

Betonwagens in de binnenstad

Notitie Centrum

21 mei 2007

Aanleiding

D66 hecht sterk aan een mooie openbare ruimte en aan het behoud van de monumentale panden in de Binnenstad. Een bedreiging hiervoor vormt het vrachtverkeer over de grachten. Daarom is er beleid ontwikkeld om dit verkeer zoveel mogelijk te beperken, maar dit komt volgens D66 onvoldoende uit de verf. Daarnaast biedt dit beleid onvoldoende mogelijkheden om het zware vrachtverkeer met zogenaamde ondeelbare ladingen te beperken. Juist dit vrachtverkeer is vaak extreem zwaar en heeft grote gevolgen voor de omgeving. Een voorbeeld hiervan is het vervoer van betonnen heipalen en de bekende grote en zware betonwagens. Betonauto's hebben een zeer hoge wieldruk. Bij het rijden over drempels ontstaan daardoor harde klappen die de omgeving doen trillen. Hierdoor ontstaat schade aan de monumentale bebouwing en ontstaan beschadigingen in het wegdek. Herstel van de beschadigingen kost veel geld en moet vaak wachten op een nieuwe ronde van groot onderhoud waardoor de beschadigingen lange tijd zichtbaar blijven. Verzakkingen aan monumentale panden kunnen zelfs onherstelbaar zijn. D66 onderkent de noodzaak van het transport van beton, maar wil onderzoeken of hiervoor andere methodes kunnen worden gevonden.

Deze notitie gaat in op het beleid voor vrachtverkeer in de binnenstad in zijn algemeenheid en het probleem van het vervoer van extreem zware (ondeelbare) ladingen in het bijzonder.

Beleid

Om de monumentale binnenstad van Amsterdam te beschermen is er in 1996 een regeling gemaakt die moet voorkomen dat vrachtauto's en bussen zwaarder dan 7,5 ton afwijken van de hoofdroutes (de 7,5 ton routes).

Om toch af te wijken kan men een ontheffing aanvragen. De voorwaarden hiervoor staan op het eind van deze notitie. Indien men aan deze voorwaarden voldoet kan men via een ontheffing onbeperkte toegang krijgen tot de niet-hoofdroutes.

Tevens bestaan er uitzonderingen voor wagens met een 'ondeelbare lading', zoals kraanwagens en betonwagens, of oldtimers. Ook deze voertuigen kunnen een ontheffing krijgen.

Huidige probleem

Het algemeen beoogde effect, namelijk vermindering van het grote en/of zware vrachtverkeer, wordt niet voldoende behaald. Gebleken is dat de vereisten voor het verkrijgen van ontheffing in de praktijk geen beletsel vormen om de stad in te komen, de ontheffing wordt eenvoudigweg verleend, het is slechts een bureaucratische en financiële stap.

Immers: de gestelde dimensies voor het verkrijgen van een ontheffing zijn ruim; de 80% beladingseis wordt door de ondernemers zelf ook als economisch noodzakelijk gezien, en de milieueis is niet relevant voor het hinderlijke straatbeeld en het gedender door de smalle straatjes en over de grachten. Daarnaast vindt er onvoldoende controle plaats op de verleende ontheffingen. Voor de ondeelbare ladingen gelden zelfs helemaal geen beperkingen om een ontheffing te krijgen.

Back to basics

Waarom is er eigenlijk in 1996 een 7,5 tons route en bijbehorende ontheffingsregeling ingesteld? Het antwoord hierop, ruim tien jaar geleden, is moeilijk te achterhalen, maar we kunnen de vraag wel opnieuw beantwoorden en de regelgeving terzake actualiseren.

Problemen die het vrachtverkeer veroorzaken in de stad zijn:

- Grote volumes.
- Zware auto's die de straten beschadigen, vooral bij verkeersdrempels; het gedender van de vrachtwagens veroorzaakt trillingen waartegen oude, monumentale bebouwing niet bestand is.
- Onveiligheid voor fietsers en voetgangers.
- Stank.
- De hoge frequentie waarmee deze voertuigen in het straatbeeld verschijnen.

Conclusie

- D66 is van mening dat de huidige regelgeving omtrent de ontheffingsverlening voor zwaar vrachtverkeer niet toereikend is om het aantal vrachtautobewegingen significant te verminderen. Herijking en betere controle zouden moeten plaatsvinden.
- D66 is van mening dat betonwagens, tengevolge van de relatief hoge wioldruk, meer nog dan andere vrachtwagens, een te zware belasting vormen voor de straten en de monumentale panden in de Amsterdamse Binnenstad.

Mogelijke oplossingen voor extreem zwaar vrachtverkeer

Oplossingen hiervoor kunnen worden gevonden in (een combinatie van) de hierna genoemde punten die een uitbreiding vormen op de bestaande vereisten voor het verkrijgen van een ontheffing.

- Verbind een maximum aan het gewicht van de vrachtauto's die een ontheffing krijgen, bijvoorbeeld 15 of 20 ton; laat dit ook voor vervoer met ondeelbare ladingen gelden.
- Leg een maximaal aantal ontheffingen op per 'bouwproject' per week zodat de ondernemer uit moet zien naar kleinere (ontheffingsvrije) voertuigen. Hij moet dan buiten de stad zijn lading verdelen, of wellicht alternatieven via het water bedenken.
- Verbind het verkrijgen van een ontheffing aan een 'incidenteel karakter', zoals een verhuizing of kleine verbouwing.
- Stel een extra eis in voor een maximale wioldruk.
- Gebruik minibetonwagens of mix op locatie.

Bijlage

Voorwaarden ter verkrijging van een ontheffing om van de 7,5 tonsroutes te mogen afwijken^[1]:

- De wielbasis van het voertuig, vastgesteld aan de hand van het kentekenbewijs, bedraagt maximaal 5,50 meter. De voertuiglengte bedraagt maximaal 10,0 meter. Samengestelde voertuigen (trekker/oplegger combinaties) komen niet in aanmerking voor een ontheffing.
- De maximale leeftijd van een voertuig om in aanmerking te komen voor een ontheffing is 8 jaar, gerekend vanaf de datum van eerste kentekenregistratie. Voor verhuishagens geldt een maximale leeftijd van 13 jaar.
- De motor van het voertuig moet voldoen aan de Euronorm die op de datum van eerste kentekenregistratie van het voertuig van kracht is/was volgens de Europese regelgeving. De Euro-2 norm geldt hierbij als minimumeis.
- Tenminste 80% van de belading moet bestemd zijn voor of afkomstig van de binnenstad. Het gaat dan om 80% van het maximale laadgewicht of 80% van het maximale laadvolume. De beladingsgraad wordt vastgesteld aan de hand van vrachtbrieven.