

Aan:

College van burgemeester en wethouders
van Amsterdam
t.a.v. Programma Bruggen en Kademuren
Projectteam Zone zwaar verkeer
Postbus 2021000 AE Amsterdam

Datum: 15 februari 2021
Ons kenmerk: 2102-55592/jsw
Uw kenmerk:

Behandeld door: Joost Swaan
Telefoon: +31 ((0)6 83178599
E-mail: j.swaan@bouwendnederland.nl

Betreft: Zienswijze ontwerpverkeersbesluit zone zwaar verkeer en de beleidsregels ontheffing zwaar verkeer

Geachte heer, mevrouw,

Bouwend Nederland afdeling Amsterdam heeft kennis genomen van het ontwerpverkeersbesluit zone zwaar verkeer en de beleidsregels ontheffing zwaar verkeer. Om de Amsterdamse kademuren en bruggen beter te beschermen worden de regels voor zwaar verkeer flink aangescherpt, hetgeen een grote impact zal hebben op het bouwtransport in en rond Amsterdam. Middels dit schrijven willen wij graag reageren op de (voorgenomen) aanscherping van de regels.

Inleiding

Koninklijke Bouwend Nederland constateert dat landelijk het uitgesteld en achterstallig onderhoud aan de infrastructuur enorm oploopt. Helaas toont Amsterdam aan dat decennialang uitgesteld en achterstallig onderhoud aan kademuren en bruggen kan leiden tot maatschappelijke overlast en grote kosten. De recente instorting van de kademuur aan de Grimburgwal toonde eens te meer aan dat een grondige inspectie naar de staat van kademuren en bruggen urgent is. Urgentie die sinds een aantal jaar door Amsterdam is erkend en middels het programma Kademuren en Bruggen inmiddels in gang is gezet.

Naast daadwerkelijke herstel van kademuren en bruggen begrijpen wij dat er ook maatregelen moeten worden getroffen om risico's voor de veiligheid zo veel mogelijk beperkt te houden. Benadrukt moet worden dat veiligheid, zowel op, rond of op weg naar de bouwplaats, topprioriteit is bij Bouwend Nederland en haar leden. Niet alleen voor het eigen personeel, maar met name ook de gebruiker van de openbare ruimte: de inwoners/bezoekers van Amsterdam.

Middels verkennende gesprekken met gemeente Amsterdam heeft Bouwend Nederland afdeling Amsterdam samen met andere brancheorganisaties al de nodige input geleverd m.b.t. de aanscherping van de regels zwaar verkeer. De gemeente heeft daarbij ook inzicht gegeven welke moeilijke en niet-populaire keuzes hierin af en toe gemaakt moeten worden; er is immers nog een hoop onduidelijkheid over de daadwerkelijke staat van vele kademuren en bruggen.

Tegelijkertijd staat Amsterdam voor een enorme bouwopgave. Denk hierbij niet alleen aan nieuwbouw, maar ook aan de verduurzaming van de bestaande bebouwde omgeving, energietransitie, aanpassing/aanleg laadinfrastructuur en ander infrastructureel werk (waaronder uiteraard kademuren en bruggen). De (voorgenomen) beleidsregels aangaande zwaar verkeer zullen naar verwachting een grote impact hebben op onze bouw- en infraleden. Hoewel er begrip is voor de noodzaak van maatregelen die risico's voor de veiligheid beperken, zijn er wel een aantal aspecten van de (voorgenomen) nieuwe beleidsregels die de nodige vragen en grote zorgen oproepen. Deze zullen wij hieronder uit een zetten.

Algemene vragen aangaande het aangescherpte (voorgenomen) beleid

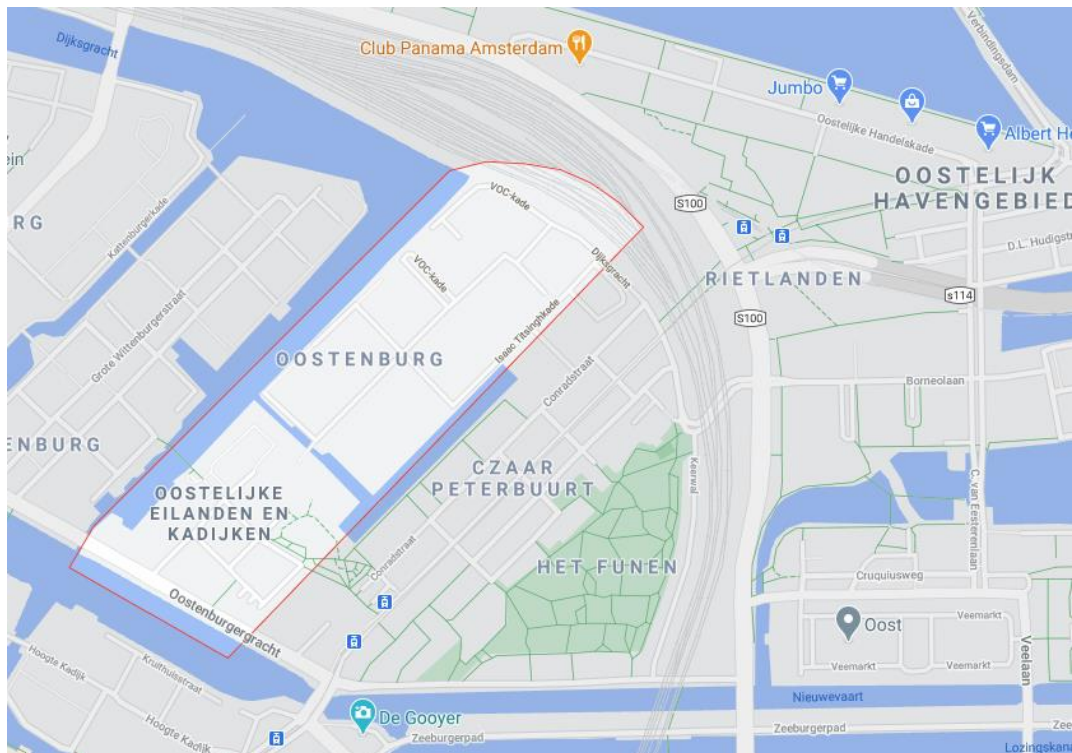
1. Wordt er bij de inspectie, toetsing en herstelwerkzaamheden van kademuren en bruggen voorrang gegeven aan het op orde brengen van de belangrijkste logistieke corridors en/of hoofdverbindingen in- en uit het zone gebied voor bouwtransport en logistiek? Indien dit tot de mogelijkheden behoort van de aanpak door de gemeente kan de gemeente aangeven in hoeverre zij bereid is dit uit te voeren om de logistiek en leefbaarheid van de binnenstad te waarborgen?
2. Wanneer uit toetsing, inspectie en na eventuele herstelwerkzaamheden blijkt dat bepaalde bruggen en kademuren langs corridorroutes en/of grote aaneensluitende delen van het zone gebied weer voldoende draagkracht hebben, voldoen aan de wet- en regelgeving en de constructie bestand is tegen het huidige gebruik, worden de maatregelen van de beleidsregels dan versoepeld? Indien dit niet het geval is, kan de gemeente uitleg geven waarom niet.

Gewicht / routetoets / bijzondere voertuigen

3. Waar is de grens van 30 ton op gebaseerd? Wanneer bijvoorbeeld wordt gekeken naar aslast dan betekent dat bij een voertuig met 3 assen een maximaal toelaatbare as-last van 11.5 ton per as een totaal toegestaan gewicht van 34,5 ton, hetgeen 4,5 ton hoger is dan de grens die nu in de nieuwe beleidsregels wordt gehanteerd. Ons verzoek is om de grens op deze 34,5 ton te leggen zodat deze voertuigen geen intentieverklaring nodig hebben. Is een dergelijke limiet niet realistischer en wenselijker?
4. Heeft de gemeente op basis van historische data zicht op het aantal zonale ontheffingen / intentieverklaringen en routetoetsen die naar aanleiding van het (voorgenomen) nieuwe beleid extra zullen worden aangevraagd? Heeft de gemeente de capaciteit om al deze aanvragen tijdig te behandelen? Wat ziet de gemeente onder tijdige behandeling?
5. Wat worden de legeskosten van de dag en jaarontheffingen en routetoetsen? Kan de gemeente inzicht geven in de totstandkoming van de hoogte van deze kosten?
6. De voorgenomen nieuwe beleidsregels zullen zorgen voor een flinke administratieve en financiële last voor onze sector, en het Amsterdamse bedrijfsleven in het algemeen. Dit terwijl de huidige problematiek enkel en alleen te wijten is aan decennialang uitgesteld en achterstallig onderhoud van de gemeente Amsterdam. Dat de financiële gevolgen van het (niet) handelen van de gemeente nu worden afgewenteld op het Amsterdamse bedrijfsleven is onterecht, en gezien de stapeling van eisen waardoor het bouwen/ontwikkelen in Amsterdam al een grote (financiële) uitdaging is, zeer onwenselijk. Heeft de gemeente zicht 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? Zo niet, is de gemeente voornemens een dergelijk onderzoek te laten uitvoeren?

7. Binnen de s100 zijn er een aantal grote bouwplaatsen waar er in het geheel geen kademuren en bruggen worden aangedaan op de route. Een voorbeeld hiervan is een bouwterrein gelegen te Oosterburg. Een kaart van dat terrein is hieronder weergegeven. Een onverkorte toepassing van de nieuwe beleidsregels op dergelijke locaties lijkt disproportioneel/overbodig te zijn. Brengt de gemeente soortgelijke bouwlocaties in kaart? Overweegt de gemeente om de routes naar dergelijke locaties te benoemen als vrije vrachtroutes tot 50 ton dan wel deze routes uit te zonderen van de nieuwe (voorgenomen) beleidsregels dan wel voor dergelijke locaties een zonale ontheffing / intentieverklaring en/of een routetoets ook voor deelbare ladingen mogelijk te maken?



8. In het huidige beleid wordt (bijvoorbeeld) een betonmixer gezien als een bijzonder voertuig waarvoor een zonale jaarontheffing kan worden aangevraagd. De categorie bijzonder voertuig verdwijnt in de (voorgenomen) nieuwe beleidsregels, er wordt enkel nog op gewicht getoetst. Met name de betonsector zal de nodige aanpassingen moeten doorvoeren. Heeft de gemeente contact met belangenorganisaties uit deze sector en heeft de gemeente in kaart gebracht welke veranderingen dit met zich mee zal brengen?
9. Artikel 4 van de beleidsregels ontheffing zone zwaar verkeer beschrijft onder welke voorwaarden een routeontheffing gevraagd kan worden. Voor sommige bedrijven is het in de praktijk vaak nodig om in de aanvraag meerdere kentekens op te geven. De reden

hiervoor is dat bij de planning lang vooruit gewerkt moet worden en het voor kan komen dat het materieel op de dag van de uit te voeren werkzaamheden niet beschikbaar is vanwege storingen, onderhoud of omdat het materieel op een andere locatie is ingezet. Op dit moment is het mogelijk om meerdere kentekens op te geven bij de aanvraag voor de ontheffing waarbij het materieel betreft die identiek zijn mbt de gevraagde relevante specificaties.

- i. Hoe wordt in de aangescherpte beleidsregels ruimte geboden om rekening te houden met dit praktische probleem?
- ii. Is het mogelijk om in de aanvraag meerdere kentekens op te geven van vergelijkbare wagens?
- iii. Is het mogelijk om meer dan 5 kentekens in een aanvraag op te nemen?

Overgangperiode / lopende opdrachten / conflicterend beleid

10. Overweegt de gemeente een overgangperiode in te stellen m.b.t. projecten die reeds zijn gestart? Mocht het nieuwe beleid op 1 juli 2021 ingaan, dan zal dit voor lopende projecten een kostprijsverhogende aangelegenheid betreffen. Bij projecten waar de gemeente opdrachtgever is zullen, naar wij mogen aannemen, in samenspraak met de gemeente extra kosten gecompenseerd worden. Er zijn echter ook veel projecten waar de opdrachtgever niet de gemeente is en er grote problemen ontstaan vanwege de kostprijsverhogende maatregelen. Hoe kijkt de gemeente tegen dit probleem aan? Wil de gemeente overwegen om een overgangperiode in te stellen waarin lopende projecten worden uitgezonderd van de (voorgenomen) nieuwe beleidsregels? Wil de gemeente overwegen om t.a.v. voornoemde projecten af te zien van het in rekening brengen van leges voor de benodigde aan te vragen ontheffingen / routetoetsen?
11. De nota varen 2, in principe het beleid omtrent het alternatief voor logistiek per as, gaat uit van enkel nog maar elektrisch transport binnen de S100 voor transport over water. Dit is in een tijdsbestek van slechts een paar jaar gewoonweg niet te realiseren gezien de enorm hoge investeringen welke hieruit moeten volgen. Daarnaast wordt transport over water momenteel verre van bevorderd door de uitvoerende instanties zoals Nautisch beheer. Kortom, beide beleidszaken conflicteren met elkaar en voor ons als markt is het lastig om een prioriteit aan te houden. Is de gemeente bekend met deze problematiek? Hoe past dit in het beleid aangaande zwaar verkeer?
12. De beoogde invoeringsdatum (1 juli 2021) van het (voorgenomen) nieuwe beleid achten wij niet realistisch. Het kost tijd om alle partijen te laten wennen aan het herziene beleid. Met name de kleinere bouwers die veel voor particulieren werken zullen niet altijd goed op de hoogte zijn van de laatste ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving. Hoewel wij onze achterban informeren via nieuwsbrieven, website en social media, zijn er ook veel bouwers in Amsterdam en omgeving die geen lid zijn van een branchevereniging. Het vergt meer tijd om het voorgenomen beleid te introduceren bij de bouwers/ontwikkelaars. Wil de gemeente overwegen om een overgangperiode in te stellen waarbij enkel nog waarschuwingen worden uitgedeeld en geen boetes? Dit om de branche te laten wennen aan het nieuwe beleid.

Kort samengevat hebben wij begrip voor het feit dat maatregelen noodzakelijk zijn, echter, achten wij sommige maatregelen disproportioneel en onwenselijk. Het afwentelen van de

financiële gevolgen van het decennialang verwaarlozen van kademuren en bruggen door de gemeente op het Amsterdamse bedrijfsleven vinden wij onterecht en onwenselijk. Het in rekening brengen van kosten voor de aanvraag van een ontheffing/routetoets dan wel een stijging van die leges is onterecht. Wij maken ons met name grote zorgen om de toename van administratieve en financiële lasten voor onze achterban, veroorzaakt door een grote toename in de aanvraag van ontheffingen/routetoetsen etc. Zorgen omtrent de capaciteit van de gemeente om al deze aanvragen tijdelijk en efficiënt af te handelen zijn er ook.

Wij achten het wenselijk dat er nog eens goed wordt gekeken naar de 30 tons grens, met name waar het gaat om 3-assige voertuigen. Daarnaast zijn er routes naar bouwplaatsen binnen de s100 waar geen kademuren en bruggen worden aangedaan; breng deze in kaart en overweeg deze routes uit te sluiten van de voorgenomen nieuwe beleidsregels, dan wel een ontheffingsmaatregel mogelijk te maken, ook voor deelbare ladingen.

Een overgangsperiode en overgangsregeling is noodzakelijk. Onverkorte invoering van de nieuwe beleidsregels per 1 juli 2021 is niet realistisch. Er is een aanlooperperiode nodig om de sector te laten wennen aan de nieuwe regelingen. Daarnaast zal een onverkorte toepassing van de nieuwe beleidsregels op reeds lopende (bouw- en infra)projecten een onvoorzien kostverhogend effect hebben. Daar waar gemeente Amsterdam de opdrachtgever is verwachten wij dat de gemeente met een passende, voor de opdrachtnemer kostenneutrale, oplossing komt. Voor de gevallen dat de gemeente niet de opdrachtgever is zou het passend zijn om deze tijdelijke vrij te stellen van de nieuwe beleidsregels dan wel geen leges in rekening te brengen.

Betrek vooral het bedrijfsleven bij de moeilijke beslissingen die nog moeten worden genomen voordat het beleid definitief wordt vastgesteld. Leg problemen voor aan de sector; Koninklijke Bouwend Nederland kan hierbij helpen door bijvoorbeeld themabijeenkomsten met meerdere leden te beleggen.

Mocht u vragen hebben n.a.v. deze zienswijze, neem dan contact op met Joost Swaan, adviseur Markt & Overheid Koninklijke Bouwend Nederland Regio Randstad Noord. j.swaan@bouwennederland.nl, 06 83178599