

Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam met regels over het invoeren van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 1 januari 2025 (Definitief verkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Amsterdam 2025)

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op:

- gelet op artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994);
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW);
- de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en de uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Awb;
- het ontwerpverkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam over het invoeren van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 1 januari 2025 (Ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Amsterdam 2025);

heeft in lijn met de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit besloten om bij verkeersbesluit per 1 januari 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te voeren met als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van CO₂-uitstoot.

Overwegende dat:

Wettelijke basis

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wvw 1994 moet een verkeersbesluit genomen worden voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het BABW genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Aanleiding

Verbeteren van Amsterdamse luchtkwaliteit en behalen van klimaatambities

De uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM₁₀, PM_{2.5}) vormt nog steeds een groot gezondheidsrisico. Deze stoffen veroorzaken luchtwegklachten en hart- en vaatziekten. Vooral kinderen, ouderen of mensen die al een luchtwegaandoening of hart- en vaatziekte hebben, lopen meer risico op het krijgen van gezondheidsklachten. Ook kunnen ongeboren kinderen gezondheidsklachten krijgen door de lucht die hun moeder inademt (1). Volgens berekeningen van de GGD leeft de gemiddelde Amsterdammer ongeveer 11 maanden korter en rookt deze gemiddeld 4,4 sigaretten per dag mee door de luchtverontreiniging in de stad (2). Dit onderstreept de noodzaak om de lucht in Amsterdam nog schoner te maken.

In het Actieplan Schone Lucht (vastgesteld op 1 oktober 2019) heeft het college beschreven hoe tot 2030 wordt toegewerkt naar een emissievrij Amsterdam. De ambitie uit het Actieplan richt zich op het halen van de advieswaarden van 2005 van de World Health Organization (WHO) in 2030. Op 22 september 2021 heeft de WHO de advieswaarden uit 2005 stevig aangescherpt. De gemeente ziet dit als een reden om de komende jaren te blijven inzetten op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit.

De Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit (Bijlage 1) zoals vastgesteld op 6 juni 2023 geeft een overzicht van de maatregelen die in de huidige bestuursperiode tot en met 2026 worden genomen om de ambities uit het Actieplan Schone Lucht te realiseren. Het college wil de CO₂-uitstoot (koolstofdioxide) met 60% terugdringen in 2030 ten opzichte van peiljaar 1990. Voor wat betreft PM_{2.5} wordt in 2030 gestreefd naar 10 µg/m³, voor wat betreft PM₁₀ naar 20 µg/m³ en voor wat betreft NO₂ wordt gestreefd naar 40 µg/m³.

Naast het invoeren van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's, wil het college vanaf 2025 ook de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's (waar personenauto's die geregistreerd staan als taxi ook onder vallen) aanscherpen, een nul-emissiezone invoeren voor brom- en snorfietsen en pleziervaart. Daarnaast ambieert het college uitstootvrije passagiersvaart en transport over water. Ook ten aanzien van autobussen heeft het college de ambitie om een nul-emissiezone in te voeren. Om de transitie naar uitstootvrij touringcarvervoer te versnellen heeft Amsterdam op 30 oktober 2023 een landelijk convenant ondertekend met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), de Koninklijke RAI Vereniging en de gemeenten Den Haag, Eindhoven en Utrecht. Daarnaast wil het college de uitstoot van houtstook en mobiele werktuigen beperken. Voor houtstook wordt in samenwerking met de GGD aan een beleidskader gewerkt. Voor mobiele werktuigen wordt in 2024 de Amsterdamse Aanpak gepresenteerd in samenwerking met de branche. De gemeente streeft ernaar om de Amsterdamse Aanpak in het derde kwartaal in van 2024 vast te stellen.

Nul-emissiezones en milieuzones maken het – als regulerende maatregelen – mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren uit de stad, met onder meer als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad en eromheen. Amsterdam zet in op de transitie van fossiel naar uiteindelijk uitstootvrij wegverkeer met ook als doel het verminderen van de CO₂-uitstoot in Amsterdam. Hiermee worden de effecten van de klimaatverandering die ook in Amsterdam zichtbaar zijn op termijn verminderd. Het gemotoriseerd verkeer (met varen en mobiele werktuigen) zorgt voor ongeveer 11 procent van de totale CO₂-uitstoot in Amsterdam ⁽³⁾. Daarmee vormen bovengenoemde zones een belangrijke stap om Amsterdam klimaatneutraal te maken.

¹ World Health Organization. (2021). WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM₁₀ and PM_{2.5}), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide. World Health Organization.
<https://apps.who.int/iris/handle/10665/345329>. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO

² Landelijke GGD-rekentool waarbij is uitgegaan van de in 2022 gemeten jaargemiddelde fijnstof en NO₂-concentraties op achtergrondstations in het automatisch/Palmes meetnet, te weten:
- 16,7 µg/m³ voor PM₁₀
- 9,0 µg/m³ voor PM_{2.5}
- 19,3 µg/m³ voor NO₂

³ Uitvoeringsagenda uitstootvrije mobiliteit 2023, pagina 3
(uit: Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050, pagina 6)

Landelijke afspraken emissievrije stadslogistiek

In 2014 heeft het college samen met diverse andere gemeenten, bedrijven, branchepartijen en kennisinstellingen de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES) ondertekend. Deze Green Deal was het startpunt voor het ontplooiën van activiteiten om de transitie naar emissievrije stadslogistiek te versnellen

en op te schalen. In het kader van deze opschaling heeft het college begin 2021 samen met het Rijk, diverse gemeenten en vertegenwoordigende partijen uit het bedrijfsleven diverse afspraken vastgelegd in de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS). De UAS, ondertekend op 9 februari 2021, is tevens een concrete uitwerking van het landelijke Klimaatakkoord van 28 juni 2019 waarin de invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek (bedrijfs- en vrachtauto's) per 1 januari 2025 in circa 30 gemeenten is opgenomen.

Verder is in het Staatsblad op 11 november 2019 de landelijke harmonisatie inzake milieuzones gepubliceerd (Staatsblad 2019, 398), waarin tevens de mogelijkheid is opgenomen om per 1 januari 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te voeren.

Tevens heeft het college de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in december 2020 en februari 2021 bevestigd in een brief aan de gemeenteraad (4).

Omvang van de zone

Het college heeft besloten om de omvang van de nul-emissiezone tijdelijk te verkleinen en licht dat hieronder toe.

In het ontwerpverkeersbesluit bedrijfs- en vrachtauto's werd ervan uitgegaan dat de nul-emissiezone dezelfde omvang zou hebben als de milieuzone voor dieselpersonenauto's. Hiervoor was wel een wijziging van het RVV 1990 nodig. Het RVV 1990 regelt de verkeersregels. In het huidige RVV 1990 staan borden opgenomen die moeten worden gebruikt bij het instellen van de nul-emissiezone. Echter, er zit overlap in de afbeeldingen op de borden. Dit zou voor onduidelijkheid en verwarring bij de weggebruiker kunnen zorgen. De landelijke aanpassing van het RVV 1990 (Het ontwerp 'Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone') die dit op moest lossen, is echter op 20 december 2023 controversieel verklaard door de Tweede Kamer. Dit betekent dat de Tweede Kamer het proces heeft stil gelegd. Daarom heeft het college in het voorjaar van 2024 besloten om de omvang van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's tijdelijk te verkleinen naar het gebied binnen de S100. Wel geldt tussen de Ring A10 en S100 een aangescherpte milieuzone voor dieselbedrijfsauto's emissieklasse 5. In hetzelfde gebied blijft ook de milieuzone voor dieselvrachtauto's met emissieklasse 6 gelden.

Het voornemen van het college is om de nul-emissiezone uit te breiden naar het gebied binnen de Ring A10, zodra er een oplossing is voor de onduidelijke bebording. Ondernemers moeten daarom rekening houden met de uitstootvrije ambities van Amsterdam en een uitbreiding van de omvang van de nul-emissiezone vanaf 2028 naar het gebied binnen de Ring A10 (omvang milieuzone). Hierover moet nog een besluit genomen worden. Zodra er meer bekend is over de plannen voor een uitbreiding, worden ondernemers hierover direct geïnformeerd.

Het gebied van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's is weergegeven op de kaart die als Bijlage 2 aan dit besluit is gehecht.

Effecten luchtkwaliteit en klimaat

TNO heeft de effecten onderzocht van de in het Actieplan en de in de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit aangekondigde nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 1 januari 2025. De resultaten van dat onderzoek zijn te vinden in het TNO-rapport Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit (5).

⁴ Brief van 8 december 2020 en 2 februari 2021.

⁵ TNO-rapport Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit (TNO 2023 P10964, bijlage 6).

Het college heeft besloten de omvang van de nul-emissiezone tijdelijk te verkleinen naar het gebied binnen de S100. Voor een toelichting daarop verwijst het college naar 'Omvang van de zone'. Naar aanleiding daarvan is het aanvullende TNO-rapport 'Potentiële effecten stadslogistieke ZE-zone S100 en Milieuzone ring A10' opgesteld (Bijlage 3). Daarbij zijn twee scenario's doorberekend. Het ene scenario gaat uit van een kleinere nul-emissiezone binnen de S100 tot aan 2030. Het tweede scenario gaat uit van een opschaling van de nul-emissiezone naar de Ring A10 vanaf 2028.

Effecten scenario 1: nul-emissiezone binnen S100 zonder uitbreiding vanaf 2028

Bij het behouden van een kleinere nul-emissiezone binnen de S100 zal met het volledig weren van fossiele bedrijfsauto's in 2030 de potentiële uitstootafname van stikstofoxiden (NO_x), roet (EC) en CO₂-uitstoot ten opzichte van het totaal aantal bedrijfsauto's maximaal afnemen met 68,2% binnen de S100.

Bedrijfsauto	Stikstofoxiden	Fijnstof			Koolstof dioxide
	NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}	EC	CO ₂
Effect ten opzichte van bedrijfsauto's	68,2%	4,4%	20%	68,2%	68,2%
Effect ten opzichte van het totaal wegverkeer	9,8%	0,6%	2,7%	25,4%	10,9%

Tabel 1. Emissiereductiepotentieel in 2030 van de nul-emissiezone binnen de S100 voor bestelauto's. Deze tabel komt uit het aanvullende TNO-rapport, bijlage 3).

Daarnaast laat de rapportage zien dat het aandeel stikstofoxiden (NO_x), roet (EC) en CO₂-uitstoot (koolstofdioxide) van vrachtauto's ten opzichte van het middelzwaar wegverkeer binnen de S100 in 2030 maximaal afneemt met 32,5%. Het effect op zwaar verkeer heeft een emissiereductiepotentieel van 62,8%.

Vrachtauto	Stikstofoxiden	Fijnstof			Koolstof dioxide
	NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}	EC	CO ₂
Effect op middelzwaar vracht	32,5%	2%	10,9%	32,5%	32,5%
Effect op zwaar vracht	62,8%	10,9%	35,2%	62,8%	62,8%
Effect ten opzichte van het totaal wegverkeer	25,1%	1%	4,9%	11,9%	10,7%

Tabel 2. Emissiereductiepotentieel in 2030 van de nul-emissiezone binnen de S100 voor vrachtauto's. Deze tabel komt uit het aanvullende TNO-rapport, bijlage 3).

Effecten scenario 2: nul-emissiezone S100 inclusief uitbreiding naar de Ring A10 vanaf 2028

Uit de resultaten blijkt dat met het volledig weren van fossiele bedrijfsauto's (ook wel bestelauto's) in 2030 de uitstootafname van stikstofoxiden (NO_x), roet (EC) en CO₂ ten opzichte van alle bedrijfsauto's afneemt met een geschatte afname van 68,2 tot 95% binnen de ring A10. Dat potentieel is afhankelijk van de mate waarin bestaande voertuigen een-op-een worden vervangen (95% bij volledige vervanging) of waarbij zo lang mogelijk wordt doorgereden en/of ontheffingen worden aangevraagd (68,2%).

Bedrijfsauto	Stikstofoxiden	Fijnstof			Koolstof dioxide
	NO _x	PM ₂₀	PM _{2,5}	EC	CO ₂
Effect ten opzichte van bedrijfsauto's	68,2-95%	4,4-6,2%	20,2-28,2%	68,2-95%	68,2-95%
Effect ten opzichte van het totaal wegverkeer	9,7-13,5%	0,6-0,8%	2,6-3,7%	24,5-34,1%	10,9-15,1%

Tabel 1. Emissiereductiepotentieel in 2030 van nul-emissiezone binnen de ring A10 in 2030 voor bestelauto's met een bandbreedte afhankelijk van al dan niet een-op-een vervanging. Deze tabel komt uit het aanvullende TNO-rapport, bijlage 3).

Daarnaast laat de rapportage zien dat het aandeel stikstofoxiden (NO_x), roet (EC) en CO₂ van vrachtauto's ten opzichte van het middelzwaar vrachtverkeer afneemt met een geschatte afname van 34 tot 54,3% binnen de ring A10. Dat potentieel is afhankelijk van de mate waarin bestaande voertuigen een-op-een worden vervangen (54,3%) of waarbij zo lang mogelijk wordt doorgereden en/of ontheffingen worden aangevraagd (34%). Het effect op zwaar verkeer heeft een emissiereductiepotentieel van 58,8-95%.

Vrachtauto	Stikstofoxiden	Fijnstof			Koolstof dioxide
	NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}	EC	CO ₂
Effect op middelzwaar vracht	34-54,3%	2,5-4%	12,6-20%	34-54,3%	34-54,3%
Effect op zwaar vracht	58,8-95%	10,4-16,8%	33,3-53,9%	58,8-95%	58,8-95%
Effect ten opzichte van het totaal wegverkeer	24,5-39,4%	1-1,7%	5-8%	12,5-20,1%	10,5-16,9%

Tabel 2. Emissiereductiepotentieel in 2030 van nul-emissiezone binnen de ring A10 voor vrachtauto's met een bandbreedte afhankelijk van al dan niet een-op-een vervanging. Deze tabel komt uit het aanvullende TNO-rapport, bijlage 3.

Conclusie

Door het instellen van een nul-emissiezone binnen de S100 voor bedrijfs- en vrachtauto's en de aanscherping van de milieuzone voor personen- en bedrijfsauto's naar emissieklasse 5, neemt de uitstoot van deze voertuigen binnen de ring flink af. Ook buiten de Ring A10 geldt een effect, maar dat is niet berekend. Vanwege de hierboven genoemde overgangsregeling en een eventuele uitbreiding vanaf 2028 treedt het volledige effect van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's op per 2030.

Ook draagt de maatregel bij aan het terugdringen van de uitstoot van fijnstof, stikstofoxiden en koolstofdioxide, en daarmee aan het bereiken van de doelstellingen uit het Actieplan en de Uitvoeringsagenda.

Maatschappelijke kosten en baten

Buck Consultants International (BCI) heeft de effecten van de invoering van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's voor Amsterdam onderzocht (Bijlage 4). Uit de Effectstudie ZE-zone blijkt dat de maatschappelijke baten ruim opwegen tegen de maatschappelijke kosten als gevolg van de nul-emissiezone. De verwachte totale maatschappelijke monetaire baten door verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat, minus de kosten door de gemeente Amsterdam en het bedrijfsleven, als gevolg van de nul-emissiezone binnen de S100, zijn circa 150 miljoen euro. De baten zijn in dit geval 3 keer zo hoog als de kosten (kosten-baten ratio). Een uitbreiding van de nul-emissiezone naar de Ring A10 vanaf 2028, leidt tot een positiever saldo (te weten ca. 380 miljoen euro) en gunstigere kosten-baten ratio (4,3) dan een permanente kleine nul-emissiezone. Ook het per direct (1/1/2025) invoeren van een grote permanente nul-emissiezone binnen de Ring A10 is onderzocht. Daarvan bedraagt het kosten-baten saldo ruim 360 miljoen en is de kosten-baten ratio 3,4.

De kosten en baten zullen deels binnen en deels buiten de gemeentegrenzen vallen, omdat voertuigen ook buiten de zones rijden. Voor de CO₂-winst geldt per definitie dat dit niet plaatsgebonden is en daarmee de volledige emissiereductie voor klimaat bijdraagt aan de collectieve opgave. De CO₂-emissiereductie in zichtjaar 2030 is voor de nul-emissiezone binnen de Ring A10 circa 200 kiloton en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de landelijke doelstelling van jaarlijks 1 miljoen ton CO₂-reductie.

Vermindering van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade en de gevolgen voor het milieu

De nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's is onderdeel van een breder en samenhangend pakket aan maatregelen. De maatregelen tezamen leveren een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad, hetgeen in het belang van de gezondheid van alle bewoners en bezoekers van Amsterdam. Daarnaast dragen de maatregelen bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot in de stad, hetgeen ten goede komt aan de klimaatambitie van Amsterdam. Gelet op het bovenstaande wordt naar het oordeel van het college de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer voorkomen of beperkt als bedoeld in artikel 2, tweede lid, aanhef en onder a, van de Wegenverkeerswet.

Landelijke overgangsregeling

Voor zowel bedrijfs- als vrachtauto's geldt op grond van het RVV de volgende overgangsregeling:

Bedrijfsauto's

- Bedrijfsauto's met emissieklasse 5 hebben toegang tot 1 januari 2027;
- Bedrijfsauto's met emissieklasse 6 hebben toegang tot 1 januari 2028;
- Vanaf 1 januari 2028 zijn uitsluitend emissieloze bedrijfsauto's toegestaan.

Vrachtauto's

- Opleggertrekkers met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden;
- Overige vrachtauto's (doorgaans bakwagens) met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone in rijden;
- Vanaf 1 januari 2030 zijn uitsluitend emissieloze vrachtauto's toegestaan.

Automatische ontheffing bakwagens en kampeerwagens

Het onderscheid dat in de landelijke overgangsregeling wordt gemaakt tussen opleggertrekkers en overige vrachtauto's (doorgaans bakwagens) op basis van afschrijftermijn blijkt in de praktijk niet altijd te gelden, omdat de afschrijvingstermijn van een voertuig niet alleen door leeftijd wordt beïnvloed, maar ook door factoren als bouwkwiteit en kilometerstand. Vertegenwoordigers van onder andere de horecabelevering, marktondernemers en de film- en cultuursector hebben aangegeven dat voor hen de landelijke overgangsregeling voor bakwagens te beperkt is en zij een langere afschrijvingstermijn hanteren. Het college acht het wenselijk om hier gehoor aan te geven en heeft daarom samen met branchepartijen, gemeenten en het ministerie besloten om bakwagens langer toegang te geven tot de nul-emissiezone. Als aanvulling op de landelijke overgangsregeling worden emissieklasse 6 bakwagens met een datum eerste toelating tussen 1 januari 2017 en 1 januari 2020 daarom automatisch ontheven voor de nul-emissiezone tot 1 januari 2028. Dit draagt bij aan een gelijk speelveld, waarbij ook rekening wordt gehouden met ondernemers die al geïnvesteerd hebben in schoner vervoer.

Kampeerwagens zijn op grond van het RVV 1990 landelijk vrijgesteld in de milieuzone als de kentekenhouder daar woont. Voor de nul-emissiezone is in het RVV 1990 niet voorzien in een vrijstelling voor kampeerwagens. Om de toelatingseisen voor kampeerwagens in de milieuzone en de nul-emissiezone gelijk te schakelen, heeft het college besloten om kampeerwagens die geregistreerd staan als bedrijfs- of vrachtauto (voertuigclassificatie N en carrosseriecode SA) én waarvan de kentekenhouder woont in de nul-emissiezone, ongeacht emissieklasse, automatisch te ontheffen.

Landelijke vrijstellingen

De volgende specifieke voertuigcategorieën zijn per 1 januari 2025 vrijgesteld. Dat betekent dat een geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

1. Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder;
2. Voor rolstoelen toegankelijke bedrijfsauto's. Dit zijn bedrijfsauto's die in het kentekenregister zijn voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149;

3. Vrachtauto's, met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding voor speciale doeleinden SB en SF, en met een datum van eerste toelating van twaalf jaar of jonger.

Een vrijgesteld voertuig kan zonder ontheffing de nul-emissiezone in.

Ontheffingenbeleid

In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken dat wordt gewerkt aan een zo uniform mogelijk ontheffingssysteem. Om dit te bewerkstelligen wordt een Centraal Loket voor de verlening van ontheffingen voor nul-emissiezones. in het leven geroepen, dat namens de colleges van de deelnemende gemeentes geharmoniseerde ontheffingsaanvragen afhandelt. Daarnaast is het ontheffingenbeleid voor alle deelnemende gemeenten geharmoniseerd, tenzij er aanvullend lokaal beleid wordt vastgesteld. Om uniformiteit tussen deelnemende gemeenten te waarborgen is de Intentieverklaring Centraal Ontheffingenloket opgesteld, die door Amsterdam op 13 juni 2023 is ondertekend.

Op basis van de ingediende zienswijzen heeft het college besloten het voorgenoemde ontheffingenbeleid aan te passen en een aantal aanvullende ontheffingen op te nemen. Voor een nadere onderbouwing hiervan verwijst het college naar hoofdstuk 14 van de nota van beantwoording (bijlage 7).

De volgende ontheffingsmogelijkheden worden opgenomen in het ontheffingenbeleid:

- maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per kalenderjaar voor bedrijfsauto's met emissieklasse 4;
- maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per kalenderjaar voor vrachtauto's met emissieklasse 5;
- ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig;
- ontheffing voor bijzondere voertuigen met een datum eerste toelating van 12 jaar of jonger, dit betreft kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer;
- ontheffing in verband met bedrijfseconomische omstandigheden;
- ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's die aantoonbaar emissieloos rijden in de nul-emissiezone;
- ontheffing voor aangepaste voertuigen (voor minimaal € 500,-) in verband met een handicap;
- ontheffing voor voertuigen die emissieloos niet verkrijgbaar zijn;
- ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto's met emissieklasse 5 of hoger;
- bij bijzondere omstandigheden die bij het opstellen van dit beleid niet zijn voorzien of als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager, die onevenredig zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen kan een beroep worden gedaan op de hardheidsclausule.

Het college heeft het ontheffingenbeleid voor de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's gelijkgeschakeld aan het ontheffingenbeleid voor de milieuzone. Dat betekent dat alle ontheffingen en voorwaarden waaronder deze worden verstrekt gelijk zijn in beide zones voor bedrijfs- en vrachtauto's.

Voor de volledige uitwerking van de verschillende ontheffingen en de voorwaarden waaronder deze worden verleend, verwijst het college naar het ontheffingenbeleid nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Amsterdam 2025 en naar <https://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/milieuzone-uitstoot-vrijzone>.

Stimuleringsmaatregelen

Lokale sloopsubsidie en adviestraject

Eigenaren van bedrijfsauto's en dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 kunnen in aanmerking komen voor subsidie als zij hun voertuig laten slopen en voldoen aan de overige voorwaarden. De subsidie kan sinds 1 oktober 2023 worden aangevraagd. Het subsidiebedrag voor het slopen van een bedrijfsauto bedraagt €1500,- en voor stadspashouders €2250,-. Het subsidiebedrag is niet altijd toereikend om een vervangend voertuig te kopen. Het uitgangspunt is dat Amsterdammers die een vervuilend vervoersmiddel gebruiken in de stad een verantwoordelijkheid hebben om bij te dragen aan gezondere lucht en hiervoor indien nodig zelf een investering doen. Voor een volledig overzicht van de subsidieregeling en de voorwaarden waaronder de subsidie wordt verleend, verwijst het college naar <https://www.amsterdam.nl/subsidies/subsidieregelingen/subsidie-duurzaam-sloop/>.

Tot slot biedt de gemeente een adviestraject aan rondom het overstappen op uitstootvrij vervoer en het opladen van voertuigen. Dit traject is bedoeld voor in Amsterdam gevestigde ondernemers met een of meerdere bedrijfsvoertuigen die tegen knelpunten aanlopen, zoals uitbreiding van de netaansluiting voor het opladen van de voertuigen bij transportschaarste op het energienet.

Landelijke subsidies

Voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische bedrijfsauto is er de Subsidieregeling Emmissie-loze Bedrijfsauto's (SEBA). Daarnaast is er de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) voor de aanschaf of financial lease van een nieuwe elektrische vrachtauto. Meer informatie over deze regelingen is te vinden op www.rvo.nl.

Daarnaast heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, V.L.W.A. Heijnen, in haar brief van 13 juni 2023 aan de Tweede Kamer een subsidieregeling aangekondigd voor de realisatie van laadinfrastructuur voor logistiek. De verwachting van de staatssecretaris is dat deze medio 2024 gereed zal zijn.

Bebording en handhaving

Voor de geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's geldt dat het C22C bord met daarboven het woord 'zone' wordt geplaatst met daaronder onderbord C22C1. Daaronder wordt een bord met het pictogram van een camera geplaatst, samen met het logo van de gemeente Amsterdam. Deze bebording is opgenomen in Bijlage 5.

De nul-emissiezone zal worden gehandhaafd door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van een technisch hulpmiddel, namelijk Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's, in combinatie met handhaving door daartoe bevoegde bijzondere opsporingsambtenaren.

Communicatie

Landelijke communicatie

Negenentwintig gemeenten in Nederland hebben aangekondigd een nul-emissiezone in te voeren voor bedrijfs- en vrachtauto's. De lokale communicatie is daarom zo veel mogelijk afgestemd op de landelijke

communicatie vanuit de Rijksoverheid. De landelijke communicatie omvat onder andere het versturen van brieven aan alle eigenaren van voertuigen die mogelijk geraakt worden door de nieuwe regels. Hiermee is vanaf februari 2023 gestart. Ook is er een on- en offline-communicatiecampagne gevoerd en een landelijke informatiewebsite gelanceerd. (www.doehetzero.nl

en www.opwegnaarzes.nl/bedrijven).

Lokale communicatie vanaf 2019

Om de ondernemers in Amsterdam tijdig op de hoogte te stellen van de komst van de nul-emissiezone in Amsterdam, verricht de gemeente als aanvulling op de landelijke communicatie ook lokaal communicatie-inspanningen. Daarom is na vaststelling van het Actieplan Schone lucht in 2019 breed gecommuniceerd.

De communicatie wordt afgestemd met branchepartijen uit de sector en met andere gemeenten in de regio om zoveel mogelijk bedrijven die in de stad beleveren te bereiken. Daarom is naast de gemeentekanalen en lokale media zoals AT5 ook via kanalen van brancheorganisaties zoals TLN regelmatig aandacht gegeven aan de Amsterdamse ambities voor uitstootvrije mobiliteit.

De afgelopen jaren ontvingen ondernemers met een bedrijfs- of vrachtauto meerdere brieven over de komst van de nul-emissiezone vanaf 2025 en de mogelijke gevolgen voor hun voertuigen.

Daarnaast informeert gemeente Amsterdam alle ondernemers met bedrijfs- en vrachtauto's met een brede on- en offline voorlichtingscampagne waaronder een campagne gericht op het Midden- en Kleinbedrijf. Aanvullend organiseert de gemeente bijeenkomsten op bijvoorbeeld bedrijventerreinen om ondernemers te informeren. Na het invoeren van de nul-emissiezone ontvangen overtreders de eerste vier maanden een waarschuwingsbrief en krijgen ze geen boete.

Belangenafweging

Bedrijfs- en vrachtauto's

In het voortraject is uitvoerig overleg gepleegd met belangen- en brancheorganisaties zoals de Commissie Bevoorrading Amsterdam (bestaande uit: MKB-Amsterdam, Amsterdam City, Evofenedex, TLN, VNO-NCW-West), netwerkorganisaties ORAM en VEBAN, verschillende bedrijventerreinen en ambulante handelaren, en overheids- of kennisorganisaties zoals het Rijk, (omliggende) gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en gemeentelijk wagenparkbeheer. Hierbij is zowel de inhoud als uitvoering van de maatregelen besproken. In dat voortraject zijn de verschillende belangen van allerlei partijen duidelijk naar voren gekomen en meegewogen. In het ontwerpverkeersbesluit zijn deze uiteengezet.

In overeenstemming met het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht heeft het Ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Amsterdam 2025 gedurende zes weken ter inzage gelegen van 11 september 2023 tot en met 23 oktober 2025 met de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. In totaal zijn er 352 zienswijzen ontvangen.

De ingediende zienswijzen zijn zorgvuldig gelezen. De Nota van Beantwoording bevat een samenvattingen van alle zienswijzen die voor en tegen het ontwerpverkeersbesluit zijn gericht op onderwerp. Per onderwerp is door het college op de zienswijzen gereageerd. Aan de hand daarvan heeft het college

een afweging gemaakt tussen het algemene luchtkwaliteits- en klimaatbelang dat met dit besluit wordt gediend en de individuele belangen van ondernemers.

Het college begrijpt dat ondernemers zich zorgen maken over de gevolgen die de nul-emissiezone voor hen kan hebben. Het college is echter van oordeel dat de met het verkeersluit gediende belangen zwaarder wegen dan de individuele belangen. Samen met het ontheffingenbeleid, de landelijke vrijstellingen en de subsidieregelingen is volgens het college een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand gekomen waarmee niet alleen het algemeen belang is gediend, maar ook voldoende rekening is gehouden met de belangen van ondernemers. Daarbij wijst het college specifiek op de aanvullende ontheffingen die in het leven zijn geroepen op basis van de ingediende zienswijzen. Voor meer informatie hierover verwijst het college naar hoofdstuk 14 van de nota van beantwoording.

Gevolgdde procedure

Dit verkeersbesluit is voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Awb. Het in artikel 24 van het BABW bedoelde overleg met de vertegenwoordiger van de korpschef van de Nationale politie, regionale eenheid Amsterdam heeft plaatsgevonden en deze is akkoord met dit besluit.

Besluit:

1. tot instelling van een geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's conform verkeersbord **C22c** met daarboven het woord 'zone', daaronder wordt onderbord **C22C1** geplaatst en daaronder wordt een bord met het pictogram van een camera geplaatst, samen met het logo van de gemeente Amsterdam;
2. tot toepassing van onder 1 genoemde geslotenverklaringen op alle straten die gelegen zijn in het op de bij dit besluit gevoegde kaart aangegeven gebied; deze kaart (Bijlage 2) maakt integraal onderdeel uit van dit besluit;
3. te bepalen dat aanvullend op de wettelijke overgangsregeling voor vrachtwagens zoals bedoeld in artikel 86e, vijfde lid, onder c van het RVV 1990 ook overige vrachtauto's, zijnde niet oplegger-trekkers, met emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020, tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de nul-emissiezone door middel van een automatische ontheffing;
4. te bepalen dat kampeerwagens met voertuigclassificatie N en carrosseriecode SA van kentekenhouders die in de nul-emissiezone woonachtig zijn, toegang hebben tot de nul-emissiezone door middel van een automatische ontheffing;
5. dat dit besluit in werking treedt op 1 januari 2025;
6. dat dit besluit wordt aangehaald als 'Definitief verkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Amsterdam 2025'.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 18 juni 2024

De Voorzitter

Femke Halsema

De gemeentesecretaris

Peter Teesink

Bekendmaking van dit besluit geschiedt op de voorgeschreven wijze.

Beroep en voorlopige voorziening

Tegen het definitieve verkeersbesluit kunnen belanghebbenden binnen zes weken, ingaande op de dag na bekendmaking van dit besluit, beroep instellen bij de Rechtbank Amsterdam, sector bestuursrecht algemeen, postbus 75850, 1070 AW Amsterdam.

Het indienen van een beroepschrift heeft geen schorsende werking. Hiervoor moet een voorlopige voorziening worden ingediend bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Amsterdam, sector bestuursrecht algemeen. Als de voorzieningenrechter het verzoek toekent, is het besluit opgeschort.