legeskosten en grotere administratieve lasten, omdat voor veel van hun voertuigen in het nieuwe beleid niet meer in aanmerking komen voor een zoneontheffing. Hierdoor zullen transportkosten stijgen, die weer doorberekend zullen worden naar de klant. Ze uiten hun zorgen hierbij over hoe dit in zijn werk moet voor reeds bestaande bestekken, waarin de prijzen al vastliggen.
3. De investeringen die bedrijven hebben gedaan in 4- of zelfs 5-assige voertuigen om de druk op het wegdek te verdelen, voertuigen die nu niet meer op vergelijkbare wijze kunnen worden ingezet.
4. De flexibiliteit en capaciteit bij de gemeente: men verwacht een veelvoud aan routeontheffingaanvragen en maakt zich zorgen of opdrachten op korte termijn of zelfs dezelfde dag nog wel kunnen worden aangenomen.
5. De flexibiliteit in de beleidsregels. Genoemd worden de beperking op het aantal dagontheffingen (12 per jaar) en het schrappen (en niet uitbreiden) van de mogelijkheid om 5 kentekens per aanvraag in te dienen bij een aanvraag routeontheffing.

Reactie van het college
Het college herkent niet dat er te weinig rekening wordt gehouden met de impact van deze maatregelen. Gaande het proces van beleidsontwikkeling is het bedrijfsleven nadrukkelijk betrokken, zijn voorstellen herhaaldelijk getoetst op uitvoerbaarheid en plannen aangepast om de branche tegemoet te komen. Zo is een aantal uitgangspunten grondig aangepast, zijn eisen versoepeld en zijn voorwaarden flink aangepast ten opzichte van het voorstel in het Actieplan Bruggen en kademuren, maar ook nog daarna.

Ad 1. Het college heeft goed naar de argumenten van de indieners geluisterd en heeft, vooral vanuit het oogpunt van uitvoerbaarheid van beleid, besloten de categorie bijzondere voertuigen alsnog in de beleidsregels op te nemen.
Hierdoor is het mogelijk om voor deze voertuigen als ze daarnaast kunnen voldoen aan de gewichtseis van maximaal 30,00 ton, een zoneontheffing (t.w. de jaarontheffing zone zwaar verkeer met verklaring) aan te vragen. Zie ook de hoofdstukken die gaan over bijzondere voertuigen (hoofdstuk 7.4) en intentieverklaring gewicht (hoofdstuk 8.4 en 8.5).
Ad 2. Het college gaat er door deze flexibilisering van de regels vanuit dat voor een groot deel daarnaast is tegemoet gekomen aan de andere reacties ingebracht door deze branche. Immers hiermee zullen ook de gevreesde kostenverhogingen, mogelijke doorberekeningen en administratieve last worden verkleind. De nieuwe legestarieven zullen in de meeste gevallen ook nog iets lager uitvallen dan nu, wanneer de raad akkoord gaat met het voorstel van het college. Alleen de routeontheffing zal een hoger tarief krijgen, omdat hiervoor meerdere gemeentelijke adviseurs nodig zijn. Overigens zijn de werkelijke kosten van deze routeontheffing hoger dan de uiteindelijke leges.
Ad 3. Voor wat betreft hetgeen indieners opmerken over investeringen die zijn gemaakt in voertuigen met meerdere assen waardoor de druk op het wegdek beter wordt verdeeld merkt het college op dat in een steekproef een groot aantal voertuigen met een werkelijk gewicht tot 30,00 ton is getoetst op dwarskracht en momentcapaciteit. Uit deze steekproef bleek dat het voertuiggewicht maatgevend is en niet zozeer de aslast. Daarom is de eerder wel voorgestelde maximale aslast van 10 ton, waarvan overigens uit de participatie bleek dat deze zeer ingrijpend zou zijn voor het bedrijfsleven, losgelaten en is de generiek toelaatbare belasting van 30 ton het uitgangspunt voor de aangescherpte beleidsregels.
Ad 4.Het college deelt de opvatting van de indieners met betrekking tot de toename van het aantal routeontheffingen in het nieuwe beleid niet. Binnen het nieuwe beleid is een routeontheffing voor een deelbare lading niet meer mogelijk, met uitzondering op de breed opgezette wegen. Bovendien wordt er nu al voor veel voertuigen zwaarder dan 30,00 ton naar de route gekeken op het moment dat een tijdelijke verkeersmaatregel (TVM) wordt aangevraagd. En voor een deel van de ritten zal een alternatief worden gezocht zodat ook hier geen routetoets nodig zal zijn. Hierdoor zal het totaal aantal aanvragen voor een routeontheffing naar verwachting uitvoerbaar blijven. Het college vergelijkt de aantallen hierbij met de cijfers van het meer representatieve jaar 2019 vóór de coronacrisis.
Ad 5. Het maximum aantal dagontheffingen per jaar is geschrapt uit de definitieve beleidsregels. Bij een routeontheffing blijft de mogelijkheid bestaan om voor die ene aanvraag 5 kentekens van identieke voertuigen op te geven, zodat op het moment van gebruik van de ontheffing eventueel een vervangend voertuig kan worden ingezet.

Het college gaat verder in deze Nota van Beantwoording nader in op de door de indieners hierboven aangekaarte onderwerpen en suggesties. Gemakshalve wordt hiernaar verwezen.

4.2 Gevolgen voor bouwprojecten

De indieners voeren aan dat de bereikbaarheid van de binnenstad al onder druk staat terwijl de stadsdistributie alleen maar verder toeneemt. Het opdelen van zware lading, zal leiden tot een

toename van mobiliteitsbewegingen. Hierdoor loopt men op tegen vertraging en extra kosten bij een groot aantal infrastructurele binnenstedelijke projecten en programma's.
Bouwprojecten als Oostenburg wordt door een aantal indieners benoemd als bouwlocatie waar grote hinder zal worden ervaren door de aangescherpte regels voor zwaar verkeer.
Samenvattend benoemt men:

1. Woningen worden veelal gebouwd met prefab onderdelen. Deze zijn niet deelbaar en moeten met zwaar materieel worden vervoerd.
2. De administratieve last en financiële gevolgen zijn disproportioneel en bovendien onnodig. Wanneer een project al is aanbesteed en contracten zijn afgesloten met vaste prijsafspraken is dat een bijkomend probleem.
3. In het geval van Oostenburg geldt dat er een voorkeur- en alternatieve route is waarbij geen bruggen of kademuren worden gepasseerd.
4. In het geval van reeds lopende projecten (voorbeeld Oostenburg en Entree) betekenen de aangescherpte regels dat reeds ingeplande voertuigen mogelijk niet meer kunnen worden ingezet, ontheffingen opnieuw moeten worden aangevraagd of omgezet. Ook de inrichting van een ontheffingensysteem op kenteken heeft gevolgen voor de flexibiliteit in werkzaamheden en inzet van voertuigen. Men heeft ook zorgen met betrekking tot de snelheid van de afhandeling van ontheffingsaanvragen en de bijbehorende legeskosten.

Reactie van het college
Het college heeft de reacties van de indieners zorgvuldig bestudeerd en gemeend dat in elk geval de 45 t-ontheffingen, voor voertuigen met een toegestane maximum massa zwaarder dan 30,00 ton, die een einde looptijd kennen na inwerkingtreding van de nieuwe regels, moeten kunnen doorlopen. Ongeacht of ze een deelbare lading hebben. Immers, de routes waarover de voertuigen gaan, zijn getoetst en voor het specifieke gewicht goedgekeurd. Wel worden deze ontheffingen omgezet naar routeontheffingen volgens het nieuwe beleid en gelden dus ook voor deze voertuigen de strengere gedragsvoorschriften uit de nieuwe beleidsregels.
Na inwerkingtreding van de aangescherpte regels is het voor wat betreft het vervoer van ondeelbare ladingen zoals de prefab onderdelen die indieners noemen mogelijk om een (route)ontheffing aan te vragen, afhankelijk van het gewicht van het vervoermiddel.
De hoogte van de legeskosten voor het in behandeling nemen van de verschillende ontheffingsaanvragen worden gedifferentieerd naar ontheffing. Voor de meeste ontheffingen betekent dit een verlaging van de leges, alleen de routeontheffing wordt wat duurder.
Voor wat betreft langlopende projecten zoals het voorbeeld van Oostenburg en Entree zal naar het zich laat aanzien in de werkwijze vooralsnog niet veel wijzigen. Het merendeel van de verleende ontheffingen loopt na inwerkingtreding van de regels door of kan vrij simpel worden omgezet. Daar waar dit niet mogelijk is, moet worden gekeken of binnen de regels alternatieven mogelijk zijn.
Tegelijkertijd ziet het college ook de noodzaak tot innovatie in de bouw, zodat kwetsbare steden als Amsterdam kunnen worden ontzien en zware vervuilende bouwmaterialen worden vervangen door lichtere milieuvriendelijker alternatieven.
Voor reeds vergunde projecten zal een helpdesk in het leven worden geroepen zodat in gezamenlijkheid kan worden bekeken wat nog wel mogelijk is.

Het college gaat verder in deze Nota van Beantwoording nader in op de door de indieners hierboven aangekaarte onderwerpen en suggesties. Gemakshalve wordt hiernaar verwezen.

4.3 Gevolgen voor bewoners

Huiseigenaren hebben hun zorg uitgesproken over de schade en overlast die zwaar verkeer aanricht en menen dat de aangescherpte regels ter voorkoming en beperking hiervan zeker niet ver genoeg gaan. De indieners noemen noodzakelijke dure herstelwerkzaamheden aan fundering, onveilige verkeerssituaties en zware ongelukken. Ze maken zich zorgen over de mate van handhaving, de leefbaarheid en het ontstaan van sluiproutes. Ze concluderen dan ook dat er nog strenger moet worden gehandhaafd, eigen gemeentelijke opdrachten onder de loep moet worden genomen en benadrukken dat ook deze vervoerders zich aan de gedragsregels moeten houden. Ook wordt voorgesteld om het gebied binnen de S100 nog meer te ontlasten door overlaadpunten (hubs) in te richten buiten de zone waar zwaardere vrachtwagens goederen kunnen overladen in kleinere, lichtere en stillere elektrische voertuigen.

Reactie van het college
De aangescherpte regels rond zwaar verkeer worden doorgevoerd als beheersmaatregel om verdere schade en overlast door zwaar verkeer aan de kwetsbare bruggen en kademuren te voorkomen. Er zijn geen onderzoeken die aantonen welke impact zwaar verkeer op de kwaliteit van funderingen van woningen heeft. Met de strenge gedragsregels in de beleidsregels wordt gestuurd op de wijze waarop de chauffeurs van zware voertuigen hun werkzaamheden verrichten en aan het verkeer deelnemen. Zo wordt ook de leefbaarheid in de binnenstad gewaarborgd.
De handhaafbaarheid van de regelgeving is daarbij een bijzonder belangrijk uitgangspunt geweest. Met het nieuwe verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid gaat het college ervan uit dat handhavingsmogelijkheden sterk zijn verbeterd. Niet in de laatste plaats omdat een deel van de handhaving kan plaatsvinden met camera's.
De gemeente neemt ook de eigen opdrachtgevende en kaderstellende rol onder de loep en zoekt naar manieren om vanuit die rollen zo actief mogelijk te sturen op lichter verkeer. Tegelijkertijd zal de stad altijd bevoorraad en schoon en heel gemaakt moeten worden en zullen bouwwerkzaamheden doorgang moeten kunnen vinden. Het is dan ook niet mogelijk om alle zwaar verkeer uit de stad te weren. Daarvoor zijn nog niet genoeg alternatieven, zoals vervoer over water. De gemeente werkt de komende tijd aan een integrale aanpak voor de logistieke sector waarin ook vanuit de verschillende belangen en ambities naar de impact van (zwaar) verkeer op de stad en haar gebruikers wordt gekeken.
Voorstellen met betrekking tot slimmer bevoorraden zoals door bewoners wordt voorgesteld zijn hier onderdeel van.

4.4 Gevolgen voor de levensmiddelenbevoorrading aan supermarkten, horeca en bedrijven

Supermarktketens geven aan de afgelopen jaren veel te hebben geïnvesteerd in het verduurzamen van hun wagenpark. Ze bevoorraden de stad in veel gevallen met elektrische voertuigen, die vallen onder de categorie bijzondere voertuigen. Het schrappen van deze voertuigencategorie uit de beleidsregels levert problemen op. Ze zijn langer dan 10 meter en daarnaast ook vaak zwaarder dan 30 ton. De aangescherpte regels hebben een grote impact op de uitvoerbaarheid van hun werkzaamheden, met name op het gebied van efficiency en flexibiliteit qua inzetbaarheid van het wagenpark, dat niet alleen stedelijk maar ook landelijk wordt ingezet. Dat geldt zeker voor de grotere, zwaardere en langere voertuigen.

Indieners zouden graag meer een maatwerkoplossing zien voor de supermarktbranche. Men maakt over het algemeen, zeker met de langere voertuigen, veel gebruik van de voormalige vrachtroutes, heeft vaste afleveradressen en kan via vooraf gekeurde routes de supermarkten in delen van de binnenstad bevoorraden. Indieners zouden erg geholpen zijn met een niet kenteken gebonden routeontheffing om zo de flexibiliteit van de inzet en optimale beladingsgraad te kunnen behouden. Een andere mogelijkheid die ze aandragen is een (route)ontheffing voor meerdere afleveradressen tegelijk, een langere geldigheidsduur van de ontheffing of meerdere kentekens op 1 ontheffing.

Indieners die voornamelijk gekoelde en diepgevroren producten vervoeren hebben hun zorgen geuit over de strengere gedragsregels, met name het niet meer mogen parkeren op een brug of kade om te laden en lossen. Men parkeert namelijk juist vaak op een brug om geen belemmering te vormen voor het doorgaande verkeer. Bij veel leveringen wordt gebruik gemaakt van rolcontainers. Deze rolcontainers worden door de chauffeur zelf naar binnen gebracht. Vaak worden ze vervolgens onmiddellijk geleegd, omdat de ontvanger, veelal horeca of bedrijfskantines slechts een beperkte ruimte hebben. Om die reden wordt vaak wat langer bij zo'n locatie stilgestaan. Onduidelijk vindt men dan ook wat de gemeente verstaat onder parkeren en onder laden en lossen. Wanneer de gemeente overgaat tot het invoeren van dit soort strenge gedragsregels met betrekking tot parkeren en stilstaan, moet ze hierop ook beter handhaven om onnodig lang stilstaan en het stremmen van de rijbaan voor het overige verkeer te beperken. Er worden voorstellen gedaan ten aanzien van de venstertijden, zoals het indelen ervan per categoriebranche in te delen om de drukte op de routes te verspreiden, bijvoorbeeld de ochtend voor horeca, middag voor overig vrachtverkeer.

Reactie van het college
Het college heeft begrip voor de problemen die de aangescherpte regels mogelijk gaan vormen in de bedrijfsvoering en ziet dat deze branche bezig is met mooie ontwikkelingen en aanpassingen. Voor specifiek de bevoorrading van de grotere supermarkten kan de routeontheffing – breed opgezette wegen, waar het mogelijk is om met meer lengte, gewicht en een deelbare lading overheen te rijden een uitkomst bieden. De voertuigen rijden langs vaste bestemmingen en

kennen een vaste route. Indien men voertuigen met een gewicht zwaarder dan 30,00 ton wil inzetten moet vooraf een routetoets worden uitgevoerd.
Voor wat betreft het voorstel om een niet kenteken geboden routeontheffing in het leven te roepen, merkt het college op dat het huidige ontheffingenproces is ingericht op kenteken, evenals de handhaving. De gemeente is overigens wel bezig het vergunningen- en ontheffingenproces anders, meer vanuit de klantvraag/activiteit in te richten. De komende maanden werkt het college aan een Logistieke Strategie. Daarmee wordt de samenhang van gemeentelijke ambities de komende jaren bewaakt, en waar nodig aanvullende maatregelen getroffen. De gesprekken met het bedrijfsleven worden gebruikt om daar invulling aan te geven.

Voor wat betreft het stil staan op bruggen om het verkeer niet te belemmeren realiseert het college zich dat dit voor lastige situaties zorgt. Tegelijkertijd kiest het college bewust voor een heldere prioritering, waarbij de veiligheid voorop staat. Vooral het voetgangersgedeelte van bruggen is kwetsbaar, waardoor het college zich genoodzaakt ziet tot deze gedragsregel. Daarnaast wordt expliciet voorgeschreven niet stil te staan van 0 tot 3 meter vanaf de waterkant op kademuren. Ook van dit deel van de weg is bekend dat er beduidend minder draagkracht is. Het stellen van deze gedragsregels zijn om die reden dan ook onontbeerlijk. En er zal ook nadrukkelijk op worden gehandhaafd.

4.5 Gevolgen voor de cultuursector

Indieners werkzaam in de cultuursector geven aan dat ze graag zouden willen opteren voor een maatwerkoplossing. Men werkt veel met grote en minder grote (buitenlandse) reizende producties. Deze kenmerken zich veelal door ondeelbare ladingen (decors), wisselende voertuigsamenstellingen en dus kentekens, buitenlandse voertuigen, en vooral veel niet te plannen last minute werk. Dit maakt het vrijwel onmogelijk om te passen in het voorgestelde ontheffingenregime op kenteken. De voertuigen doen wel altijd vaste bestemmingen aan, zijn weliswaar langer dan 10 meter, maar het werkelijk gewicht blijft met gemak onder de 30 ton. De aanscherping van de regels brengt de internationale werkwijze in de branche in gevaar, wat direct van invloed is op hun concurrentiepositie binnen de cultuurbranche met alle gevolgen van dien voor het cultuuraanbod in Amsterdam. De vertegenwoordigers van de branche geven dan ook aan dat de impact van de concept beleidsregels onevenredig grote impact op hen heeft en uiteindelijk zal kunnen resulteren in disproportionele gevolgen als afzeggingen van grote jaarlijkse producties, een minder hoge productiegraad en dat producties de hoofdstad zullen gaan vermijden.

Reactie van het college
Het college heeft begrip voor de specifieke uitdagingen waar de cultuursector voor staat, ziet dat deze sector qua gewicht geen grote problemen oplevert en zoekt dan ook binnen de opgestelde regels met de sector naar een voor partijen passende oplossing. Hierover zijn de eerste gesprekken al gevoerd.

5 Reacties over compensatie van schade

Indieners stellen dat de slechte staat van de bruggen en kademuren veroorzaakt is door jarenlang structureel ontoereikend onderhoud door de gemeente en menen dat bedrijven die met zwaar verkeer rijden hier niet verantwoordelijk voor kunnen worden gehouden, maar wel de rekening gepresenteerd krijgen. Het huidige voorgestelde beleid brengt onevenredig hoge kosten met zich mee en zorgt voor omzetderving. Een aantal geeft aan enorme aanpassingen te moeten doen in de wijze van bedrijfsvoering.
De indieners vinden dat de gemeente de extra (transport-)kosten moet compenseren waarmee bedrijven te maken krijgen door de nieuwe regels. Men noemt daarbij onder meer kosten om de bedrijfsvoering aan te passen, kosten die niet verdisconteerd zijn in de reeds bestaande bestekken, maar ook flinke investeringen die indieners hebben gemaakt in het upgraden van hun wagenpark naar elektrische/hybride voertuigen.

Indieners geven aan dat voor lopende projecten de start van het nieuwe beleid in elk geval een kostprijsverhogende aangelegenheid zal zijn. Een concrete vraag daarbij is of er in die gevallen afgezien kan worden van het in rekening brengen van extra leges voor de in het licht hiervan benodigde ontheffingen/ routetoetsen. Men stelt een overgangsregeling en overgangsperiode voor om de sector aan de nieuwe regels te laten wennen en de bijkomende kosten te compenseren van lopende projecten. Zo kan er ook rekening worden gehouden met de natuurlijke afschrijvingsperiode van voertuigen.
Daar waar de gemeente Amsterdam de opdrachtgever is wordt verwacht dat deze met een voor de opdrachtnemer(s) kostenneutrale oplossing komt. Voor de gevallen dat de gemeente niet de opdrachtgever is zou het passend zijn om deze projecten tijdelijk vrij te stellen van nieuwe beleidsregels dan wel voor het zwaar verkeer geen leges in rekening te brengen.

Indieners stellen ook dat de handhaving in strijd is met het evenredigheidsbeginsel; wanneer een voertuig dat voor de tweede maal met een intentieverklaring massa de zone in rijdt met een zwaardere belading dan 30 ton, wordt de ontheffing voor de resterende looptijd ingetrokken. Onduidelijk is volgens de indieners bij welke mate van gewichtsovertreding hiervan sprake is.

Reactie van het college:
In het algemeen merkt het college op dat ondernemers er rekening mee moeten houden dat beleid kan wijzigen. Het is al jaren bekend dat de staat van de bruggen en kades de stad dwingt maatregelen te treffen om de overbelasting tegen te gaan. Tegelijkertijd zijn voertuigen alleen maar groter en zwaarder geworden, waardoor ook naast het feit dat er noodzaak is vanwege de staat van de bruggen en kades, er noodzaak is het gebruik weer terug te brengen naar wat de bruggen en kademuren over het algemeen aankunnen, namelijk 30 ton.
Investeringen die zijn gedaan na het moment dat te voorzien was dat er mogelijk aangescherpt beleid voor de 7,5t-zone zou worden ingevoerd en de ondernemer dus rekening moest houden

met het risico dat een aangescherpt beleid zou worden ingevoerd, komen voor risico van de ondernemer.
Het is daarnaast de taak van de gemeente om de onevenredige gevolgen van een (rechtmatige) beleidswijziging mee te wegen in de te nemen keuzes. Het college heeft daarbij een zorgvuldige weging gemaakt tussen de belangen van de bestaande ontheffinghouders, de continuïteit bij bestaande en geplande bouw- en infraprojecten in de binnenstad, de mogelijkheden en flexibiliteit van de branche, de belangen van bewoners en bedrijvigheid in de binnenstad, en het algemeen belang van de (verkeers-)veiligheid.
Het college heeft daarbij besloten de voorgenomen beleidsregels op een aantal onderdelen aan te passen (zie hierover in de _Samenvatting op pagina 6), de relevante hoofdstukken in deze nota en de definitieve beleidsregels zone zwaar verkeer Amsterdam 2021. Al met al is op een groot aantal punten tegemoet gekomen aan de branche, juist vanwege de grote impact van eerdere beleidsvoorstellen zoals bijvoorbeeld een aslasteis van 10 ton, een routetoets voor elke rit vanaf 7,5 ton en het alternatief voor de 7,5t-zone, namelijk een zone waarin álle vrachtverkeer (dus vanaf 3,5 ton) ontheffingplichtig zou worden.
Mochten er toch onevenredige gevolgen ontstaan voor individuele ontheffinghouders, dan kunnen zij een gemotiveerde aanvraag voor nadeelcompensatie doen.

Voor wat betreft hetgeen indieners opmerken over de handhavingsmogelijkheden bij het overtreden van de voorschriften bij een jaarontheffing met (gewichts)verklaring, merkt het college op dat een handhavingsactie altijd casuïstiek is, een zorgvuldige afweging van belangen kent en niet in algemene termen te beantwoorden valt. Het ontheffingenbeleid legt, anders dan in het voorgaande ontheffingenbeleid, een grote verantwoordelijkheid bij de vervoerders zelf. Hen wordt de mogelijkheid gegeven om voor een voertuig dat volgens de kentekengegevens een toegestane max. massa kent zwaarder dan 30,00 ton, toch een jaarontheffing met (gewichts)verklaring aan te vragen, indien de aanvrager verklaart dat het voertuig nooit met een werkelijke gewicht (dus inclusief passagiers en lading) zwaarder dan 30,00 ton in de zone zal rijden. Het college geeft de vervoerders hiermee een belangrijke mogelijkheid om hun huidige voertuigen blijvend in te zetten. Het college meent dat het beschamen van dit vertrouwen, gelet op het belang van en de zorg voor het behoud van de bruggen en kademuren, een strenge handhavingsaanpak rechtvaardigt.

6 Reacties over alternatieve oplossingen

Indieners hebben de gelegenheid te baat genomen om in hun zienswijze alternatieve oplossingen en aanpassingen van het beleid voor te stellen.

6.1 Een andere aanpak van de herstel- en renovatiewerkzaamheden

Er werden suggesties gedaan met betrekking tot de volgorde in aanpak van de herstelwerkzaamheden, waarmee men meent dat sprake is van een effectievere aanpak en daardoor een betere waarborg voor de logistiek en leefbaarheid in de binnenstad. De indieners zouden liever zien dat er bij inspectie, toetsing en herstelwerkzaamheden van kademuren en bruggen voorrang wordt gegeven aan de belangrijkste logistieke corridors en/of hoofdverbindingen voor bouwtransport en logistiek. Deze zouden na de herstelwerkzaamheden dan weer opengesteld kunnen worden voor zwaar verkeer.

Reactie van het college
Het college is in eerdere hoofdstukken (hoofdstuk 2 en 3.2) ingegaan op voorstellen van indieners met betrekking tot de volgorde in aanpak van de herstelwerkzaamheden. Het college waardeert de betrokkenheid bij de indieners zeer. Dergelijke suggesties zijn ook in het participatietraject en de individuele gesprekken met vervoerders uitgebreid besproken. Waar mogelijk kijkt het college naar de logistieke gevolgen en effecten bij de volgorde in de herstel- en vernieuwingsopgave. De gemeente heeft op grote schaal bruggen en kademuren in onderzoek. Van veel bruggen en kademuren is niet precies bekend in welke staat ze verkeren en welke belasting ze nog aankunnen. Soms moeten acuut veiligheidsmaatregelen worden genomen om ze in gebruik te houden of juist om de belasting te beperken. Dergelijke maatregelen hebben ook weer gevolgen op de logistiek en bereikbaarheid van bepaalde delen van de binnenstad. Om verdere schade aan de hoeveelheid bruggen en kademuren in de binnenstad te verminderen en incidenten te voorkomen is aanscherping van de regels rond zwaar verkeer daarnaast noodzakelijk.
Vooralsnog is niet de verwachting dat de gewichtsbeperking van 30 ton op termijn wordt verruimd. Ook niet wat betreft de belangrijkste logistieke corridors en/of hoofdverbindingen. Dit heeft niet alleen te maken met de grootschalige en langdurige herstel- en renovatiewerkzaamheden aan bruggen en kademuren in het gebied. De gemeente werkt daarnaast aan een integrale aanpak voor de logistieke sector waarin ook vanuit andere belangen en ambities naar de impact van (zwaar) verkeer op de stad en haar gebruikers wordt gekeken.

6.2 Wijzigingen in het ontheffingenregime

Er werden ook voorstellen gedaan ten aanzien van de invulling van het ontheffingenregime, zoals ontheffingen per adres/locatie of project in plaats van op kenteken, omdat verwacht wordt dat hiermee de flexibiliteit van de inzet en de optimale beladingsgraad van voertuigen geborgd kan worden en de administratieve lasten voor ondernemers zo laag mogelijk. Ook de duur van de ontheffing verlengen of meerdere kentekens op één ontheffing werden als mogelijke suggesties aangedragen.

Reactie van het college
Het ontheffingenregime is ingericht op kentekenregistratie. De kenmerken van een voertuig zoals gewicht en lengte bepalen welke ontheffing mogelijk is. De keuze om het ontheffingenregime op deze wijze in te richten is onlosmakelijk verbonden met het doel, namelijk het beschermen van de bruggen en kademuren in de 7,5t-zone tegen overbelasting en verdere verslechtering van de bruggen en kademuren te voorkomen en incidenten tegen te gaan. Met de inwerkingtreding van de aangescherpte regels gaat ook een pilot camerahandhaving van start. Daarbij wordt gebruik gemaakt van ANPR-camera's. Deze camera's registreren kentekens.
De gemeente is overigens wel bezig met het vergunningen- en ontheffingenproces anders, meer vanuit de klantvraag/activiteit in te richten. Dit zou dan ook gevolgen kunnen hebben voor de wijze van het aanvragen van ontheffingen.

6.3 Uitzonderingen op het ontheffingenregime en convenanten

Indieners stellen voor om voor (grote) bouwlocaties waarvan de aanvoerroutes niet over kwetsbare bruggen en kademuren gaan een algemene ontheffing af te geven met meldingsplicht. Een soortgelijke oplossing voert de cultuurbranche aan die werkt met vaak buitenlandse producties en voertuigen. Een aantal brancheorganisaties pleit voor het behouden van een routeontheffing op vrachtroutes voor grote projecten met een maximaal gewicht van 37 ton, wat 30% lager is dan de huidige eis van 45 ton. Dit zou per project kunnen worden getoetst. Een aantal indieners stellen voor dat de gemeente met bepaalde vervoerders een convenant sluit over de beperking van het totaalgewicht tot 30 ton en de bijbehorende gedragsregels in de plaats van de afgifte van een ontheffing per voertuig.
Indieners die gebruik maken van zero-emissievoertuigen, zoals LEVV's, kennen specifieke zorgen vanwege het regelmatig moeten bijladen van deze voertuigen. Zij verzoeken het college om voor deze groep voertuigen uitzondering te maken op bijvoorbeeld de gestelde venstertijden en het rijden in autoluwe gebieden. Daarnaast verzoeken ze de gemeente om experimenten met de ontwikkelingen in het zero-emissie transport te faciliteren (vb voertuigenpool, laadpleinen, tracking devices).

Reactie van het college
Vanuit de positie van de indieners zijn alle suggesties zeer begrijpelijk. Ze voelen zich beperkt door de strengere regels voor de 7,5t-zone. Het college is er echter van overtuigd dat het met dit beleid het maximale heeft gedaan om het bedrijfsleven, binnen de mogelijkheden die er zijn, tegemoet te komen. Noodzaak, impact en uitvoerbaarheid hebben vanaf het begin centraal gestaan in de zoektocht naar de best mogelijke manier om de bruggen en kademuren in de 7,5t-zone tegen overbelasting te beschermen en verdere verslechtering van de bruggen en kademuren te voorkomen en incidenten tegen te gaan. De gemeente is overigens wel bezig met het vergunningen- en ontheffingenproces anders, meer vanuit de klantvraag/activiteit in te richten. Daarnaast werkt de gemeente zoals eerder gezegd aan een integrale aanpak voor de logistieke sector waarin ook vanuit andere belangen en ambities naar de impact van (zwaar) verkeer op de stad en haar gebruikers wordt gekeken. In de komende maanden worden hierover met het bedrijfsleven gesprekken georganiseerd om een gezamenlijke aanpak van de veranderingen vorm

te geven. Onderwerpen zoals hierboven door indieners worden aangekaart worden gebruikt om nader invulling te geven aan die integrale aanpak.

7 Inhoud specifieker mbt beleidsregels:

7.1 Ingewikkeldheid regels

In de beleidsregels worden nieuwe termen geïntroduceerd die voor verwarring zorgen bij de indieners. Indieners vrezen dat de nieuwe regels en eisen ook lastig zijn uit te leggen aan een chauffeur of een handhaver. Zoals de intentieverklaring massa, waarvoor men bij de aanvraag moet kunnen aantonen dat het voertuig nooit een werkelijk gewicht heeft zwaarder dan 30 ton. Wat houdt zo'n intentieverklaring precies in en wanneer is het feit dat een voertuig nooit zwaarder dan 30 ton in de zone zal rijden voldoende aangetoond? Of de breed opgezette wegen, waar het mogelijk is om met meer lengte overheen te rijden. De beleidsregels gaan ook, anders dan de voorgaande beleidsregels uit van het begrip werkelijke gewicht. Indieners wensen meer uitleg wat met deze begrippen precies bedoeld wordt. Hetzelfde geldt voor het lengtebegrip. Gaat het dan om de lengte van het voertuig volgens de RDW of gaat het om lengte inclusief lading.

Reactie van het college
Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid stonden centraal bij het ontwikkelen van de aangescherpte regels voor zwaar verkeer. Daarbij is uitgebreid onderzocht wat binnen de mogelijkheden die vanuit de bescherming van de bruggen en kademuren worden ingegeven, kan om de impact van het gewichtsbeperkende beleid op de logistieke sector zo klein mogelijk te laten zijn. Heel wezenlijk daarbij was de grote wens om transparant en objectiveerbaar ontheffingenbeleid te hebben waardoor het voorspelbaarder zou worden en er minder risico zou bestaan op olifantenpaadjes en afhankelijkheid van interpretatie. Dat in combinatie met de wens om waar mogelijk het bedrijfsleven tegemoet te komen leidde tot een toename van voorwaarden waarmee meer kon worden toegestaan.
Een voorbeeld hiervan is de introductie van de intentieverklaring massa (in de definitieve beleidsregels: de gewichtsverklaring): Voertuigen, die volgens de (technische) kenmerken van het voertuig een maximaal toegestane massa zwaarder dan 30,00 ton hebben, maar in werkelijkheid nooit met een werkelijk gewicht boven 30,00 ton in de 7,5t-zone rijden, kunnen in aanmerking komen voor een zoneontheffing (t.w. de jaarontheffing zone zwaar verkeer met verklaring). In de verklaring verklaart de aanvrager dat het voertuig niet in de 7,5t-zone zal worden ingezet met een werkelijk gewicht zwaarder dan 30,00 ton.

In het ontheffingenbeleid 7,5t-zone stadsdeel Centrum 2018 kon men voor een voertuig met een maximaal toegestane massa zwaarder dan 45 ton uitsluitend in aanmerking komen voor een 45-tonsontheffing.
Hiermee geeft het college de branche een groot vertrouwen en verantwoordelijkheid. De ontheffinghouder heeft de verplichting op zich genomen dat het voertuig nooit zwaarder zal zijn dan 30,00 ton, in het geval het in de zone rijdt. Daartegenover staat een streng handhavingsstappenplan in het geval het vertrouwen van het college wordt beschaamd. Handhavers op straat zijn toegerust met speciale weegmatten en kunnen hun handhaving, mede vanwege het feit dat langs de zone camerahandhaving zich richt op het wel/niet hebben van een ontheffing, richten op de naleving van ontheffingsvoorschriften als deze.

De lengte-eis uit het ontheffingenbeleid 7,5 tonszone stadsdeel Centrum 2018 is gehandhaafd. De lengte van voertuigen kan niet alleen impact hebben op de belasting van bruggen en kademuren maar nog veel meer op aspecten zoals leefbaarheid, vervoersbewegingen en verkeersveiligheid. Vanuit de doelstelling van de aanscherping van de 7,5t-zone, namelijk de bruggen en kademuren in de zone tegen overbelasting te beschermen en verdere verslechtering van de bruggen en kademuren te voorkomen en incidenten tegen te gaan, was geen aanleiding om deze lengte-eis aan te passen. De lengte-eis wordt op dezelfde wijze toegepast als in de eerdere beleidsregels, dus de lengte van het voertuig volgens de RDW-kentekengegevens.

De ontheffingsvrije vrachtroutes komen met de inwerkingtreding van het nieuwe verkeersbesluit te vervallen. De redenen hiervoor zijn reeds eerder in deze nota toegelicht: ook de bruggen op deze routes verkeren in slechte staat en de zware belasting vormt een gevaar voor het ontstaan van schade aan de bruggen en daardoor voor de verkeersveiligheid. Deze routes kenmerken zich over het algemeen als breed opgezette wegen en lenen zich om die reden wel voor voertuigen met meer lengte. De nieuwe beleidsregels bieden dan ook de mogelijkheid om voor voertuigen langer dan 10,00 meter met uitsluitend bestemmingen langs breed opgezette wegen een routeontheffing aan te vragen. Dit kan ook bij een deelbare lading. Voor voertuigen zwaarder dan 30,00 ton moet een routetoets worden uitgevoerd. De draagkracht van de bruggen en kademuren is ook op deze route(s) doorslaggevend. Bij de aanvraag van deze routeontheffing – breed opgezette wegen wordt aangegeven dat het voertuig uitsluitend wordt ingezet voor bestemmingen langs deze routes.

7.2 Reacties mbt gewichtsbeperking 30 ton

De indieners, waaronder grote bouwbedrijven, brancheorganisaties, specialistische bedrijven die reinigingswerkzaamheden uitvoeren of andere bedrijven die met bijzondere (veelal zwaardere) voertuigen werken - die bovendien soms ook bij calamiteiten worden ingezet - , hebben gereageerd op de gewichtsbeperking van 30 ton in de concept beleidsregels. Een veel gehoord argument is dat het beter zou zijn om naar de aslast te kijken. Immers een autolaadkraan van 35 ton, met 5 assen heeft een veel betere verdeling per as dan een voertuig lichter dan 30 ton met

maximaal 3 assen en levert daarmee een lagere piekbelasting op. Voertuigen van 45 ton met meerdere assen hebben een vergelijkbaar drukprofiel als voertuigen tussen de 30 en 45 ton. Daarbij wordt bij het opstellen van hijskranen gebruik gemaakt van stempelschotten van allerlei formaat om zo het drukprofiel zo ver mogelijk terug te brengen. Een indiener geeft daarnaast aan dat de huidige problematiek vrij eenzijdig wordt toegeschreven aan de belasting door zwaar verkeer, terwijl ook oorzaken als lekkende leidingen of de scheepvaart een rol kunnen spelen.

Reactie van het college
Constructief specialisten van de gemeente Amsterdam hebben met gebruikmaking van allerlei beschikbare archiefdata en belastingmodellen onderzocht wat de generieke maximaal toelaatbare verkeersbelasting voor bruggen en kademuren in de zone binnen de S100 is. Dit advies is getoetst door externe partijen zoals TU Delft, TNO, gemeente Rotterdam en provincie Noord Holland. Daaruit is een generieke toelaatbare belasting van bruggen en kademuren gesteld tot een maximum van 30 ton.
Meer specifiek:
Voor de bruggen: limiteren van de generiek toelaatbare belasting van de bruggen binnen de S100 tot een maximaal voertuiggewicht van 30,00 ton. Voor de kademuren: de traditionele gewichtsmuren niet zwaarder belasten dan 5 kN/m2 op een afstand van 0 m -3 m achter de kade. Vanaf 3 meter uit de kade het maximaal voertuiggewicht limiteren tot 30,00 ton.
Op basis van bovenstaand technisch advies wordt de maximaal toelaatbare belasting van bruggen en kademuren binnen de S100 gesteld op maximaal 30,00 ton voertuiggewicht. In het technisch advies is een zekere veiligheidsmarge ingebouwd. Van veel bruggen en kademuren is niet precies bekend in welke staat ze verkeren en welke belasting ze nog aankunnen. Daar is eerst ook nog verder onderzoek voor nodig. In een steekproef is een groot aantal voertuigen met een werkelijk gewicht tot 30,00 ton getoetst op dwarskracht en momentcapaciteit. Uit de steekproef blijkt dat het voertuiggewicht maatgevend is en niet zozeer de aslast. Daarom is de eerder wel voorgestelde maximale aslast van 10 ton losgelaten. Met dit uitgangspunt is het ontheffingenbeleid opgesteld. Het feit dat andere zaken wellicht ook invloed hebben op de staat van de bruggen en kades maakt niet dat deze aanscherping van het beleid niet nodig is.

7.3 Reacties mbt (handhaven) lengte-eis 10 m

Indieners stellen dat de maten van voertuigen worden bepaald door Europese regelgeving en door de maat van gestandaardiseerde ladingseenheden. Als voorbeeld wordt vaak de autolaadkraan genoemd, maar ook bijzondere voertuigen, landbouwtrekkers met aanhangwagen, vrachtwagen met laadkraan en containeropbouw en internationale vrachtwagens die veelal de culturele sector bedienen. Deze voertuigen zijn soms net langer dan 10 meter. Een trekker oplegger kan korter dan 10 meter zijn, maar is niet zo efficiënt als een bakwagen. Er worden praktische voorbeelden gegeven en er wordt benadrukt dat de draaicirkels van de voertuigen het belangrijkste zijn om te manoeuvreren in de smalle straten en wegen in de binnenstad. Voertuigen met een gestuurde achteras zijn wendbaarder dan de variant met een starre achteras. Autolaadkranen zijn zeer specialistische voertuigen en zijn uitgerust met bestuurbare assen waardoor de draaicirkels

overeenkomen met regulier stadsdistributiematerieel, ze wijken nauwelijks af van een 7,5 tons vrachtwagen voor distributie. Tevens worden er alternatieven beschreven als een mobiele telescoopkraan of een lichtere mobiele torenkraan, beide voldoen niet aan de 10 meter-eis.

Reactie van het college
De lengte-eis uit het ontheffingenbeleid 7,5t-zone stadsdeel centrum 2018 blijft onveranderd. De lengte van voertuigen heeft niet alleen impact op de belasting van bruggen en kademuren maar op nog veel meer aspecten zoals leefbaarheid, vervoersbewegingen en verkeersveiligheid. Vanuit de aanscherping van de 7,5t-zone met als doelstelling de bruggen en kademuren in de zone tegen overbelasting te beschermen, verdere schade aan de bruggen en kademuren te voorkomen en incidenten tegen te gaan was geen aanleiding om de lengte-eis aan te passen.
Het college realiseert zich dat allerlei technieken, zoals meesturende achterassen ed., mogelijk maken dat langere voertuigen wellicht wendbaarder zijn dan een voertuig van maximaal 10,00 meter. Het is nog onduidelijk wat de consequenties zijn van een eventuele aanpassing van de regelgeving. In de Logistieke Strategie zal gekeken worden of verder kan worden verkend om langere voertuigen toe te staan.
Op de categorie bijzondere voertuigen, waar een aantal hier genoemde voertuigen toe behoort, wordt in het volgende hoofdstuk nader ingegaan.

7.4 Reacties mbt vervallen categorie bijzondere voertuigen algemeen

40% van de indieners betreurt het vervallen van de categorie van bijzondere voertuigen in de conceptbeleidsregels. De redenen die ze hiervoor aanvoeren zijn dat deze voertuigen ingezet worden voor allerlei zeer specialistische werkzaamheden. Ze stellen dat er voor de uitvoering van deze essentiële werkzaamheden nauwelijks alternatieven zijn. De voertuigen zijn ontworpen voor een specifiek doel waardoor ze ook vaak een veel langere afschrijvingsperiode kennen.
Indieners wijzen de gemeente Amsterdam ook op het feit dat voertuigen die voorheen in de categorie bijzondere voertuigen werden omschreven ingezet worden bij onvoorziene, ongewone voorvallen en calamiteiten op diverse van tevoren onbekende locaties/ adressen. Voorbeelden van opdrachtgevers zijn Waternet, rioolbeheer, Brandweer Amsterdam, diverse bouwlocaties in het centrum van Amsterdam en de Noord-Zuidlijn.
Indieners noemen de gevolgen van het vervallen van de categorie bijzondere voertuigen vooral in relatie tot de autolaadkraan (de bedrijfsauto met een zware laadkraan van minimaal 35 tonmeter) groot. Bijzondere voertuigen zijn vaak iets langer dan 10 meter, maar kunnen zich goed aan de 30 ton gewichtseis houden. Een routeontheffing voor deze categorie levert een enorme financiële en administratieve belasting zowel voor de gemeente als voor de vervoerders op. Indieners uit de betonsector benadrukken dat ze door het vervallen van de categorie bijzondere voertuigen gedwongen worden hun lading te verdelen over meerdere voertuigen en zo uiteindelijk meer wegen dan 1 voertuig van 45 ton.
Met het oog op andere logistieke doelen van de stad zou de uitzondering voor voertuigen met alternatieve brandstof/ volledig elektrische wagens in stand moeten blijven.

Reactie van het college
Het college heeft de argumentatie van de indieners goed beluisterd en heeft, vooral vanuit het oogpunt van uitvoerbaarheid van beleid, besloten de beleidsregels hierop aan te passen. Voertuigen die vallen in de categorie bijzondere voertuigen, zoals nader gedefinieerd in de beleidsregels zone zwaar verkeer, die kunnen voldoen aan de gewichtseis van 30,00 ton (ledig gewicht voertuig + passagiers en lading), kunnen voor een zoneontheffing (t.w. de jaarontheffing zone zwaar verkeer (eventueel met verklaring)) in aanmerking komen. Alleen voor bijzondere voertuigen die een werkelijk gewicht hebben dat zwaarder is dan 30,00 ton kan uitsluitend nog een routeontheffing worden aangevraagd.

8 Reacties mbt ontheffingsmogelijkheden naar type en vereisten

8.1 **Snelheid afhandelingsproces**

Volgens een groot aantal indieners zijn de verschillende ontheffingen ingewikkeld en kost het hen extra administratieve lasten en kosten voor leges. Sommige indieners maken zich zorgen over de snelheid van het afhandelingsproces van de ontheffingsaanvragen van zowel de dag,- als routeontheffingen. Men vraagt zich af of er verschillende procedures zijn voor voertuigen zwaarder dan 30 ton en/of langer dan 10 meter.

Reactie van het college
Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van beleid stonden bij de ontwikkeling van de aangescherpte beleidsregels voor het college voorop. Om die reden zijn bepaalde vereisten zoals het aanleveren van 5 bewijsstukken bij een aanvraag om aan te tonen dat vervoerders regelmatig in de stad moeten zijn, uit de beleidsregels geschrapt en vervangen door het voorschrift dat degene die het voertuig bestuurt op eerste vordering bewijs moet kunnen overleggen van de noodzaak van verblijf in de zone. Op welke wijze dit bewijs geleverd wordt, staat hem daarbij vrij. Ook is om die reden de dagontheffing geherintroduceerd, een snel en simpel aan te vragen ontheffing met een snel afhandelingsproces, voor voertuigen die op basis van een simpele toets op kenteken voor de duur van een dag de zone in kunnen, mits zij volgens de RDW-data aan zowel gewichts- als lengte-eis voldoen. Er wordt een nieuw, gemoderniseerd aanvraagformulier ontwikkeld en ook het backoffice-proces wordt verbeterd. Verwacht wordt dat hierdoor het ontheffingenproces rond de zone zwaar verkeer in het algemeen sneller, beter en voorspelbaarder

gaat zijn. Daarnaast is er vanuit het programma Bruggen en Kademuren ook een project actief dat het gehele vergunningen- en ontheffingenproces met een gewichtscomponent (denk aan: objectvergunningen, Tijdelijke verkeersmaatregelen, nachtwerkvergunningen enz) onder de loep neemt. Dit is echter een project van langer adem. Tegelijkertijd zal de aanvraag van routeontheffingen in de regel altijd langer duren dan die van de zoneontheffingen (de jaarontheffingen zone zwaar verkeer al dan niet met verklaring), aangezien er door verschillende gemeentelijke adviseurs naar moet worden gekeken. Toch zal de informatievoorziening verbeteren waardoor de voorspelbaarheid substantieel zal toenemen en dus van tevoren beter kan worden ingeschat óf een ontheffing zal worden verleend.

8.2 **Dagontheffing; max 12 per jaar**

Veel bedrijven zeggen te maken te hebben met ad-hoc opdrachten, kunnen de hoeveelheid aanvragen niet overzien en vinden het maximum van 12 aanvragen per jaar niet werkbaar, een van de suggesties is tevens week/ maandontheffingen te verlenen.

Reactie van het college
Het college heeft de argumentatie van de indieners goed beluisterd en heeft besloten de beleidsregels hierop aan te passen en geen limiet op te leggen voor het aantal dagontheffingen per jaar. Hiermee komt het college tegemoet aan de behoefte van flexibiliteit bij bedrijven om bij ad-hoc opdrachten snel een voertuig in te kunnen zetten. En geeft ze bedrijven die slechts een aantal keren per jaar de Amsterdamse binnenstad aan doen de gelegenheid om hiervoor een goedkope en snel verkrijgbare dagontheffing aan te vragen. Met de introductie van de dagontheffing hoopt het college tevens te stimuleren dat een bedrijf eerder voor een lichter vervoermiddel (toegestane max. massa van maximaal 30,00 ton en een maximale lengte van 10,00 meter) kiest.
De suggestie om week/maand-zoneontheffingen als mogelijkheid op te nemen neemt het college om reden van uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid niet over.

8.3 **Zonale ontheffing 30 ton**

Indieners geven aan dat hun voertuig voldoet aan de vereisten voor een zonale jaarontheffing (toegestane max. massa onder de 30 ton en niet langer dan 10m). Ze vragen zich af of hun huidige ontheffing automatisch wordt overgezet.

Reactie van het college
Indien het betreffende voertuig waar ontheffing voor is verleend voldoet aan de vereisten voor de zoneontheffing (in de definitieve beleidsregels: de jaarontheffing zone zwaar verkeer) kan de ontheffing ambtshalve worden omgezet.

Indien het voertuig een toegestane max. massa heeft van zwaarder dan 30,00 ton is het om in aanmerking te komen voor het rijden in de gehele zone nodig dat de ontheffinghouder daarnaast een gewichtsverklaring invult, waarin verklaard wordt dat het voertuig uitsluitend in de zone wordt ingezet met een werkelijk gewicht tot maximaal 30,00 ton. Ambtshalve omzetting van de ontheffing is om die reden niet mogelijk. In het geval een ontheffinghouder zo'n verklaring niet kan of wil invullen, kan een routeontheffing voor een specifieke route uitkomst bieden mits dit past volgens de beleidsregels en de route dit qua draagkracht toestaat. Ook dan is ambtshalve omzetting niet mogelijk, omdat extra informatie nodig is om zo'n ontheffing te kunnen verlenen. De verwachting is dat een klein deel uiteindelijk op zoek moet gaan naar alternatieven. Er is hulp beschikbaar bij het maken van deze keuze.

8.4 **Intentieverklaring algemeen**

De intentieverklaring wordt door indieners voor zowel transportbedrijven als voor de handhaving nodeloos ingewikkeld beschouwd. Als voorbeeld wordt de autolaadkraan veel genoemd om hijswerkzaamheden uit te voeren, deze voertuigen zijn vaak te lang en kennen een toegestane max massa boven de 30 ton. Om alsnog voor een zonale ontheffing in aanmerking te komen moet men conform het nieuwe beleid twee intentieverklaringen invullen. Dit is weer een extra administratieve last. Andere indieners geven aan dat hun mobiele voertuigen vallen binnen de huidige concept beleidsregels en willen graag in aanmerking komen voor een zonale ontheffing. Ze zijn niet zwaarder dan 20 ton ledig, zijn niet langer dan 10m en blijven geladen ook onder de 30 ton.

Reactie van het college
Het college heeft begrip voor de reactie van de indieners. Net als de indieners staat het college kritisch tegenover het opvragen van onnodige bewijsstukken. Om die reden is in de nieuwe beleidsregels opgenomen dat ter plekke moet worden aangetoond dat men een bestemming in de 7,5 t-zone heeft. De eis vooraf 5 vrachtbrieven aan te leveren vervalt. Het college gaat ervan uit dat niemand voor zijn plezier met een zwaar voertuig in de binnenstad rijdt.
De intentieverklaring, in de definitieve beleidsregels vervangen door de gewichtsverklaring, is echter ingevoerd ten faveure van de indieners.
Het nieuwe ontheffingenbeleid legt, anders dan het voorgaande ontheffingenbeleid uit 2018, een grote verantwoordelijkheid bij de vervoerders zelf door hen de mogelijkheid te geven om voor een voertuig dat volgens de kentekengegevens een toegestane max. massa kent zwaarder dan 30,00 ton, toch een zoneontheffing (t.w. de jaarontheffing zone zwaar verkeer met verklaring) aan te vragen. Wel dient de aanvrager te verklaren dat het voertuig nooit met een werkelijk gewicht (dus inclusief passagiers en lading) zwaarder dan 30,00 ton in de zone zal rijden. In het voorgaande beleid werd geen rekening gehouden met het werkelijke gewicht van een voertuig en moest elk voertuig met een maximale toegestane massa zwaarder dan 45 ton een 45t-ontheffing aanvragen, ook al zou het voertuig nooit op die manier worden ingezet. Het college geeft de vervoerders hiermee vertrouwen en veel meer ruimte om toch de zone te mogen betreden, maar zal ook hard optreden als dit vertrouwen wordt beschaamd (zie het stappenplan handhaving in de

beleidsregels). Het alternatief, een zoneontheffing uitsluitend voor voertuigen met een maximum toegestane massa van 30,00 ton, zou heel veel bedrijven ernstig benadelen. In de definitieve beleidsregels is de intentieverklaring voor lengte geschrapt en is de routeontheffing – breed opgezette wegen hiervoor in de plaats gekomen.

8.5 **Intentieverklaring massa: ledig gewicht 20 ton**

Veel indieners (35% van alle reacties), voornamelijk transportbedrijven reageren op de intentieverklaring massa in relatie tot het vereiste van een ledig gewicht tot 20 ton. Ze geven veelal aan over voertuigen te beschikken met een ledig gewicht hoger dan 20 ton, bijvoorbeeld vanwege de kraancapaciteit, maar nooit met een werkelijk gewicht boven de 30 ton in de zone zullen rijden, omdat ze geen of nauwelijks laadvermogen hebben of containers vervoeren met een lichte lading.

Reactie van het college
Het college heeft de argumentatie van de indieners goed beluisterd en heeft besloten de beleidsregels aan te passen en de eis van 20 ton ledig gewicht te laten vervallen. Hiermee geeft het college ontheffinghouders nog meer vertrouwen en worden de regels eenvoudiger. Ook de gemeentelijke toets wordt simpeler.
In de definitieve beleidsregels is de mogelijkheid opgenomen om voor voertuigen of samenstellen van voertuigen op kenteken een zoneontheffing (t.w. de jaarontheffing met verklaring) te verlenen, wanneer de aanvrager in een gewichtsverklaring verklaart dat het voertuig of samenstel van voertuigen nimmer binnen de zone wordt ingezet met een werkelijk gewicht zwaarder dan 30,00 ton (dus inclusief personen en lading).

8.6 **Intentieverklaring massa: lengte >10 m -> ondeelbare lading**

Veel indieners reageren op het vereiste van een ondeelbare lading indien een voertuig een lengte heeft langer dan 10 meter en men in aanmerking wenst te komen voor een intentieverklaring massa. Daarbij wordt vooral de autolaadkraan veelvuldig genoemd. Volgens de indieners zijn autolaadkranen zeer specialistische voertuigen, die zijn uitgerust met bestuurbare assen waardoor de draaicirkels overeenkomen met regulier stadsdistributiematerieel, ze wijken nauwelijks af van een 7,5 tons vrachtwagen voor distributie. Ook worden de mobiele telescoopkraan of een lichtere mobiele torenkraan genoemd. Beide voldoen niet aan de 10 meter-eis, maar hebben nauwelijks tot geen laadvermogen en kunnen zich houden aan de eis van 30 ton werkelijk gewicht.

Reactie van het college
Voertuigen die door deze bepaling in de conceptbeleidsregels vooral in de knel kwamen zijn vrijwel allemaal voertuigen die voorheen vielen in de categorie bijzondere voertuigen, specialistische voertuigen met een specifiek gebruiksdoel, waardoor ze niet kunnen of hoeven te voldoen aan de gestelde criteria voor vrachtauto's. Het college heeft besloten de eerder in de

conceptbeleidsregels geschrapte categorie bijzondere voertuigen, in de definitieve beleidsregels alsnog op te nemen (zie hoofdstuk 7.4). Dit in combinatie met het vervallen van de eis van 20 ton ledig gewicht maakt het ook voor deze voertuigencategorie mogelijk om een zoneontheffing (t.w.de jaarontheffing met verklaring) aan te vragen, in het geval het voertuig nimmer binnen de zone wordt ingezet met een werkelijk gewicht zwaarder dan 30,00 ton (dus inclusief personen en lading).

8.7 **Lengte eis. Routeontheffing lengte**

Indieners stellen dat er door hun voertuigen vaak lucht wordt vervoerd; voertuig plus lading blijven onder de 30 ton, maar zijn net langer dan tien meter.

Reactie van het college
De lengte-eis uit het ontheffingenbeleid 7,5t-zone stadsdeel centrum 2018 is gehandhaafd. De lengte van voertuigen heeft niet alleen impact op de belasting van bruggen en kademuren maar op nog veel meer aspecten zoals leefbaarheid, vervoersbewegingen en verkeersveiligheid. Vanuit de aanscherping van de 7,5t-zone met als doelstelling de bruggen en kademuren in de zone tegen overbelasting te beschermen en verdere verslechtering van de bruggen en kademuren te voorkomen en incidenten tegen te gaan was geen aanleiding om de lengte-eis aan te passen.
Het college heeft besloten het beleid met betrekking tot lengte uit het oude ontheffingenbeleid voor voertuigen die langer zijn dan 10,00 meter maar een ondeelbare lading vervoeren of vallen in de categorie bijzondere voertuigen te handhaven. Deze kunnen volgens de definitieve beleidsregels in aanmerking komen voor een zoneontheffing (t.w. de jaarontheffing met verklaring, eventueel ook nog in combinatie met de eerder genoemde gewichtsverklaring, waarin de aanvrager verklaart dat het voertuig nimmer binnen de zone wordt ingezet met een werkelijk gewicht zwaarder dan 30,00 ton (inclusief personen en lading).

Voor voertuigen met deelbare lading geldt dat de lading ook in een paar keer kan worden gereden. Voor breed opgezette wegen geldt deze bepaling niet. Vanwege die brede opzet kunnen die wegen in principe voertuigen of samenstel van voertuigen met meer lengte aan. Uit oogpunt van zoveel mogelijk efficiënte bevoorrading mogen op deze wegen ook voertuigen of samenstel van voertuigen langer dan 10,00 meter met een deelbare lading rijden.

8.8 **Gedragsregels**

De indieners kunnen zich over het algemeen vinden in de gestelde gedragsregels. Ze geven aan de noodzaak van deze regels in te zien en realiseren zich dat dergelijk maatregelen nodig zijn. Wel wordt de kanttekening gemaakt dat deze gedragsregels ook gelden voor gemeentepersoneel. Een

enkele reactie gaat in op de gedragsregels 'niet parkeren' en vraagt of hieronder ook de activiteit 'laden en lossen' wordt verstaan.

Reactie van het college
Het college voelt zich door deze reacties gesteund. De indieners zien dat het college genoodzaakt is om maatregelen te nemen om overbelasting en verdere verslechtering van de bruggen en kademuren te voorkomen en incidenten tegen te gaan en dat zij hier als vervoerders ook een verantwoordelijkheid en rol in hebben.
Voor wat betreft de opmerking over 'niet parkeren': het klopt dat hieronder ook 'laden en lossen' valt. Overigens zijn de gedragsregels in de definitieve beleidsregels wat duidelijker omschreven.

9 Bijzondere regelingen

9.1 Calamiteiten

Bedrijven die worden ingezet bij calamiteiten en ongevallen vragen zich af hoe ze hun werkzaamheden binnen de aangescherpte beleidsregels voort kunnen zetten. Hun zware voertuigen worden regelmatig ingezet bij incidenten en ongevallen in de binnenstad. Voorbeelden zijn stormschade, ongevallen, bergingswerkzaamheden en reinigingswerkzaamheden. Bergingsvoertuigen die langer dan 10 meter zijn worden vooral in winterse omstandigheden en bij gestrande vrachtwagens ingezet. Zwaar materieel wordt ook ingezet om de veiligheid te waarborgen en doorstroming op gang te brengen, denk aan defecte bussen, trams, metro-ontsporingen, waardetransportwagens en defect exceptioneel transport. Bij calamiteiten kan ook gedacht worden aan ongewone gevallen waarbij voertuigen worden ingezet door bedrijven die dienstverlener zijn voor services als industriële reiniging, transport en afvalmanagement. Indieners vragen zich af hoe de ontheffingenprocedure zal verlopen voor calamiteiten.

Reactie van het college
Het huidige ontheffingenbeleid kent geen regeling voor calamiteiten. Het college realiseert zich dat de vraag naar een calamiteitenprocedure met name wordt ingegeven door het verlagen van de gewichtsgrens voor een zoneontheffing naar 30,00 ton. Hierdoor komt een aantal bedrijven dat voertuigen inzet bij incidenten en ongevallen in de binnenstad mogelijk in de problemen.
Voor de inzet van deze voertuigen wordt een handelingsperspectief opgesteld. Deze wordt niet opgenomen in de beleidsregels en geldt als uitzonderingsmaatregel. Vanzelfsprekend moet ook bij calamiteiten en incidenten rekening worden gehouden met de belastbaarheid die de bruggen en kademuren in de binnenstad aankunnen. Het kan niet zo zijn dat om een calamiteit te bestrijden een andere wordt veroorzaakt.
De gemeente realiseert zich dat de aangescherpte regels bedrijven die worden ingezet bij calamiteiten en ongevallen, mogelijk voor dilemma's stelt. Bij de start van het nieuwe beleid zal duidelijkheid worden verschaft over het handelingsperspectief bij calamiteiten.

9.2 **Aantal kentekens voor gelijke voertuigen**

Indieners willen graag de mogelijkheid behouden om in één ontheffingaanvraag meerdere kentekens van gelijke voertuigen op te geven. Men voert aan dat dit noodzakelijk is om de bedrijfsvoering zo flexibel mogelijk te kunnen inrichten. Zo kan een bedrijf bepaalde werkzaamheden relatief ver vooruit plannen, de benodigde ontheffingen en vergunningen aanvragen en op het moment zelf de flexibiliteit hebben om dat voertuig voor de uit te voeren werkzaamheden in te zetten dat ook daadwerkelijk beschikbaar is. Immers voertuigen kunnen om reden van onderhoud, storing of omdat het voertuig op een andere locatie is ingezet, uiteindelijk niet beschikbaar zijn. Om dan opnieuw ontheffing te moeten aanvragen voor een ander identiek voertuig is omslachtig, kostbaar en onnodig.
Een aantal indieners doet de suggestie om het ontheffingensysteem niet te koppelen aan kentekens maar aan projecten. Sommigen geven aan dat ze hun planningsmethodiek voor het centrum van Amsterdam volledig moeten aanpassen en dat hierdoor een lagere beladingsgraad en extra vervoersbewegingen, dus extra kosten ontstaan. Een enkele indiener geeft aan zich beperkt te voelen in zijn bedrijfsvoering door het maximum van 5 kentekens dat het huidige beleid kent.

Reactie van het college
Het college begrijpt dat indieners altijd op zoek zijn naar mogelijkheden om hun bedrijfsvoering zo flexibel mogelijk in te richten.

Voor wat betreft het aantal op te geven kentekens bij een aanvraag routeontheffing merkt het college op dat het ook volgens de nieuwe beleidsregels mogelijk moet zijn om in dat geval in één aanvraag maximaal 5 kentekens van identiek gelijke voertuigen op te geven. De reden hiervoor is dat het gaat om een ontheffing die langere tijd van te voren moet worden aangevraagd, omdat de afhandelingsprocedure bij de gemeente langer duurt (de route moet worden getoetst en goedgekeurd). Het voertuig waarvoor de aanvraag is ingediend kan om reden van onderhoud, storing of iets dergelijks mogelijk op de dag zelf niet beschikbaar zijn. Wanneer een identiek voertuig wel beschikbaar is, kan dit alsnog voor de werkzaamheden worden ingezet. Vanzelfsprekend wel onder de voorwaarde dat slechts één van de opgegeven kentekens daadwerkelijk van de routeontheffing gebruik mag maken.
Het college ziet geen noodzaak om het aantal van 5 kentekens voor de routeontheffing verder uit te breiden, maar zal de wens meenemen voor het nog te ontwikkelen vergunningen- en ontheffingenproces, genoemd in hoofdstuk 8.1 bij snelheid afhandelingsproces.

Voor wat betreft het aantal op te geven kentekens bij het aanvragen van een andere ontheffingsvorm merkt het college op dat mogelijk wordt gemaakt dat aanvragers bij de simpele zoneontheffing (voor voertuigen met een toegestane max. massa tot 30,00 ton en een lengte tot 10,00 meter) per aanvraag maximaal 20 kentekens met dezelfde voertuigspecificaties opgeven. Voorwaarde is wel dat de ingangsdatum van de ontheffingen gelijk zijn. Ieder kenteken krijgt een apart besluit en voor elk kenteken wordt apart leges geïnd (immers, elk kenteken moet ook apart worden verwerkt en afgehandeld).

9.3 **Buitenlandse voertuigen en landbouwvoertuigen**

Indieners vragen zich af hoe er gehandhaafd gaat worden op overtredingen van buitenlandse voertuigen en landbouwvoertuigen. Het ontheffingensysteem is ingericht op kenteken en deze voertuigen zijn niet altijd geregistreerd of herkenbaar bij de RDW. Overigens zijn bestaande zelfrijdende (land) bouwvoertuigen registratie- en kentekenplichtig vanaf 2021 en geldt een generieke goedkeuringsplicht vanaf juli 2021, waarbij massa, aslast en afmetingen wel zullen worden geregistreerd. Echter van bestaande (land)bouwvoertuigen ontbreken voertuiggegevens, waardoor deze dus niet zonder meer kunnen voldoen aan de voorwaarden van het aanvragen van een ontheffing.

Reactie van het college
De zonale geslotenverklaring op gewicht geldt voor alle voertuigen en samenstellen van voertuigen, tenzij ze zijn uitgezonderd (bijvoorbeeld dmv een vrijstelling zoals nood- en hulpdiensten). Een en ander houdt in dat ook buitenlandse voertuigen en voertuigen zonder kenteken zwaarder dan 7,5 ton een ontheffing nodig hebben. Op de website van de gemeente waarop ontheffing moet worden aangevraagd, is een contactmogelijkheid opgenomen, vooral bedoeld voor deze categorieën.
In de handhaving van de zonale geslotenverklaring op gewicht krijgen buitenlandse voertuigen en landbouwvoertuigen speciale aandacht van de opsporingsambtenaren op straat.

10 Handhaving

10.1 Inzet camera's

Indieners twijfelen aan nut en noodzaak van camerahandhaving, vooral omdat een overtreding alleen kan worden vastgesteld aan de hand van het werkelijke, gewogen gewicht, niet het kentekengewicht. Geschat wordt dat minstens 80% van alle voertuigen niet altijd het maximale laadvermogen gebruikt.
Andere indieners vragen zich af of alleen gehandhaafd wordt op overtreden van de ontheffingvoorschriften of ook op het wel of niet hebben van een ontheffing.

Door verschillende brancheverenigingen wordt gesteld dat kleine ondernemers/ bouwers/ ontwikkelaars een langere overgangsperiode nodig hebben om zich goed te informeren en ze te

laten wennen aan het herziene beleid. Particulieren, zo stelt men, zullen niet altijd goed op te hoogte zijn van de laatste ontwikkelingen op het gebied van wet,- en regelgeving. Wellicht kan het college een waarschuwingsperiode overwegen.
Enkele indieners geven aan dat handhaving via digitale gewichtsmeting (aanwezig in de nieuwere vrachtwagens) effectiever is dan handhaven op kenteken.

Reactie van het college
De handhaafbaarheid van de regels heeft bij de beleidsontwikkeling centraal gestaan. Juist ook vanuit de branche werd aangegeven hoe belangrijk het is dat er sprake is van een gelijk speelveld. Om die reden is niet alleen gekeken naar de uitbreiding van de fysieke handhavingscapaciteit, maar zijn ook alternatieve handhavingsmiddelen onderzocht.
De gemeente plaatst ANPR-camera's langs alle ingangen van de zone zwaar verkeer. Deze camera's registreren uitsluitend kentekens in overtreding en worden ingezet op de handhaving van het al dan niet hebben van een ontheffing. Voertuigen die zonder ontheffing de zone inrijden en waarbij op basis van het ledig gewicht, zoals geregistreerd in het kentekenregister van de RDW, al kan worden geconstateerd dat sprake is van een overtreding van meer dan 50% boven de gewichtsgrens van de geslotenverklaring. Het is in dat geval niet meer relevant om te weten wat het exacte gewicht van het voertuig is.
Het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (hierna CVOM) heeft ingestemd met de pilot voor de duur van één jaar, waarbij met camera's enkel de zwaarste categorie gaat worden aangepakt. Tussentijds wordt de pilot geëvalueerd. Amsterdam is de eerste gemeente in Nederland waar camera's worden gebruikt voor de handhaving van een gewichtsbeperking. Doordat de camera's langs de zone een groot deel van de voertuigen zonder ontheffing kunnen handhaven, kan de gemeentelijke handhavingscapaciteit op straat worden ingezet op de categorie overtreders waarvan het voertuig moet worden gewogen om de hoogte van de boete te kunnen bepalen.
Er wordt gestart met een waarschuwingsperiode waarin verkeersgebruikers op hun overtreding worden gewezen per brief; na enkele weken zal er daadwerkelijk gestart worden met het opleggen van sancties.
De gemeente volgt de ontwikkelingen rond digitale gewichtsmeting en andere ontwikkelingen die de handhaving op straat kunnen ontlasten op de voet. Er worden bovendien pilots ontwikkeld op het gebied van weegstrips, gebruik van data van boardcomputers, beeldherkenning e.d.

10.2 Verantwoordelijkheid bij overtredingen

Indieners vragen zich af wie verantwoordelijk is voor het tijdig aanvragen van ontheffingen en het houden aan de gedragsregels. Indien de kentekenhouder niet tevens de aanvrager is; wordt de kentekenhouder beboet bij onjuistheden of de aanvrager?

Reactie van het college
De aanvrager van de ontheffing is in de meeste gevallen ook de kentekenhouder. Dit kan een natuurlijk persoon en een rechtspersoon zijn. Als het kenteken niet op naam van de aanvrager

staat is meestal sprake van een lease- of huurovereenkomst waaruit blijkt dat het voertuig door de aanvrager mag worden gebruikt. Ook staat in zo'n overeenkomst meestal dat boetes in verband met verkeersovertredingen voor rekening van de huurder of lessee komen.
In het geval een chauffeur met een te zwaar voertuig de zone binnenrijdt of in de zone rijdt zonder ontheffing, is hij in overtreding. De hoogte van de boete is gestaffeld naar mate van overschrijding en daaraan gekoppeld een boete. De eerste drie (overschrijding tot en met 10%, tot en met 20% en tot en met 30%) zijn zgn Mulderfeiten. De overige drie (tot en met 40%, tot en met 50%, vanaf 51%) zijn OM-feiten. In dat geval wordt de chauffeur strafrechtelijk vervolgd. Hij krijgt bij een veroordeling een aantekening in het uittreksel justitiële documentatie (strafblad). Met de ANPR-camera's langs alle ingangen van de zone wordt de zwaarste categorie overtredingen aangepakt en wordt de gemeentelijke handhavingscapaciteit op straat ingezet op de categorie overtreders waarvan het voertuig moet worden gewogen om de hoogte van de boete te kunnen bepalen.

11 Leges

Indieners krijgen graag zo snel mogelijk inzicht in de legeskosten dan dag,- jaarontheffingen en bijvoorbeeld routeontheffingen om te kunnen anticiperen op extra kosten na invoering van het nieuwe beleid. Daarbij vraagt men ook om inzicht in de totstandkoming van de hoogte van deze kosten.

Reactie van het college
Legeskosten zijn kosten die in rekening worden gebracht voor het in behandeling nemen van de verschillende ontheffingsaanvragen. Het voorstel voor de uiteindelijke leges is bijgevoegd bij de definitieve stukken en zullen vanwege het beter uitvoerbare beleid veelal lager uitvallen dan in het huidige beleid. Alleen de routeontheffing zal een hoger tarief krijgen, omdat hiervoor meerdere gemeentelijke adviseurs nodig zijn. De werkelijke kosten van deze ontheffing zijn vele malen hoger dan de uiteindelijke leges, omdat de gemeente het niet billijk vindt deze hoge kosten door te berekenen. Eind mei besluit de gemeenteraad tot het al dan niet accorderen van het legesvoorstel. De voorgestelde tarieven voor de verschillende ontheffingen voor de legestabel 2021 lopen uiteen van €25 voor een dagontheffing, €120 voor een jaarontheffing en €175 voor een jaarontheffing met verklaring en €260 voor de routeontheffing en de routeontheffing breed-opgezette wegen.

11.1 Overige kosten

Indieners spreken hun zorgen uit over de extra administratieve en financiële last die de voorgenomen beleidsregels zullen veroorzaken. Met rekenvoorbeelden wordt aangegeven dat dit in sommige gevallen kan oplopen tot enkele tonnen. Deelbare ladingen moet worden verdeeld over meerdere voertuigen. Betonmortelfabrikanten verwachten, aangezien hun lading deelbaar is, dat de regels naar schatting een verdubbeling van het totaal aantal ritten zal betekenen en dat ze extra leges kosten kwijt zijn, extra kosten die in rekening gebracht gaan worden bij de klanten. Indieners vragen zich af of de boetes wel in verhouding staan tot de leges en stellen dat boetes riskeren mogelijk lonend zou kunnen zijn.
Er zijn in de afgelopen jaren ook investeringen gedaan in voertuigen, (voornamelijk milieuvriendelijke en duurzame investeringen zoals elektrische voertuigen), waar men nu zonder ontheffing de 7,5t-zone niet meer mee in mag. Ook investeringen die zijn gedaan in grote 4-assigevoertuigen, betonmixers, om actief te kunnen blijven werken in de stad met lopende langdurige contracten worden benoemd. Specialistische voertuigen (zoals de autolaadkraan) kennen een lange levertijd, ca 1,5 jaar. Dat maakt anticiperen op nieuwe beleidsregels vrijwel onmogelijk. Bovendien is de aanschaf van een autolaadkraan een aanzienlijke investering. Om die reden stelt men een langere voorbereidingstijd op de nieuwe regels voor of compensatie van de kosten.
Om de kosten verder binnen de perken te houden stelt men voor om één legestarief in te voeren voor meerdere voertuigen tegelijk.
Verder vraagt men zich af of de gemeente zicht heeft op de te verwachten stijging van de bouwkosten als gevolg van de nieuwe beleidsregels, dit ook in relatie tot de bouwopgave, energietransitie en infrastructurele werkzaamheden die de komende jaren op stapel staan in Amsterdam. Voorgesteld wordt hier onderzoek naar te doen.

Reactie van het college
Onze bruggen en kademuren zijn in slechte staat. Om ze beter te beschermen is de voorgestelde aanscherping van de 7,5t-zone een maatregel die moet worden genomen vanuit de veiligheid van bruggen en kademuren in dat gebied. Het is onoverkomelijk dat een deel van de (professionele) weggebruikers daardoor negatieve effecten zal ervaren.
Strenge maatregelen zijn echter noodzakelijk om overbelasting en verdere schade aan de bruggen en kademuren te voorkomen en incidenten tegen te gaan.

Gedurende de beleidsontwikkeling hebben uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid maar ook de impact op de branche steeds centraal gestaan. Sinds september 2019 heeft een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden, waarbij met alle branches en individuele partijen gesproken is over de mogelijke te treffen maatregelen. In ontheffingen die zijn uitgegeven vanaf september/oktober 2020 is steevast een bepaling opgenomen dat de gemeente bezig is met het aanscherpen van het beleid voor de 7,5t-zone en dat dit consequenties kan hebben voor de uitgegeven ontheffing.

In het algemeen merkt het college op dat ondernemers er rekening mee moeten houden dat beleid kan wijzigen. Investeringen die zijn gedaan na het moment dat te voorzien was dat er mogelijk aangescherpt beleid voor de 7,5t-zone zou worden ingevoerd en de ondernemer dus rekening moest houden met het risico dat een aangescherpt beleid zou worden ingevoerd, komen voor risico van de ondernemer.

Het is de taak van de gemeente om de onevenredige gevolgen van een (rechtmatige) beleidswijziging mee te wegen in de te nemen keuzes. Het college heeft daarbij een zorgvuldige weging gemaakt tussen de belangen van de bestaande ontheffinghouders, de continuïteit bij bestaande en geplande bouw- en infraprojecten in de binnenstad, de mogelijkheden en flexibiliteit van de branche, de belangen van bewoners en bedrijvigheid in de binnenstad en het algemeen belang. Het college heeft daarom ook besloten de voorgenomen beleidsregels op een aantal onderdelen aan te passen (zie hierover in de Samenvatting op pagina 6 en bij de relevante onderdelen) en dit heeft uiteindelijk geresulteerd in de definitieve aangescherpte regels voor zwaar verkeer.

Tot voor kort was het zo dat in de hoogte van de leges voor de ontheffingen 7,5t-zone de adviesuren van constructeurs en beheerders niet was meegenomen en dat er maar één tarief is, ongeacht het werk dat ervoor moet worden verricht. Zie ook hoofdstuk 14 leges over de nieuwe legestarieven. Het college verwacht niet dat dit voor een specifieke vervoerder op zal lopen tot enkele tonnen.

Het college realiseert zich dat door de gewichtsgrens voor voertuigen van 30,00 ton er bedrijven zijn die te maken krijgen met meer vervoersbewegingen. De slechte staat van de bruggen en kademuren in de binnenstad noodzaakt het college tot het aanpakken van de overbelasting. Constructief specialisten van de gemeente Amsterdam hebben allerlei beschikbare archiefdata onderzocht en vastgesteld dat de generieke maximaal toelaatbare verkeersbelasting voor bruggen en kademuren in de zone binnen de S100 30 ton is.
Mochten er toch onevenredige gevolgen ontstaan voor individuele ontheffinghouders, dan kunnen zij een gemotiveerde aanvraag voor nadeelcompensatie doen.

12 Overgangsrecht

12.1 Opgebouwde rechten

Indieners stellen dat met de voorgestelde onmiddellijke inwerkingtreding geen recht wordt gedaan aan de thans bestaande rechten van de ontheffingshouder, ze stellen dat gezien de duur van de ontheffing, 1 jaar, het niet onredelijk zou zijn om gedurende de resterende maanden dit in stand te laten.

Reactie van het college
In de ontheffingen die zijn uitgegeven vanaf september/oktober 2020 is steeds een bepaling opgenomen waarin wordt aangegeven dat de gemeente bezig is met het aanscherpen van het beleid voor de 7,5t-zone en dat dit consequenties kan hebben voor de uitgegeven ontheffing. Dat het beleid zou wijzigen en strenger zou worden kan ontheffinghouders dan ook niet zijn ontgaan.

Een ontheffing wordt, en werd ook onder de oude beleidsregels, voor de duur van maximaal één jaar afgegeven. Een heel groot deel van de ontheffingen kent een looptijd tot september/oktober 2021.

Ondernemers dienen er rekening mee te houden dat beleid kan wijzigen. Investeringen die zijn gedaan na het moment dat te voorzien was dat er mogelijk aangescherpt beleid voor de 7,5t-zone zou worden ingevoerd en de ondernemer dus rekening moest houden met het risico dat een aangescherpt beleid zou worden ingevoerd, komen voor risico van de ondernemer.

Overigens heeft het college wel besloten de ondernemers zoveel mogelijk tegemoet te komen en een soepele overgang naar het nieuwe beleid te bewerkstelligen door het alsnog opnemen van een overgangsrechtelijke bepaling in de nieuwe beleidsregels. Zie verder hieronder bij hoofdstuk 12.2.

12.2 Onmiddellijke inwerkingtreding beleidsregels

Indieners vragen zich af wat dit betekent voor lopende bestekken. De nieuwe beleidsregels zal in sommige gevallen leiden tot kostprijsverhogende maatregelen en ze vragen zich af of dit gecompenseerd gaat worden. Is er een mogelijkheid van een verlengde overgangsperiode waarin lopende projecten worden uitgezonderd van de voorgenomen nieuwe beleidsregels?
Er is een aantal grote bouwprojecten in de stad die al zijn aanbesteed en nog jaren zullen lopen. Zijn hiervoor alternatieven mogelijk, zoals bijvoorbeeld een algemene ontheffing voor het project met meldingsplicht?
Ook de gemeente Amsterdam zelf heeft lopende bestekken voor reiniging boven,- en ondergronds afvalcontainers, afvalverwerking, calamiteiten waternet, voor het installeren, onderhouden en repareren van stadmeubilair. Indieners vragen zich af of bestaande ontheffingen omgezet kunnen worden in zonale jaarontheffingen.
Indieners geven aan dat bij totstandkoming van de nieuwe beleidsregels er te weinig rekening is gehouden met de financiële lasten en belangen van de ondernemers.

Reactie van het college
Het college heeft de reacties van de indieners zorgvuldig bestudeerd en heeft naar aanleiding ervan besloten alsnog de overgangsrechtelijke bepaling in de definitieve beleidsregels aan te passen.

Daarbij geldt dat verleende 7,5t-ontheffingen voor voertuigen met een toegestane maximum massa tot 30,00 ton en een lengte van maximaal 10,00 meter op 1 oktober 2021 voor de resterende looptijd zullen worden omgezet naar zoneontheffingen (t.w. de jaarontheffingen Zone zwaar verkeer) volgens het nieuwe beleid.

De 45t-ontheffingen van voertuigen, die volgens het oude regime zijn verleend en aflopen op een datum na inwerkingtreding van de nieuwe regels, worden eveneens omgezet in ontheffingen krachtens deze beleidsregels voor de resterende looptijd. Immers de route is al op draagkracht getoetst en goedgekeurd.

Verleende 7,5t-ontheffingen voor voertuigen met een toegestane maximum massa zwaarder dan 30,00 ton worden op 1 oktober 2021 ingetrokken. Deze ontheffinghouders dienen zelf te bepalen op welke wijze het voertuig moet en kan worden ingezet. Daarbij zijn verschillende mogelijkheden:

1. In het geval het mogelijk is om met het voertuig altijd onder de 30,00 ton te blijven kan de ontheffing alsnog worden omgezet in een jaarontheffing met verklaring voor de resterende looptijd.
2. In het geval het onder 1 gestelde niet mogelijk of gewenst is, kan een routeontheffing voor een specifieke route worden verleend mits dit past volgens de beleidsregels en de route dit qua draagkracht toestaat.

De verwachting is dat een klein deel uiteindelijk op zoek moet gaan naar alternatieven. Er is hulp beschikbaar bij het maken van deze keuze.

Waar mogelijk zullen dus nog lopende ontheffingen voor de resterende looptijd worden omgezet naar ontheffingen op basis van de nieuwe regels. Daar hoeven de ontheffinghouders dus zelf geen actie voor te ondernemen. Overigens lopen de meeste 7,5t-ontheffingen per oktober al regulier af. Aanvragen voor een ontheffing die in behandeling zijn op of worden ingediend na het moment van bekendmaking van deze beleidsregels worden – indien aan de voorwaarden wordt voldaan – verleend tot uiterlijk 1 oktober 2021.

Met bovenstaand overgangsrecht meent het college enerzijds ontheffinghouders zoveel mogelijk tegemoet te komen en anderzijds zo snel mogelijk verdere belasting van de bruggen en kademuren in de binnenstad te beperken.
Het college gaat ervan uit dat bij nieuwe projecten rekening kan worden gehouden met de meerkosten, maar heeft er begrip voor dat bij reeds gegunde opdrachten de inwerkingtreding van het nieuwe beleid vraagt om meer flexibiliteit en mogelijk meer kosten. Daarom is het voorstel om voor die partijen die zich al gecommitteerd hebben in contracten de mogelijkheid te geven zich bij de gemeente te melden zodat de gemeente eenmalig mee kan denken over de mogelijkheden om dat werk waar mogelijk voort te zetten. Dit kan alleen waar geen schade aan de bruggen en kademuren wordt veroorzaakt. Het biedt dus geen garanties dat alle werk op dezelfde manier voortgang kan blijven hebben, maar wel dat daar vanuit de gemeente actief in wordt meegedacht. Het college realiseert zich dat de invoering van nieuwe beleidsregels voor een aantal bedrijven een kostenverhogend effect kan hebben en dat het flexibiliteit vraagt.