Gemeente Amsterdam

Opmerkingen voor publicatie:

Te publiceren in:	Staatscourant
Uiterlijk bekendmaken op:	21 april 2020
Niet eerder bekendmaken dan op:	21 april 2020
Consolideren op overheid.nl	Nee
Gevolgen voor de werking van een andere regeling:	1. besluit van 17 oktober 2017 (Staatscourant 2017, 60794) wordt ingetrokken 2. besluit van 20 oktober 2016 (Staatscourant 2016, 56970) wordt ingetrokken;
Externe informatieve bijlage voor de leesbaarheid:	n.v.t.
Andere bijzonderheden:	

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

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 artikel 3:4 van de Awb;
- het ontwerpverkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam houdende regels over aanscherping en uitbreiding milieuzone Amsterdam 2020 (Ontwerpverkeersbesluit Milieuzone Amsterdam 2020) van 11 november 2019, gepubliceerd in de Staatscourant van 6 januari 2020, nr. 1173.

heeft besloten 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 (NO_2), fijn stof (PM_{10}, $PM_{2.5}$) 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.

<u>Landelijke harmonisatie</u>
Naast doorvoering van de aangekondigde maatregelen moeten de bestaande milieuzones ook in lijn worden gebracht met nieuwe landelijke regelgeving.

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, hierna: het wijzigingsbesluit).

Met dit wijzigingsbesluit is een landelijk geharmoniseerd systeem voor milieuzones voor personen-, bedrijfs- en vrachtauto's en autobussen op diesel geïntroduceerd. Amsterdam dient overeenkomstig de nieuwe regelgeving een nieuw verkeersbesluit te nemen en nieuwe (onder)borden te plaatsen.

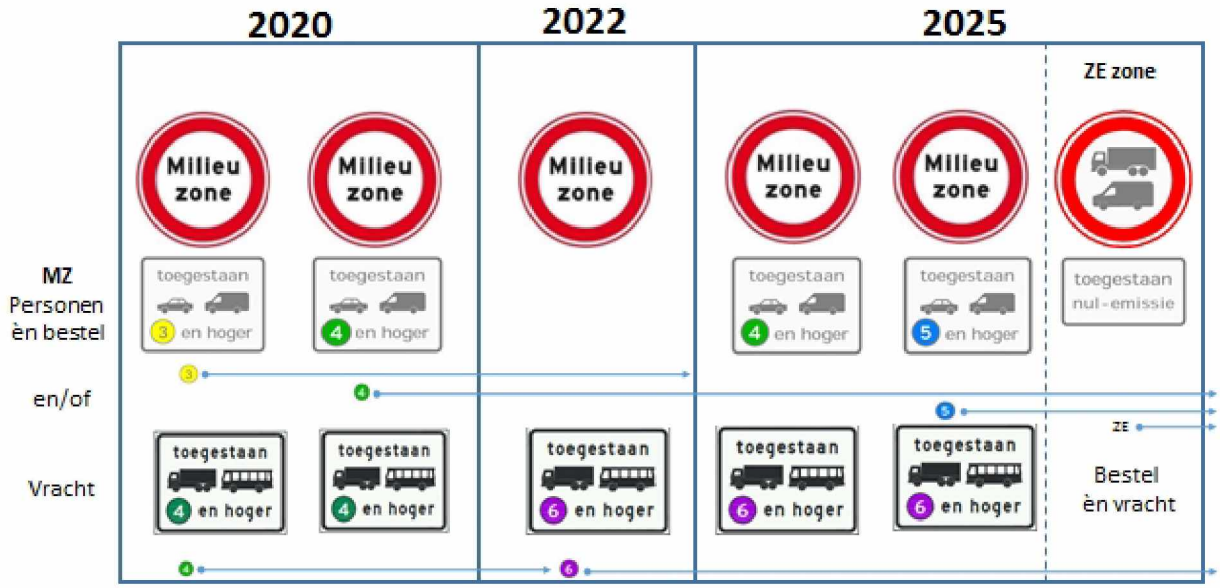
Het bestaande verkeersbord voor de aanduiding van een milieuzone voor dieselvrachtauto's C22a is verruimd. Dit bord moet nu niet alleen voor dieselvrachtauto's maar ook voor milieuzonering voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's, en - autobussen worden gebruikt. Ook volgt uit de regelgeving dat op specifieke 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 milieukenmerken 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.

<u>Uitzondering voor milieuzone taxi</u>
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 NO_2, ofwel locaties waar de Europese grenswaarde voor NO_2 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 NO_2-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 NO_2, 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, na consultatie van de stadsdelen en gelet op de

ingediende zienswijzen kiest Amsterdam ervoor om de omvang van de milieuzone voor personenauto's, bedrijfsauto's, vrachtauto's, autobussen, en taxi's uit te breiden tot het Amsterdams grondgebied binnen de Ring A10, met uitzondering van

- de Coen- en Vlothaven , de tegenovergelegen kade van de Mercuriushaven, en het westelijke deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord (hierna: de havengebieden), en
- de toerit naar de zuidelijke standbouwersingang RAI Amsterdam.

De uitbreiding van de milieuzone naar het gebied binnen de Ring A10 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 bezoekers van de stad en als deze zoveel mogelijk samenvalt met de grens van de milieuzone biedt dat eenvoudige helderheid.

In de havengebieden is hoofdzakelijk sprake van haven-gerelateerde bedrijvigheid zoals de overslag van en naar grote schepen waarvoor de bereikbaarheid van zwaar vrachtverkeer van buiten Amsterdam cruciaal is. In het kader van het convenant NDSM/Houthavens (2009) is voor deze gebieden (en enkele andere gebieden die niet direct aan het IJ gelegen zijn) bovendien afgesproken tot 2029 een 'pas op de plaats' te maken in de transformatie naar woongebied. In de uitgezonderde gebieden zal tot in ieder geval 2030 dan ook nog niet of nauwelijks sprake zijn van bewoning. Verder blijft uitsluitend de zuidelijke toerit naar de RAI Amsterdam, gelegen tussen de A10 en het RAI-gebouw en die tevens toegang biedt tot de P+R RAI, toegankelijk voor alle voertuigen; de noordelijke toerit naar de RAI valt wel binnen de milieuzone.

Het college is in nauwe afstemming met onder meer de vertegenwoordigers van de bedrijven en de Commissie Bevoorrading Amsterdam tot de conclusie gekomen dat deze gebieden uitgezonderd moeten blijven van de milieuzone. In deze gebieden wegen de gebieds- en bedrijfsspecifieke belangen die hiervoor uiteen zijn gezet zwaarder dan de effecten op de uchtkwaliteit.

<u>(Lokaal) ontheffingenbeleid</u>
Het college stelt in aanvulling op de in de landelijke harmonisatieregeling separaat het Ontheffingenbeleid Milieuzone Amsterdam 2020 (hierna: het ontheffingenbeleid) vast. Het ontheffingenbeleid is onder meer tot stand gekomen op basis van de ingediende zienswijzen en is het resultaat van een afweging die enerzijds rekening houdt met het belang dat is gediend met dit verkeersbesluit, namelijk verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam, en anderzijds de gevolgen die het verkeersbesluit heeft voor individuen en bedrijven.

Voor ontheffingenbeleid en de voorwaarden waaronder deze worden verleend wordt verwezen naar de publicatie in het Gemeenteblad, de Nota van Beantwoording en de website van de gemeente Amsterdam.

<u>Subsidies</u>
Per 1 januari 2020 is de 'Subsidieverordening voor tegemoetkoming sloop en vervanging van vervuilende dieselvoertuigen Amsterdam 2020' in werking getreden. Daarnaast zijn er sinds 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 is er landelijk een subsidieregeling voor uitstootvrije voertuigen gepubliceerd waarbij particulieren vanaf 1 juli 2020 voor nieuwe en tweedehands elektrische voertuigen een financiele bijdrage kunnnen aanvragen.

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 dieselvoertuigen 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 heeft de gemeente Amsterdam begin januari 2020 brieven gestuurd naar Amsterdamse eigenaren van voertuigen die niet voldoen. Verder worden potentiële kopers van oude dieselvoertuigen met online banners (o.a. op Marktplaats) gewaarschuwd dat hun potentiële aankoop misschien volgend jaar niet is toegestaan. Verder wordt over uitbreiding van de milieuzones 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.

In zomer en najaar van 2020 zal een brede publiekscampagne plaatsvinden waarbij bewoners en bezoekers van de stad worden geïnformeerd over de maatregelen, de consequenties voor de bereikbaarheid van de milieuzone en hun handelingsperspectief.

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.

In overeenstemming met het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht heeft het Ontwerpverkeersbesluit Milieuzone Amsterdam 2020 gedurende zes weken ter inzage gelegen van 6 januari 2020 tot en met 17 februari 2020, met de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Hierop zijn 234 zienswijzen ontvangen.

De ingediende zienswijzen zijn zorgvuldig gelezen. De Nota van Beantwoording bevat 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 milieu- en gezondheidsbelang dat met dit besluit wordt gediend en de individuele belangen van indieners.

Het college begrijpt dat de maatregel voor individuen persoonlijke en voor bedrijven economische gevolgen heeft, en dat die gevolgen ingrijpend kunnen zijn. Het college is ervan overtuigd dat de met het verkeersluit gediende milieu- en gezondheidsbelangen zwaarder wegen dan de andere belangen. Samen met het lokale ontheffingenbeleid, de landelijke vrijstellingen en de subsidieregeling is door vaststelling van dit verkeersbesluit een evenwichtig pakket maatregelen tot stand gekomen waarmee echter niet alleen die milieu- en gezondheidsbelangen maar ook de belangen van de individuen en bedrijven die zijn gediend.

Gevolgde procedure

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 14 april 2020.

De voorzitter
Femke Halsema

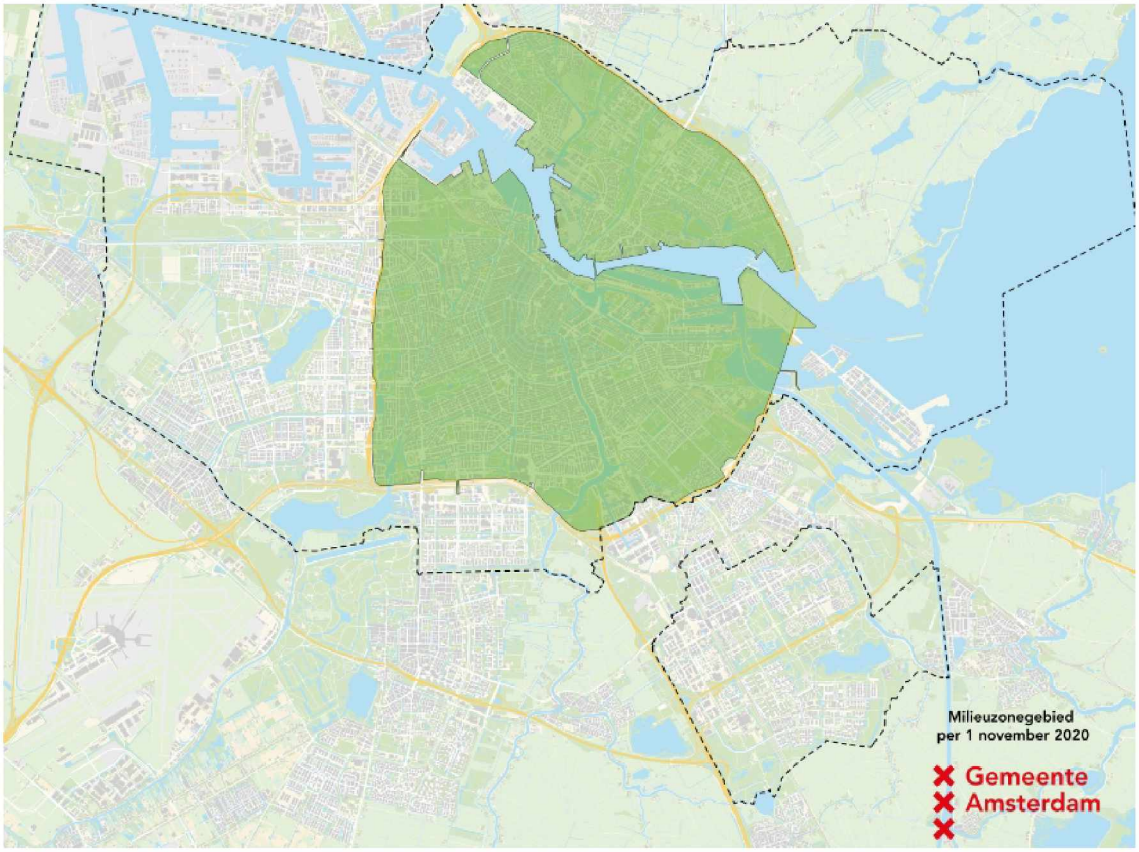
De gemeentesecretaris
Peter Teesink

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 tevens een voorlopige voorziening worden ingediend bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Amsterdam, sectorbestuursrecht algemeen. Als de voorzieningenrechter het verzoek toekent, is het besluit opgeschort.


ZONE
Milieu zone
diesel
toegestaan
4 en hoger
toegestaan
4 en hoger
toegestaan
taxi
2009 en jonger
Gemeente Amsterdam


Milieuzonegebied
per 1 november 2020
Gemeente
Amsterdam