Ontwerpverkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam met regels over aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's per 1 januari 2025 (Ontwerpverkeersbesluit milieuzone personenauto Amsterdam 2025)

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam is,

- 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;

voornemens om de milieuzone voor wat betreft dieselpersonenauto's aan te scherpen, zodat de in de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit genoemde doelstelling voor luchtkwaliteit (reductie van de uitstoot van fijnstof- en stikstofoxiden) en klimaat (CO2-reductie) worden behaald en de milieuzone door toepassing van nieuwe borden voldoet aan 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
De uitstoot van stikstofoxiden (NOx) 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 behalen 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. In de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam (Bijlage 1) zoals vastgesteld op 6 juni 2023 geeft het college 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 PM2.5 wordt in 2030 gestreefd naar 10 ug/m3, voor wat betreft PM10 naar 20 ug/m3 en voor wat betreft NO2 wordt gestreefd naar 40 ug/m3. Naast het aanscherpen van de milieuzone voor dieselpersonenauto´s, wil het college vanaf 2025 ook een nul-emissiezone invoeren voor bedrijfs- en vrachtauto´s, brom- en snorfietsen, taxi´s, pleziervaart, passagiersvaart, en transport over water. Ook ten aanzien van autobussen voor besloten vervoer worden mogelijkheden verkend om een nul-emissiezone in te voeren. Verder wil het college de uitstoot van houtstook en mobiele werktuigen beperken. Voor houtstook wordt in samenwerking met de GGD aan een beleidskader gewerkt en voor mobiele werktuigen wordt de Amsterdamse aanpak in 2023 gepresenteerd in samenspraak met de branche.

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 luchtkwaliteit in de stad. Deze aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto´s is onderdeel van het bovengenoemde totaalpakket aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze maatregel draagt tezamen met de andere maatregelen bij aan een verlaging van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen en dus aan een vermindering van de hierboven beschreven gezondheidsrisico's.

Ook dragen de maatregelen gezamenlijk bij aan het verminderen van de CO2-uitstoot in Amsterdam. Hiermee worden de effecten van de klimaatverandering die ook in Amsterdam zichtbaar zijn op termijn verminderd. Daarmee vormen de maatregelen een belangrijke stap om Amsterdam klimaatneutraal te maken.

Effecten luchtkwaliteit en klimaat

TNO heeft de effecten van de in de Uitvoeringsagenda aangekondigde aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's in het jaar 2025 onderzocht. De resultaten van dat onderzoek zijn te vinden in het TNO-rapport Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit (TNO 2023 P10964). Het volledige rapport is aan dit ontwerpverkeersbesluit toegevoegd als Bijlage 2.

TNO heeft berekend dat de aanscherping van de milieuzone naar diesel emissieklasse 5 in 2025, naar verwachting effect heeft op minder dan 2.000 actieve emissieklasse 4 dieselpersonenauto's geregistreerd in Amsterdam. Dit is 1% van de gereden kilometers door personenauto's in Amsterdam.

Uit de rapportage van TNO blijkt dat het grootste effect van de aanscherping van de milieuzone te vinden is in de reductie van elementair koolstof (EC), oftewel roet. EC is een onderdeel van fijnstof en bestaat voornamelijk uit roetdeeltjes. En juist roet heeft een groot (negatief) gezondheidseffect, omdat langdurige blootstelling hieraan kan leiden tot een verhoogd risico op ziektes en tot een verkorte levensduur. Vanaf emissieklasse 5 heeft elk dieselvoertuig een roetfilter, hierdoor heeft het weren van emissieklasse 4-voertuigen een relatief groot effect op EC.

Het effect op de andere emissies (zoals NOx en CO2) is lager vanwege het relatief lage aantal diesel emissieklasse 4 voertuigen (deze voertuigen zijn in 2025 tussen de 15 en 19 jaar oud). Zie tabel 1 voor de emissiereductie ten gevolge van de aanscherping binnen de ring A10.

Personenauto	Stikstofoxiden	Fijnstof			Koolstofdioxide
	NOx	PM10	PM2.5	EC	CO2
Effect ten opzichte van personenauto's	1,1%	0,3%	1,4%	18%	0,2%
Effect ten opzichte van het totaal wegverkeer	0,5%	0,2%	0,9%	6%	0,2%

Tabel 1. Emissiereductie van aanscherping milieuzone binnen de ring A10. Deze tabel komt uit het TNO-rapport Uitvoeringsagenda Uitstootvrije mobiliteit (TNO 2023 P10964).

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

Zoals uit de innleiding blijkt, is de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's onderdeel van een breder en samenhangend pakket aan maatregelen. Al deze maatregelen tezamen leveren een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad, hetgeen in het belang is 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.

Omvang van de milieuzone
Om helderheid aan bewoners en bezoekers te bieden over de grenzen van de milieuzone, is het aanhouden van de grenzen van de reeds bestaande milieuzone (het gebied binnen de Ring A10) van groot belang. De Ring A10 vormt daarnaast een fysieke en mentale grens voor bewoners en bezoekers van de stad en als deze samenvalt met de grens van de milieuzone biedt dat duidelijkheid voor de weggebruiker.

Zoals aangegeven in de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit heeft het college ervoor gekozen om de omvang van de zone gelijk te houden aan de huidige grenzen van de milieuzone voor dieselpersonenauto´s. Dit is in inclusief de gebieden die in verband met havengerelateerde bedrijvigheid en het niet of nauwelijks hebben van bewoning van de huidige milieuzone zijn uitgezonderd. Het betreft de volgende uitzonderingsgebieden:

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

Het gebied van de milieuzone is weergegeven op de kaart die als Bijlage 3 aan dit besluit is gehecht.

Aanpassing parkeerbeleid
De aanscherping van de milieuzone gaat niet alleen samen met alle andere maatregelen genoemd in de Uitvoeringsagenda, maar ook in combinatie met een gedeeltelijke uitfasering van oude vervuilende benzineauto's.

Door de milieueisen in het parkeerbeleid aan te scherpen, hanteert de gemeente een integrale aanpak die ook vervuilende benzineauto's meeneemt. Hiermee wordt, binnen de bevoegdheid van de gemeente, geprobeerd zo evenredig mogelijk de luchtkwaliteit te verbeteren door het gebruik van vervuilende personenauto's te verminderen.

De gemeente werkt momenteel de verschillende mogelijkheden tot het aanscherpen van de milieueisen voor nieuwe parkeervergunningen uit.

Landelijke vrijstellingen
De volgende specifieke voertuigcategorieën zijn per 1 januari 2025 vrijgesteld. Dat betekent dat een geslotenverklaring vanwege een milieuzone niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

1. Kampeerwagens, voor zover het betreft een geslotenverklaring vanwege een milieuzone waarin de houder van het kenteken van het betreffende voertuig woonachtig is;
2. Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder (oldtimers);
3. Voor rolstoelen toegankelijke voertuigen. Dit zijn voertuigen 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;

Een vrijgesteld voertuig kan zonder ontheffing de milieuzone in.

Lokaal ontheffingenbeleid
Het college is voornemens het huidige ontheffingenbeleid zoveel mogelijk te handhaven. Dat betekent dat in beginsel de volgende ontheffingsmogelijkheden blijven bestaan:
- ontheffing voor voertuigen die in verband met een handicap zijn aangepast voor minimaal € 500,-;
- ontheffing in verband met de levertijd van een emissieloos voertuig;
- ontheffing ten behoeve van het verblijf op een camping in de milieuzone met een kampeerwagen.

Naar aanleiding van de zienswijzeprocedure zal het college bekijken of aanvullende ontheffingen nodig zijn. Daarnaast blijft het altijd mogelijk om in uitzonderlijke situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het beleid een beroep te doen op de hardheidsclausule.

Stimuleringsmaatregel
De gemeente werkt momenteel een lokale sloopsubsidie uit. Deze regeling treedt naar verwachting eind 2023 in werking. Eigenaren van dieselpersonenauto´s en bedrijfsauto´s met emissieklasse 4 kunnen in aanmerking komen voor subsidie als zij hun voertuig laten slopen en voldoen aan de overige nog te bepalen voorwaarden.

In 2022 waren 400 van de diesel emissieklasse4-voertuigen in het bezit van minima (personen of gezinnen die moeten leven van een laag inkomen en een stadspas bezitten), waarvan bijna de helft buiten de milieuzone woont. Dit betekent dat in 2022 ongeveer 13% van de dieselauto emissieklasse 4 eigenaren minima was.

Aanvragers met een stadspas krijgen een extra bedrag voor het slopen van hun voertuig om net zoals mensen zonder stadspas ook de overstap naar een schoner voertuig te kunnen maken.

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.

Daarnaast is er sinds 1 januari 2023 een landelijke subsidie beschikbaar voor de aanschaf van nieuwe en gebruikte elektrische personenauto's, de 'Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren' (SEPP).

Bebording
Op grond van het huidige artikel 86d, vierde lid, van het RVV wordt met ingang van 1 januari 2025 onder bord C22a het onderbord C22a3 geplaatst. De verkeers- en onderborden zijn opgenomen in Bijlage 4.

Het is de gemeente bekend dat artikel 86d wordt gewijzigd en dat een nieuw bord wordt bepaald.
Ter uitvoering van het definitieve verkeersbesluit wordt het nieuwe verkeersbord gebruikt.

Gelijktijdig met de terinzagelegging van dit ontwerpverkeersbesluit ligt ook het ontwerpverkeersbesluit voor de nul-emissiezone stadslogistiek ter inzage. Gezien de verschillende doelgroepen worden met de ontwerpbesluiten aparte zienswijzeprocedures gevolgd. Bij het definitieve verkeersbesluit zullen beide ontwerpverkeersbesluiten en de bebording samengevoegd worden, zodat daarmee het uiteindelijke bord eenmaal definitief vastgesteld wordt.

Handhaving
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
Na vaststelling van het Actieplan Schone lucht in 2019 is de ambitie voor een emissievrij Amsterdam breed gecommuniceerd. Direct na vaststelling van de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026 is er opnieuw uitgebreid gecommuniceerd over de veranderingen vanaf 2025 en de route naar een emissievrij Amsterdam. In de Uitvoeringsagenda is de aanscherping personenauto's naar emissieklasse 5 of hoger per 2025 opgenomen.

Na de vaststelling van de Uitvoeringsagenda is de communicatie over de aangescherpte milieuzone richting de eigenaren van dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 in gang gezet. Alle Amsterdamse

eigenaren van een dieselpersonenauto emissieklasse 4 hebben medio 2023 een persoonlijke brief ontvangen waarin de aanscherping van de milieuzone is toegelicht. Tot de invoering van de aangescherpte milieuzone worden nog meerdere brieven verstuurd naar de dieseleigenaren. Na het invoeren van de aanscherping van de milieuzone ontvangen overtreders de eerste vier maanden een waarschuwingsbrief en worden ze nog niet beboet.

Ook belanghebbenden zoals, partners, stakeholders, regiogemeenten en branches zijn geïnformeerd.

Via online banners op verkoopwebsites worden dieseleigenaren, Amsterdammers en potentiële kopers van oude dieselvoertuigen gewezen op de aanscherping (o.a. op Marktplaats, Autoscout24) en gewaarschuwd dat hun potentiële aankoop niet in de milieuzone mag rondrijden vanaf 2025.

In 2024 worden er matrixborden ingezet bij betreden van de milieuzone waarmee eigenaren van dieselauto's met emissieklasse 4 worden gewezen op het feit dat zij vanaf 2025 de milieuzone niet meer mogen betreden (of een boete riskeren).

Belangenafweging
In het voortraject is uitvoerig overleg gepleegd over de inhoud en uitvoering van de maatregelen. Er is gesproken met belangenorganisaties zoals BOVAG, RAI en de ANWB, mede-overheden zoals het Rijk, nabijgelegen gemeenten en andere gemeenten die de milieuzone personenauto's willen aanscherpen.

In dat voortraject zijn de verschillende belangen van de verschillende organisaties duidelijk naar voren gekomen en meegewogen. Belangenorganisaties BOVAG en ANWB wijzen op het belang van uniforme Europese en landelijke regelgeving en specifiek de harmonisatie van de milieuzone. Zij staan achter de mogelijkheden die er binnen de harmonisatie zijn. De voorgestelde sloopregeling en specifieke aandacht voor Amsterdammers met een laag inkomen werd positief ontvangen.

In het contact met de mede-overheden is het belang van heldere communicatie naar voertuigeigenaren besproken. Met de gemeenten die ook van plan zijn de milieuzone aan te scherpen is informatie gedeeld over de sloopregeling, communicatie en het besluitvormingstraject.

Het college begrijpt dat de maatregel voor individuele voertuigeigenaren persoonlijke gevolgen heeft en dat die gevolgen ingrijpend kunnen zijn. Het college is er echter van overtuigd dat de met het verkeersbesluit gediende milieu-, gezondheids- en klimaatbelangen zwaarder wegen dan deze individuele belangen. De economische gevolgen zijn vanwege het kleine aantal getroffen voertuigen, relatief beperkt. Samen met het lokale ontheffingenbeleid, de landelijke vrijstellingen en de subsidieregeling is naar het oordeel van het college een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand gekomen. Hiermee worden niet alleen het milieu, gezondheids- en klimaatbelangen gediend, maar ook de nadelige gevolgen voor individuele voertuigeigenaren zoveel mogelijk worden weggenomen. Daarnaast biedt de gemeente Amsterdam voldoende alternatieve vervoersmogelijkheden. Er is een toereikend openbaar vervoer- en fietsnetwerk beschikbaar. Daarnaast kan er gebruik worden gemaakt van verschillende P+R locaties en hubs buiten de milieuzone.

Gevolgde procedure
Dit verkeersbesluit wordt voorbereid volgens de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. 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 ontwerpbesluit.

Iedereen kan vanaf 4 september 2023 tot en met 16 oktober 2023 naar keuze schriftelijk (fysiek en digitaal) of mondeling zienswijzen indienen.

BESLUIT

1. tot intrekking van het besluit van 17 juni 2020 (Staatscourant 2020, 32736), voor zover dit besluit betrekking heeft op personenauto´s;

2. tot instelling van een geslotenverklaring vanwege een milieuzone krachtens de ten tijde van het nemen van het definitieve verkeersbesluit geldende bebording zoals bepaald in het RVV;

3. tot toepassing van onder 2 genoemde geslotenverklaringen op alle straten die gelegen zijn in het op de bij dit besluit gevoegde kaart aangegeven gebied; deze kaart (Bijlage 3) maakt integraal onderdeel uit van dit besluit;

4. dat dit besluit in werking treedt op 1 januari 2025;

5. dat dit besluit wordt aangehaald als “Ontwerpverkeersbesluit milieuzone personenauto Amsterdam 2025”.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 11 juli 2023.

De voorzitter

Femke Halsema

De gemeentesecretaris

Peter Teesink

Bekendmaking van dit besluit geschiedt op de voorgeschreven wijze.

Inzien stukken

Het ontwerpverkeersbesluit ligt vanaf 4 september 2023 tot en met 16 oktober 2023 op de volgende wijzen ter inzage:

- Digitaal via www.amsterdam.nl/inspraak. Hierop vindt u naast een link naar het indienen van de zienswijze ook overige relevante informatie betreffende het ontwerpverkeersbesluit.
- 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 en vrijdag van 9.00 tot 17.00 uur en donderdag van 9.00 tot 20.00 uur.

Inbrengen zienswijzen

Eenieder 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 16 oktober 2023) worden niet meer in behandeling genomen.

Wilt u een zienswijze schriftelijk per post indienen dan kunt u deze, onder vermelding van “zienswijze ontwerpverkeersbesluit milieuzone personenauto Amsterdam 2025´ verzenden aan:

College van burgemeester en wethouders van Amsterdam

t.a.v. Ruimte en Duurzaamheid, Team Uitstootvrije Mobiliteit, projectteam aanscherping milieuzone personenauto's

Postbus 2758

1000 CT Amsterdam

Daarnaast wordt er gezorgd voor de mogelijkheid om mondeling zienswijzen in te dienen.