



Ontwerpbesluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam houdende regels over aanscherping en uitbreiding milieuzone Amsterdam 2020 (Ontwerpverkeersbesluit Milieuzone Amsterdam 2020)

✘ **Gemeente Amsterdam**
✘
✘

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

- gelet op artikel 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 openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in Afdeling 3.4. van de Awb;

is voornemens om bij verkeersbesluit aan de bestaande milieuzone voor dieselbedrijfsauto's, autobussen, vrachtauto's en taxi's de voertuigcategorie dieselpersonenauto's toe te voegen, de milieuzone voor wat betreft dieselbedrijfsauto's aan te scherpen en voor alle voertuigen geografisch uit te breiden, zodat de in het Actieplan Schone Lucht genoemde doelstelling voor luchtkwaliteit wordt behaald en de milieuzone door toepassing van nieuwe borden en toelatingsregimes voldoet aan nieuwe landelijke regelgeving.

Overwegingen ten aanzien van dit besluit:

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

Luchtverontreiniging bestaat uit een mengsel van veel stoffen, zoals stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀, PM_{2.5}) waaronder elementair koolstof (EC), oftewel roet. 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. Kinderen in gebieden met veel luchtvervuiling hebben bijvoorbeeld vaker bronchitis en gemiddeld een iets minder goede longfunctie.



Hiermee is het belang van schone lucht gegeven. In het Actieplan Schone Lucht zoals vastgesteld op 1 oktober 2019 beschrijft het college op hoofdlijnen hoe Amsterdam van nu tot 2030 toewerkt naar schonere en gezondere lucht in de stad. Het college neemt daartoe verschillende maatregelen van faciliterende, stimulerende en regulerende aard. Alle maatregelen in het Actieplan zorgen ervoor dat Amsterdam zo snel mogelijk voldoet aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. De ambitie gaat echter verder en richt zich op het halen van de advieswaarden van de World Health Organization (WHO) in 2030.

Een milieuzone maakt het - als regulerende maatregel - mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren uit delen van de stad met als doel het verbeteren van de leefbaarheid, met name op het punt van de luchtkwaliteit, in de stad. Deze maatregel zorgt voor een verlaging van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen en draagt daarmee bij aan een vermindering van de hierboven beschreven gezondheidsrisico's. Ook draagt deze maatregel bij aan het wegnemen van (dreigende) overschrijdingen van grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide.

In dat licht is in het Actieplan aangekondigd dat de huidige milieuzone voor dieselvrachtauto's, dieselbedrijfsauto's (N1), dieseltaxi's, en dieselautobussen mogelijk geografisch wordt uitgebreid; daarnaast is de introductie van een milieuzone voor oude dieselpersonenauto's aangekondigd, evenals een aanscherping van de milieuzone voor dieselbedrijfsauto's. Dit besluit is een uitwerking van deze in het Actieplan aangekondigde maatregelen.

Landelijke harmonisatie

De huidige milieuzones en voorgenomen maatregelen moeten tevens in lijn worden gebracht met nieuwe landelijke regelgeving voor milieuzones. Bij besluit van 29 oktober 2019 zijn het RVV, het BABW en het Kentekenreglement per 1 januari 2020 gewijzigd (Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones, Staatsblad 2019, 398, 11 november 2019, hierna: het wijzigingsbesluit). Daarmee is een landelijk geharmoniseerd systeem voor milieuzones voor dieselpersonenauto's, -bedrijfsauto's, -vrachtauto's en autobussen geïntroduceerd. Amsterdam dient in overeenstemming met de nieuwe regelgeving een nieuw verkeersbesluit te nemen en nieuwe (onder)borden te plaatsen.

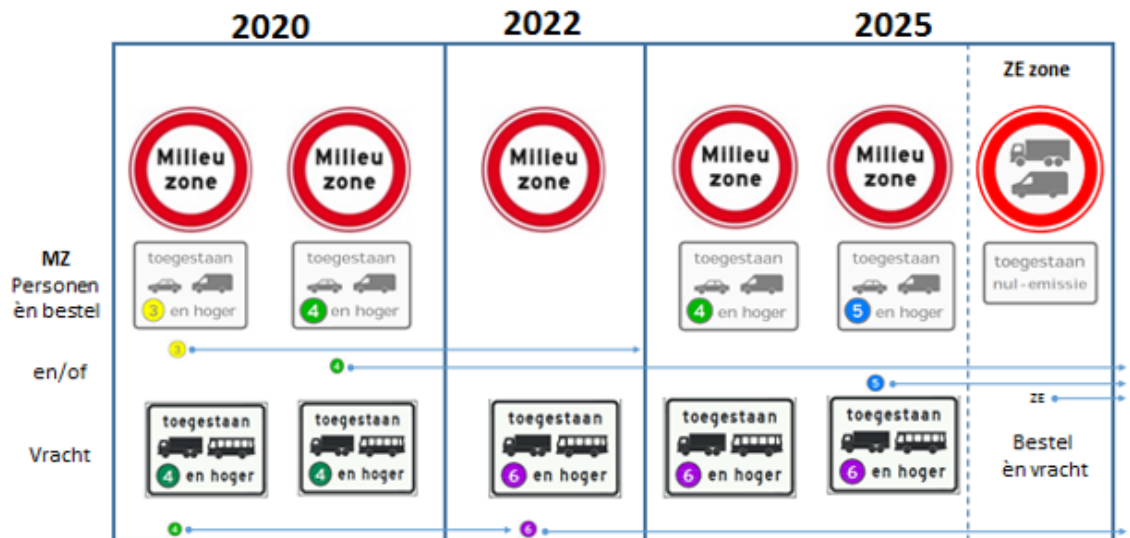
Het bestaande verkeersbord voor de aanduiding van een milieuzone voor dieselvrachtauto's C22a is verruimd. Dit bord moet nu niet alleen voor dieselvrachtauto's maar ook voor milieuzonering voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's, en - autobussen worden gebruikt. Ook volgt uit de regelgeving dat op specifieke onderborden wordt aangegeven welke categorieën voertuigen van de milieuzone zijn uitgezonderd, ofwel het toegangsregime.

Voertuigen zijn op basis van een in het Kentekenreglement voorschreven systematiek gekoppeld aan een emissieklasse die als authentiek gegeven behorend bij dat voertuig staat geregistreerd in het Kentekenregister bij de Dienst Wegverkeer (RDW). Met dat systeem wordt aangesloten bij de milieukeurmerken van de voertuigen. Grofweg geldt dat hoe hoger de emissieklasse is, des te minder verontreinigende stoffen worden uitgestoten.

Bij de start van het geharmoniseerde systeem in 2020 kunnen gemeenten bij het weren van personen- en bedrijfsauto's de grens leggen bij emissieklasse 3 (gele signalering op onderbord) of emissieklasse 4 (groene signalering op onderbord). In 2025 is het niet meer mogelijk om emissieklasse 3 te hanteren, maar zal de begrenzing komen te liggen bij emissieklasse 4 of emissieklasse 5 (blauwe signalering op onderbord). Daarmee wordt beoogd het toegangsregime van de milieuzone mee te ontwikkelen met de autonome verschoning van het wagenpark en stand van de techniek.

Voor vrachtauto's en autobussen bestaat er geen keuze in het toegangsregime. Bij de start van het geharmoniseerde systeem in 2020 wordt het (vigerende) toegangsregime van emissieklasse 4 gecontinueerd (groene signalering op onderbord). In 2022 volgt een begrenzing bij emissieklasse 6 (paarse signalering op onderbord).

Het landelijke harmonisatiesysteem ziet er als volgt uit:



Verder geldt op grond van artikel IV, eerste lid, van het wijzigingsbesluit een overgangsregeling zodat Amsterdam uiterlijk november 2020 moet voldoen aan de nieuwe regels. De landelijke harmonisatieregels zien niet op (milieuzones voor) brom- en snorfietsen.

Uitzondering voor milieuzone taxi

Verder biedt de landelijke harmonisatieregeling een overgangsregeling voor gemeenten met een op 29 juni 2018 reeds bestaande milieuzone voor taxi's als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, met een dieselmotor. Deze gemeenten moeten uiterlijk 1 januari 2025 aan artikel 86d van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 voldoen, indien met de betreffende milieuzone taxi's worden geweerd die niet met een milieuzone voor personen- en bedrijfsauto's, bedoeld in artikel 86d, tweede en derde lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, kunnen worden geweerd. Het gaat hierbij om een milieuzone voor taxi's met een dieselmotor die strenger is dan de strengste (groene) milieuzone die in het geharmoniseerde systeem tot 2025 beschikbaar is voor personen- en bedrijfsauto's. Vanaf 1 januari 2025 heeft een gemeente voor taxi's de keuze om aan te sluiten op het geharmoniseerde systeem en de dan geldende opties voor het toegangsregime voor personen- en bedrijfsauto's, zoals volgt uit artikel 86d, vierde lid, en de in bijlage 1 opgenomen onderborden C22a2 en C22a3, van het RVV 1990.



In Amsterdam geldt sinds 1 januari 2018 een milieuzone waarmee dieseltaxi's met een DET van 2008 of ouder worden geweerd. Deze zone is strenger dan de in 2020 strengst mogelijke groene zone voor personen- en bedrijfsauto's. Dat betekent dat de milieuzone voor taxi's tot 2025 wat toelatingsregime betreft niet gewijzigd wordt, met dien verstande dat in lijn met de systematiek voor de andere voertuigcategorieën ook voor taxi wordt bepaald welke voertuiggroep er nog wel in mag.

Effecten luchtkwaliteit

TNO heeft de effecten van de in het Actieplan aangekondigde introductie van een milieuzone voor dieselpersonenauto's en aanscherping voor bedrijfswagens (emissieklasse 4 en hoger), en een geografische uitbreiding van de bestaande en voorgestelde milieuzones in het jaar 2020 onderzocht. De resultaten van dat onderzoek zijn te vinden in "Luchtkwaliteitseffecten van de mogelijke nieuwe en uitgebreide milieuzones" (TNO 2019 R11546, 25 oktober 2019).

Momenteel zijn er in de huidige milieuzone overschrijdingslocaties voor NO₂, ofwel locaties waar de Europese grenswaarde voor NO₂ niet wordt gehaald (bron: voorlopige NSL- monitoringsresultaten 2018). Verder doen zich in sommige van de uitbreidingsgebieden risico's op overschrijdingen voor.

Uit de rapportage van TNO blijkt dat invoering van de onderzochte maatregelen de NO₂- concentratie, de fijnstofconcentratie waaronder de fractie roet per 2020 over een groot deel van de stad vermindert. Deze vermindering van concentratie doet zich voor in zowel de huidige milieuzone als in de uitbreidingsgebieden met een uitstralingseffect naar buiten.

Dat betekent dat dit besluit bijdraagt aan het zo snel mogelijk oplossen van de overschrijdingslocaties, het voorkomen van nieuwe overschrijdingslocaties en het terugdringen van fijnstofconcentratie, en dus aan het bereiken van de doelstelling uit het Actieplan.

Milieuzone Amsterdam 2020

Naar het oordeel van het college worden gelet op de hiervoor beschreven effecten als gevolg van de voorgestelde maatregelen 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. De maatregelen leiden immers tot vermindering van de concentratie NO₂, fijnstof (PM_{2,5}) en EC in de gehele stad, waarmee de luchtkwaliteit in Amsterdam verbetert, hetgeen in het belang is van de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad.

Het college kiest er dan ook voor om aan de bestaande milieuzone voor dieselbedrijfsauto's, autobussen, vrachtauto's en taxi's de voertuigcategorie dieselpersonenauto's toe te voegen, en zal deze milieuzone voor wat betreft dieselbedrijfsauto's aanscherpen. Daarbij kiest Amsterdam op basis van de landelijke harmonisatie voor emissieklasse 4, en dat betekent dat alle dieselbedrijfsauto's, -personenauto's, -vrachtauto's en -autobussen met emissieklasse 4 of hoger toegang hebben tot de milieuzone Amsterdam 2020.

Geografische uitbreiding milieuzone



Op basis van de door TNO beschreven effecten en na consultatie van de stadsdelen kiest Amsterdam ervoor om de milieuzone voor alle voertuigen geografisch uit te breiden tot het gebied binnen de Ring A10, zoals aangegeven op de bij dit besluit gevoegde kaart.

Dat betekent dat de volgende gebieden aan het reeds bestaande milieuzonegebied worden toegevoegd: -Amsterdam Noord (gebied binnen de ring A10), Westpoort (gebied binnen de ring A10), Houthavens, Cruquius, Zeeburgereiland, Amstel Businesspark (Overamstel) (m.u.v. van klein gebied binnen Ring A10 op grond gemeente Ouder-Amstel), Rai en Schinkel (het gebied binnen de ring A10).

Deze uitbreiding draagt niet alleen bij aan het bereiken van de doelstellingen zoals uiteengezet in het Actieplan, maar tevens aan duidelijkheid voor de weggebruiker. Eenduidigheid van de grenzen van de milieuzone en daarmee helderheid voor bezoekers en bewoners van de stad zijn zowel juridisch als wat betreft draagvlak voor de Amsterdamse ambities van groot belang. De ring A10 vormt een fysieke en mentale grens voor bewoners en bezoeker van de stad en als deze samenvalt met de grens van de milieuzone biedt dat eenvoudige helderheid.

Landelijke vrijstellingen

Uit de landelijke regelgeving volgt verder dat de volgende specifieke voertuigcategorieën per 1 januari 2020 vrijgesteld zijn, hetgeen betekent dat een geslotenverklaring vanwege een milieuzone niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

1. Kampeerwagens, maar dan alleen toegang tot de milieuzone waarin het voertuig van de eigenaar geregistreerd staat; dit is bedoeld om voertuigeigenaren in staat te stellen voor hun huis in- en uit- te pakken;
2. Eigenaren van oldtimers (personen- en bedrijfsauto's, kampeerwagens, vrachtautos en autobussen) van 40 jaar en ouder zijn vrijgesteld van de milieuzones;
3. Eigenaren van voor rolstoelen toegankelijke voertuigen die als zodanig herkenbaar zijn door middel van een voertuigcode in het kentekenregister van de RDW zijn landelijk vrijgesteld;
4. Acht categorieën vrachtauto's die worden gebruikt voor speciale doeleinden (hierbij kan gedacht worden aan betonmolens, straatvegers etc.); deze zijn landelijk vrijgesteld tot ze 13 jaar oud zijn.

(Lokaal) ontheffingenbeleid

Daarnaast zal Amsterdam op grond van de landelijke harmonisatieregeling samen met andere gemeenten een gezamenlijk ontheffingenbeleid gaan ontwikkelen voor voertuigen die om medische redenen zijn aangepast voor € 500,00 of meer. Indien eenmaal een ontheffing ergens is verkregen, dan geldt deze landelijk. Boven de al landelijke vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheden is er ook de mogelijkheid om nog aanvullend lokaal ontheffingenbeleid te maken. Op dit moment wordt samen met relevante organisaties onderzocht of- en zo ja, welk aanvullend ontheffingenbeleid noodzakelijk is. Los hiervan zal het ook altijd mogelijk zijn om in schrijvende gevallen of in gevallen die niet waren voorzien bij totstandkoming van de milieuzone, een beroep te doen op de hardheidsclausule.

Subsidies

Per 1 januari 2020 is de 'Subsidieverordening voor tegemoetkoming sloop en vervanging van vervuilende dieselvoertuigen Amsterdam 2020' in werking getreden. Op basis van deze verordening komen alle Amsterdammers met een dieselpersonen- of bedrijfsauto met emissieklasse 0-3 in aanmerking voor



een sloopsubsidie. Voor stadspashouders met een groene stip bestaat aanvullend aan sloop de mogelijkheid subsidie te krijgen voor de aanschaf voor vervangend vervoer (personen- of bedrijfsauto minimaal emissieklasse 4, niet zijnde diesel, elektrisch personen- of bedrijfsauto of elektrische brom- of snorfiets) of een schoon alternatief (OV- Of deelauto-abonnement of fiets).

Daarnaast zijn er vanaf 1 december 2019 ook twee nieuwe subsidies beschikbaar voor voertuigcategorieën die als eerste te maken krijgen met het in het Actieplan aangekondigde uitstootvrije gebied voor de aanschaf van uitstootvrije taxi's en uitstootvrije bedrijfsvoertuigen (bedrijfsauto, vrachtauto en autobus). Tot slot wordt er vanuit het landelijk afgesloten klimaatakkoord gewerkt aan een landelijke subsidieregeling voor uitstootvrije voertuigen, de verwachting is dat deze regeling in 2020 aan de Tweede Kamer wordt voorgelegd.

Wijze van invoering

Ter uitvoering van dit verkeersbesluit wordt de in artikel 86d, eerste lid, van het RVV bedoelde geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22a voorzien van een onderbord met daarop ter verduidelijking dat de milieuzone uitsluitend betrekking heeft op dieselveertuigen de tekst "diesel" en daaronder de onderborden C22a2 en C22a8, zodat deze milieuzone toegankelijk is voor dieselpersonen, bedrijfs-, en vrachtauto's en autobussen met een emissieklasse vier of hoger.

Voor wat betreft de geslotenverklaring voor taxi's wordt onder de hiervoor genoemde onderborden een onderbord geplaatst met daarop de tekst "toegestaan", daaronder het pictogram van een taxi en de tekst "taxi" daaronder de tekst "2009 en jonger". Tot slot wordt onder deze borden nog een bord met het pictogram van een camera geplaatst, samen met het logo van de gemeente Amsterdam.

In bijlage 1 bij dit besluit staan de toegepaste borden. De omvang van de milieuzone is gelijk aan het groene gebied op de bij dit besluit in bijlage 2 gevoegde kaart. De geografische uitbreiding (herkenbaar als het donkergroene gedeelte) geldt ook voor taxi's.

De milieuzone 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 daartoe bevoegde bijzondere opsporingsambtenaren.

Communicatie

In verband met de introductie van een milieuzone voor dieselpersonenauto's en de aanscherping van de milieuzone dieselbedrijfsauto's wordt de communicatie afgestemd op de landelijke communicatie vanuit de Rijksoverheid. De Rijksoverheid heeft aangegeven 240.000 eigenaren van voertuigen die mogelijk geraakt worden door de nieuwe regels een brief te sturen. Daarnaast zal de gemeente Amsterdam zelf communiceren naar de Amsterdamse eigenaren en andere Amsterdammers. Potentiële kopers van oude dieselveertuigen worden met online banners (o.a. op Marktplaats) gewaarschuwd dat hun potentiële aankoop misschien volgend jaar niet is toegestaan. Ook over de uitbreiding van de milieuzones wordt uitgebreid gecommuniceerd, vooral met personen die hier mee te maken hebben. Zoals met bewoners en eigenaren/werknemers van bedrijven op de locaties en de bezoekers en leveranciers van deze bedrijven.



Belangenafweging

In het voortraject is uitvoerig overleg gepleegd met belangenorganisaties zoals BOVAG, ANWB, en FEHAC, met het Rijk, gemeenten, de Vervoerregio, de stadsdelen, en de Commissie Bevoorrading Amsterdam (CBA), over de inhoud en uitvoering van de maatregelen. In dat voortraject zijn de verschillende belangen van allerlei partijen duidelijk naar voren gekomen.

Het college stelt vast dat voor individuen persoonlijke en voor bedrijven in het algemeen economische belangen in het geding zijn, indien zij beschikken over een voertuig dat de milieuzone niet in mag. Echter, deze mogelijke nadelige gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit ondervinden wegen naar het oordeel van het college niet op tegen het belang dat is gediend met dit verkeersbesluit, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit in Amsterdam en daarmee het voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid. Daarbij wijst het college tevens op de vrijstellingen, het nog verder uit te werken (lokale) ontheffingenbeleid en de subsidieverordening(en), waarin rekening wordt gehouden met hen die meer dan anderen worden geraakt door de nadelige gevolgen van de milieuzone.

Gevolgde procedure

Dit verkeersbesluit wordt voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerpverkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van 6 januari 2020. Iedereen kan vanaf 6 januari 2020 tot en met 17 februari 2020 naar keuze schriftelijk of mondeling zienswijzen indienen.

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 intrekking van het besluit van 17 oktober 2017 (Staatscourant 2017, 60794);
2. tot intrekking van het besluit van 20 oktober 2016 (Staatscourant 2016, 56970);
3. tot instelling van een geslotenverklaring krachtens een verkeersbord C22a vanwege een milieuzone die door plaatsing van een onderbord met de daarop de tekst "diesel" en daaronder de onderborden C22a2 en C22a8 toegankelijk is voor dieselpersonen-, bedrijfs- vrachtauto's, en autobussen met een emissieklasse vier of hoger; voor wat betreft de geslotenverklaring voor taxi's wordt onder voornoemde borden een onderbord geplaatst met daarop de tekst "toegestaan"; daaronder het pictogram van een taxi en de tekst "taxi"; en daaronder de tekst "2009 en jonger"; tot slot wordt daaronder een bord met het pictogram van een camera geplaatst, samen met het logo van de gemeente Amsterdam;
4. tot toepassing van onder 3 genoemde geslotenverklaringen op alle straten die gelegen zijn in het op de bij dit besluit gevoegde kaart aangegeven gebied; deze kaart maakt integraal onderdeel uit van dit besluit;
5. dat dit besluit in werking treedt op 1 november 2020;
6. dat dit besluit wordt aangehaald als "Milieuzone Amsterdam 2020".

Aldus vastgesteld in de vergadering van 11 november 2019.

De voorzitter



Femke Halsema

De gemeentesecretaris

Peter Teesink

Bekendmaking van dit besluit geschiedt op de voorgeschreven wijze.

MEDEDELINGEN

Inzien stukken

Het ontwerpverkeersbesluit ligt vanaf 6 januari 2020 t/m 17 februari 2020 op de volgende wijzen ter inzage:

-Digitaal via www.officielebekendmakingen.nl/staatscourant . Hierop zijn uitsluitend het ontwerpverkeersbesluit met bijlagen in te zien. U kunt het zaaknummer van het besluit als zoekopdracht ingeven.

-Digitaal via www.amsterdam.nl/inspraak. Hierop vindt u naast een link naar de Staatscourant ook overige relevante informatie betreffende het ontwerpverkeersbesluit en het Actieplan Schone Lucht.

-Fysiek bij stadsloket Centrum van de gemeente Amsterdam, Amstel 1, 1011 PN Amsterdam. Hier ligt een kopie van het ontwerpverkeersbesluit met bijlagen ter inzage. U kunt zich melden bij de receptie voor een juiste doorverwijzing. Openingstijden van het stadsloket Centrum zijn maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag van 8.00 tot 18.00 uur.

Inbrengen zienswijzen

Een ieder kan gedurende bovengenoemde periode van inzage een mening in de vorm van een zienswijze bekend maken inzake het voorgenomen ontwerpverkeersbesluit. Dit kan naar keuze digitaal, schriftelijk en mondeling op de hieronder omschreven wijze.

Wilt u een zienswijze digitaal indienen dan kunt u hiervoor gebruik maken van een webformulier dat te vinden is op de website www.amsterdam.nl/inspraak . Te laat ingediende webformulieren (na 17 februari 2020]) worden ook niet meer in behandeling genomen.

Wilt u een zienswijze schriftelijk per post indienen dan kunt u deze, onder vermelding van "zienswijze ontwerpverkeersbesluit milieuzone Amsterdam 2020" verzenden aan:

College van burgemeester en wethouders van Amsterdam

t.a.v. Ruimte en Duurzaamheid, programma luchtkwaliteit, project milieuzones.



Postbus 95089

1090 HB Amsterdam.

Er wordt gezorgd voor de mogelijkheid om de zienswijze mondeling in te dienen.



