



Verkeersbesluit Milieuzone Taxi's en Autobussen Amsterdam



Besluit college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

Datum 17 oktober 2017

Onderwerp Milieuzone taxi's en autobussen

Zaaknummer V&OR/INT/2017000141

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op:

- 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);
- het Bevoegdhedenbesluit ambtelijke organisatie Amsterdam;

Overwegende:

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

Uit het oogpunt van de doelstellingen:

- Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer (artikel 2 lid 2 sub a Wvw 1994)
- Het bevorderen van doelmatig of zuinig energiegebruik (artikel 2 lid 3 sub a)

Is het gewenst om in Amsterdam, per 1 januari 2018, de bij besluit van 20 oktober 2016 vastgestelde geslotenverklaring voor vrachtauto's (Euro O-III) en bestelauto's (Diesel 1999 en ouder) uit te breiden met een geslotenverklaring voor dieseltaxi's (met M1-voertuigcode en taxiregistratie bij RDW) met een Datum Eerste Toelating van het jaar 2008 en ouder, en voor dieselautobussen (met M2- en M3-voertuigcode) met een Datum Eerste Toelating van het jaar 2004 en ouder, een uitbreiding zoals voorzien in de Agenda Duurzaamheid die op 11 maart 2015 is vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam en is bekrachtigd met het besluit "Maatregelenpakket Schone Lucht voor Amsterdam", dat op 22 juni 2016 is vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam.

Een en ander zoals aangegeven in onderstaand besluit en op de kaarten met het gebied voor de Milieuzone taxi en autobussen Amsterdam (bijlage 1 en 2).

Motivering

Amsterdam werkt aan de verbetering van de luchtkwaliteit, omdat luchtverontreiniging schadelijk is voor de volksgezondheid. Daarnaast voldoet Amsterdam nog niet overal aan de Europese normen voor de buitenluchtkwaliteit; dit kan belemmerend werken voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Dat zijn de redenen voor uitbreiding van de milieuzone voor bestelauto's en vrachtauto's met taxi's en autobussen.



Met de vaststelling van de Agenda Duurzaamheid door de gemeenteraad op 11 maart 2015 is de basis gelegd voor een koers naar uitstootvrij vervoer in de stad in 2025; de ambitie is zoveel mogelijk verkeerscategorieën uitstootvrij te hebben in 2025. Voor alle categorieën wordt daarmee duidelijkheid en een handelingsperspectief geboden voor de lange termijn. Om de ambitie te bereiken wordt er gestreefd naar een zo breed mogelijk pakket aan maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Bij het "Maatregelenpakket Schone Lucht voor Amsterdam" gaat om een integraal pakket van maatregelen, dat zowel faciliterend, stimulerend als regulerend is. Uitgangspunt is dat iedereen die een vervoermiddel in de stad gebruikt, de verantwoordelijkheid heeft om bij te dragen aan gezondere lucht. De focus ligt daarbij op de belangrijkste vervuilende voertuigen van de verkeersgroepen: vrachtauto's, bestelauto's, taxi's, autobussen, personenauto's en brom- en snorfietsen.

In de Agenda Duurzaamheid is de milieuzone voor de belangrijkste vervuilende voertuigen, waaronder die voor taxi's en autobussen, voor het eerst aangekondigd. Op 5 januari 2016 zijn de uitgangspunten van de milieuzone door het college van B&W vastgesteld. In het besluit van het college van B&W van 2 februari 2016 "Maatregelenpakket Schone Lucht voor Amsterdam" is deze milieuzone nader gespecificeerd en zijn toegangscriteria benoemd.

Dit maatregelenpakket met de milieuzone voor de verschillende voertuigen, waaronder taxi's en autobussen, heeft vervolgens ter inspraak gelegen. Op basis van de inspraakreacties heeft het college van B&W maatregelenpakket aangepast en ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. De gemeenteraad heeft op 22 juni 2016 ingestemd met het maatregelenpakket én de milieuzone voor taxi's en autobussen.

De milieuzone van Amsterdam is een ruimtelijk begrensd gebied dat is gelegen binnen een deel van de gemeente Amsterdam, waar om reden van leefbaarheid, in het bijzonder milieuhinder met betrekking tot lucht, een selectief toelatingsbeleid voor voertuigen wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder.

Door uitbreiding van de huidige milieuzone voor bestelauto's en vrachtauto's met de voertuigcategorieën taxi's en autobussen worden de doelstellingen uit de Wegenverkeerswet 1994 zoals eerder genoemd, gediend. Het invoeren van de milieuzone is een noodzakelijk en geschikt instrument om het luchtkwaliteitsdoel te bereiken.

Over de gunstige effecten van het invoeren van een milieuzone voor taxi's en autobussen op de luchtkwaliteit is door TNO onderzoek gedaan. In de desbetreffende rapportage van TNO is hier uitvoerig op ingegaan, evenals in het Maatregelenpakket schone lucht voor Amsterdam (bijlage 2 bij het Raadsbesluit) en de Nota van beantwoording (bijlage 3 bij het Raadsbesluit). Deze informatie is raadpleegbaar op www.amsterdam.nl/milieuzone.

De belangrijkste karakteristieken van deze milieuzone voor taxi's en autobussen zijn:

- A. geen toegang voor dieseltaxi's (met M1-voertuigcode en taxiregistratie bij RDW) met datum eerste toelating (DET) 2008 en ouder;
- B. geen toegang voor dieselautobussen (met M2- en M3-voertuigcode) met een DET van 2004 en ouder;
- C. een begrenzing van de milieuzone die gelijk is aan de huidige milieuzone voor vrachtauto's en bestelauto's;
- D. ingangsdatum per 1 januari 2018.

Ad A. Wat betreft het toegangscriterium voor dieseltaxi's is gekozen voor DET 2008 en ouder, omdat daarmee nagenoeg alle dieseltaxi's met een motor met Euroklasse IV of lager en dus de meest vervuilende voertuigen worden geweerd.

Ad B. Wat betreft het toegangscriterium voor dieselautobussen is gekozen voor DET 2004 en ouder, omdat daarmee alle dieselautobussen met Euro O-III – vergelijkbaar met vrachtauto's - en ook de meest vervuilende voertuigen worden geweerd.

Ad C. Wat betreft de begrenzing van de milieuzone dieselautobus is vanwege de eenduidigheid en ter gewenning voor het verkeer nu gekozen om de omvang gelijk te laten lopen met die voor taxi's, vrachtauto's en bestelauto's. Deze omvang zal in de toekomst veranderen en vanaf 1 januari 2020 wel de gehele bebouwde kom beslaan. Daartoe zal het college van B&W op termijn een nieuw besluit nemen.

De milieuzone is van toepassing op alle straten die vallen in de zone aangegeven op de kaart van bijlage 1 en 2 en is hetzelfde als die voor bestelauto's en vrachtauto's. Met een wegmarkering wordt de contour van de zone nog extra gemarkeerd.



De milieuzone taxi is opgenomen in de het convenant 'Schone taxi's voor Amsterdam' (bijlage 4). Het Convenant Schone Taxi's is in februari 2016 ondertekend door alle Toegelaten Taxi Organisaties (TTO's) en door wethouders Litjens en Choho namens de gemeente Amsterdam. In het convenant 'Schone taxi's voor Amsterdam' is een pakket aan maatregelen (stimuleren, faciliteren, reguleren) opgenomen dat moet leiden tot een uitstootvrije taxibranche in 2025. Het convenant gaat naast de milieuzone voor taxi's per 2018 in op een subsidieregeling voor uitstootvrije taxi's, schone taxistandplaatsen, oplaadmogelijkheden voor elektrische taxi's, het gebruik van doelgroep stroken en inkoop van schoon taxivervoer door de gemeente.

Overigens zijn de in het convenant genoemde maatregelen van toepassing op alle geregistreerde taxivoertuigen.

Met betrekking tot de milieuzone autobussen is een convenant gesloten met het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf waarin een ontwikkelpad is afgesproken dat moet leiden naar uitstootvrij busvervoer eind 2025 (bijlage 5).

De milieuzone taxi zal worden gehandhaafd door middel van een ANPR-systeem (automatic number plate recognition, ofwel een kentekenherkenningsysteem) dat nu wordt gebruikt voor de handhaving van de milieuzone voor vracht- en bestelauto's, en vanaf 2018 ook voor brom- en snorfietsen.

De milieuzone autobussen zal ook worden gehandhaafd door middel van hetzelfde ANPR-systeem, maar omdat bij buitenlandse touringcars dit systeem niet via het kenteken de DET en brandstof kunnen worden achterhaald vindt handhaving ook plaats via buitengewoon opsporingsambtenaren. Zij kunnen op basis van het kentekenbewijs constateren wat de DET en brandstof van het voertuig is.

Geen ontheffingenbeleid

Van het verbod voor dieseltaxi's met een DET van 2008 en ouder en het verbod voor dieselautobussen met een DET van 2004 en ouder wordt in beginsel geen ontheffing verleend. De toegangseis is immers relatief mild en de milieuzone voor beide voertuigcategorieën is al geruime tijd geleden aangekondigd (maart 2015). Eigenaren hebben hierdoor voldoende tijd gehad om op het besluit te anticiperen.

Onder verwijzing naar artikel 62 jo 87 van het RVV kan een belanghebbende in zeer uitzonderlijke situaties het college van B&W toch om ontheffing van het verbod verzoeken. Het college van B&W zal naar aanleiding van een dergelijk verzoek op basis van alle specifieke feiten en omstandigheden van het desbetreffende geval beoordelen of sprake is van een situatie die zo uitzonderlijk is, dat ontheffing van het verbod gerechtvaardigd is.

Bebording milieuzone

Ter uitvoering van de milieuzone wordt gebruik gemaakt van de reeds geplaatste zoneborden C6z en C6ez (verkeersbesluit van het college van B&W van 20 oktober 2016 (LKW/UIT/20161020)): een zonaal uitgevoerde geslotenverklaring voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen.

De categorieën voertuigen waarvoor de geslotenverklaring geldt, staan vermeld op een onderbord. In verband met de omvang van de borden wordt gebruik gemaakt van onderbord I dan wel onderbord II. De onderborden verschillen niet in betekenis.

Onderbord I

Aan het reeds bestaande onderbord wordt aan de bovenzijde de tekst "diesel" toegevoegd. Daaronder staan de categorieën dieselmotorvoertuigen waarvoor de milieuzone geldt. Aan de al bestaande categorieën dieselvrachtauto's Euro O-III en dieselbestelauto's 1999 en ouder worden de categorieën dieseltaxi's en dieselautobussen toegevoegd door middel van

- het pictogram voor autobus met aansluitende de tekst "2004 en ouder", en
- het pictogram van een taxi met de tekst "taxi 2008 en ouder".

Tevens staat er op het onderbord de tekst "milieuzone" met het pictogram van een "camera".

De tekst op het onderbord "2004 en ouder" na het pictogram "autobus" betekent dat dieselautobussen met een DET van 2005 en jonger de milieuzone in mogen en dieselautobussen met een DET van 2004 en ouder geweerd worden uit de milieuzone.



De tekst op het onderbord "taxi 2008 en ouder" na het pictogram van een taxi betekent dat dieseltaxi's met een DET 2009 en jonger de milieuzone wel in mogen, en taxi's die worden aangedreven door een dieselmotor met een DET van 2008 en ouder geweerd worden uit de milieuzone.

Onderbord II

Op onderbord II zijn naast bovengenoemde toevoegingen aansluitend aan pictogrammen voor vrachtauto, bestelauto en autobus de teksten "vrachtauto", "bestelauto" en "autobus" toegevoegd.

Daarnaast is aansluitend aan de tekst "milieuzone" de tekst "low emission zone" toegevoegd.

De gesloten verklaringszoneborden (zie bijlage 3) en vooraankondigingsborden worden geplaatst op die plekken waar men nog een keuze heeft om de milieuzone te betreden dan wel te negeren. De huidige bebording wordt aangepast aan deze nieuwe gewenste situatie.

Belangenafweging

- Met de vaststelling van de Agenda Duurzaamheid door de Raad op 11 maart 2015 is de basis gelegd voor een koers naar uitstootvrij vervoer in de stad in 2025; de ambitie is zoveel mogelijk verkeersgroepen uitstootvrij te hebben in 2025;
- De gemeente Amsterdam kiest daarbij voor een eenduidig uitgangspunt: iedereen die een vervoersmiddel in de stad gebruikt, heeft de verantwoordelijkheid om bij te dragen aan gezondere lucht;
- De raad heeft na inspraak ingestemd met invoering van deze milieuzone van taxi's en autobussen;
- In het voortraject is uitvoerig overlegd met organisaties over de inhoud en wijze van invoering van de milieuzone voor taxi's en autobussen. Dit heeft geresulteerd in het convenant "Schone Taxi's voor Amsterdam" en een duurzaamheidsconvenant met het Gemeentelijk Vervoersbedrijf;
- Gezien de in dit besluit genoemde motivering weegt het individueel belang van een mogelijk benadeelde taxi- of autobus ondernemer niet op tegen het door de invoering van deze milieuzone gediende zwaarwegende algemene belang van een verbetering van de luchtkwaliteit in het belang van de gezondheid van de bewoners en bezoekers van de stad Amsterdam;
- Het in artikel 24 van het BABW bedoelde overleg met de vertegenwoordiger van de korpschef van de Nationale politie, regionale eenheid Amsterdam heeft plaats gevonden en de politie is akkoord met dit besluit.

Besluit:

1. In aanvulling op de milieuzone Amsterdam zoals die op dit moment voor vrachtauto's (Euro O-III) en bestelauto's (Diesel 1999 en ouder) geldt, tot het instellen van een zonaal uitgevoerde geslotenverklaring voor taxi's met een dieselmotor met een Datum Eerste Toelating van 2008 en ouder en voor autobussen met een dieselmotor met een Datum Eerste Toelating van 2004 en ouder, door onder de zoneborden C6z en C6ez als bedoeld in bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens die ten behoeve van de milieuzone Amsterdam zijn geplaatst op onderbord I

- de tekst "diesel" toe te voegen, en
- onder de reeds bestaande categorieën motorvoertuigen waarvoor het verbod nu ook geldt
 - het pictogram voor autobus en aansluitend de tekst "2004 en ouder", en
 - het pictogram van een taxi en aansluitend de tekst "taxi 2008 en ouder" te plaatsen.

en op onderbord II

- naast bovengenoemde toevoegingen aansluitend aan de pictogrammen voor vrachtauto, bestelauto en autobus de teksten "vrachtauto", "bestelauto" en "autobus" toe te voegen, en
 - aansluitend aan de "milieuzone" de tekst "low emission zone" toe te voegen.
2. Dat de geslotenverklaring van toepassing is op alle straten die gelegen zijn in de op de kaart in bijlage 1 en 2 aangegeven zone. Deze kaarten maken integraal onderdeel uit van dit besluit;
 3. Dat dit besluit wordt aangehaald als "Milieuzone taxi's en autobussen Amsterdam".

Namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

Mw E. Schieven



Directeur Verkeer en Openbare Ruimte

Bezwaar en beroep

Bent u het niet eens met dit besluit?

Dan kunt u binnen zes weken na publicatie in de Staatscourant tegen dit besluit bezwaar maken. Als verzenddatum van uw bezwaar geldt de poststempel op uw bezwaarschrift.

Stuur uw bezwaarschrift naar:

College van burgemeester en wethouders

T.a.v. Directie Juridische Zaken

Postbus 202

1000 AE AMSTERDAM

Of per mail naar: bezwaarenberoep@amsterdam.nl

Vermeld in uw bezwaarschrift altijd:

- Uw naam, adres en telefoonnummer
- De datum waarop u het bezwaar schijft en uw handtekening
- Het besluit waartegen u bezwaar maakt, met datum en referentienummer van het besluit
- Waarom u bezwaar maakt.

Na ontvangst informeert de gemeente u over de manier waarop uw bezwaarschrift wordt behandeld.

Dient iemand anders namens u een bezwaarschrift is? Stuur dan een machtiging mee.

Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van dit besluit niet. Het besluit blijft dus gelden.

Is dit voor u nadelig en kunt u de afloop van de bezwaarprocedure niet afwachten? Dan kunt u, als u een bezwaarschrift hebt ingediend, om een voorlopige voorziening vragen bij:

De Voorzieningenrechter van de rechtbank Amsterdam

Sector Bestuursrecht Algemeen

Postbus 75850

1070 AW Amsterdam

Bijlage

1 kaart milieuzone taxi's

2 kaart milieuzone autobussen

3 Voorbeeld zonebord met onderbord

4 Convenant Schone taxi's voor Amsterdam

5 Duurzaamheidsconvenant GVB