Gemeente Amsterdam

Versie DEF
09 maart 2017

Plan van aanpak handhaving geslotenverklaring milieuzone Amsterdam

Ter vaststelling lokale gezagsdriehoek

Inhoud

1 Inleiding en doel 3
1.1 Vaststelling plan van aanpak in de lokale gezagsdriehoek 3

2 Strategische en technische-juridische randvoorwaarden 4
2.1 Kader inzetbeleid flitspalen/camera's handhaven gesloten verklaringen 4
2.1.1 Technische en juridische randvoorwaarden 4

3 De milieuzone Amsterdam, invulling technische/juridische randvoorwaarden .. 6
3.1 Waarom een nieuwe milieuzone? 6
3.1.1 Context 7
3.1.2 Effect op luchtkwaliteit 9
3.2 Nalevingstrategie milieuzone 11
3.3 Totstandkoming nalevingstrategie 11
3.4 Gefaseerde invoering milieuzone 12
3.5 Bebording en locaties van de vaste (ANPR) camera´s 13
3.6 Overleg met parket CVOM, lokaal parket, politie en CJIB over milieuzone 16

1 Inleiding en doel

In juni 2015 heeft het Openbaar Ministerie (OM) een beleidskader voor flitspalen voor snelheid en roodlicht vastgesteld. In dit beleidskader is ook een hoofdstuk gewijd aan camera's van gemeenten die ingezet worden om een gesloten verklaring (C-borden) te handhaven. De gemeente Amsterdam heeft per 1 januari 2017 een gesloten verklaring ingesteld voor vervuilende bestelauto's en sluit dan aan bij de reeds eerder ingestelde milieuzone voor vrachtauto's. Handhaving van deze gesloten verklaring d.m.v. camera's is voorzien per 1 mei 2017. Met ingang van 1 januari 2018 wordt een gesloten verklaring ingesteld voor vervuilende autobussen, taxi´s en brom- en snorfietsen. Handhaving van deze gesloten verklaring d.m.v. camera's is voorzien per 1 mei 2018.
In het beleidskader zijn randvoorwaarden vastgesteld waaraan wegbeheerders moeten voldoen alvorens camera's ingezet mogen worden voor de handhaving van gesloten verklaringen. Eén van de randvoorwaarden is dat de gemeente een Plan van aanpak opstelt dat vastgesteld moet worden in de lokale gezagsdriehoek. In dit plan worden de problemen ten aanzien van de leefbaarheid onderbouwd. Ook wordt in het plan van aanpak aandacht besteed aan een toets op proportionaliteit.

Onderliggend plan van aanpak voorziet in de door het OM gestelde randvoorwaarden ten aanzien van de door de gemeente Amsterdam ingestelde gesloten verklaring voor vervuilende motorvoertuigen.

1.1 Vaststelling plan van aanpak in de lokale gezagsdriehoek

De lokale gezagsdriehoek bestaande uit de burgemeester van de gemeente Amsterdam, de chef politie Eenheid Amsterdam en de Hoofdofficier van justitie van het arrondissementsparket Amsterdam hebben onderliggend plan van aanpak dat op een eerder tijdstip is afgestemd met het parket CVOM in vergadering op <datum> vastgesteld.

2 Strategische en technische-juridische randvoorwaarden

Op 12 april 2011 is door het College van procureurs-generaal nadere invulling gegeven aan de in de Beleidsregels Boa genoemde bevoegdheden neergelegd in de Wegenverkeerswet 1994 (WVW). In het kader van gemeentelijke handhaving van de WVW is handhaving op negatie van C borden (RVV 1990) in relatie tot de openbare orde toegestaan. Hieronder volgen een aantal uitgangspunten waaraan voldaan moet worden door de gemeente indien zij digitaal wil handhaven op categorie C-borden.

2.1 Kader inzetbeleid flitspalen/camera's handhaven gesloten verklaringen

- Flitspalen/camera's dienen te worden geplaatst vanuit openbare orde/leefbaarheidsproblematiek;
- De gemeente stelt een plan van aanpak op ter vaststelling in de lokale driehoek. In dit plan worden de problemen t.a.v. leefbaarheid onderbouwd bij voorkeur met cijfers (politiemutaties, overlastmeldingen bij de gemeente of de resultaten van een leefbaarheidsonderzoek in de omgeving);
- Ten aanzien van de verwerving zorgt de gemeente voor afstemming met Parket CVOM. Afspraken hierover worden opgenomen in het plan van aanpak;
- In het plan van aanpak dient ook aandacht te zijn van voor een toets op proportionaliteit (zijn er andere minder ingrijpende wijzen zoals aanpassing van bebording). Een camera is een ultimum remedium en geen eerste keus;
- Handhaving op categorie C borden door Boa's vanuit verkeersveiligheid is niet toegestaan.

2.1.1 Technische en juridische randvoorwaarden

- De bedoelde camera's mogen alleen voor handhaving C-borden (gesloten verklaringen) gebruikt worden en niet voor andere doeleinden;
- Op de foto moeten het kenteken van het voertuig, de contouren van het voertuig, datum en tijdstip en het C bord goed zichtbaar zijn, zowel bij dag als bij nacht;
- Op de foto moet zichtbaar zijn dat het voertuig het bord is gepasseerd ;

- Alle overtredingen oftewel de hits moeten de zgn. handbak komen d.w.z. dat een Boa alle foto's handmatig moeten beoordelen/controleren. Deze Boa doet zelf de waarneming van de strafbare gedraging en stuurt deze door naar het CJIB;
- Indien er al camerasystemen in werking zijn waarop het C bord/de borden niet zichtbaar is/zijn, dan zal een (minimaal) maandelijkse schouw moeten plaatsvinden door een opsporingsambtenaar. Deze legt in een proces-verbaal vast dat de borden juist zijn geplaatst. Als blijkt dat er borden niet meer juist zijn geplaatst moet zo snel mogelijk contact met het lokale arrondissementparket worden opgenomen en de handhaving te stoppen tot de borden weer zijn teruggeplaatst;
- De zgn. 'no hits' (voertuigen die geen overtreding hebben begaan) moeten zo spoedig mogelijk (binnen 72 uur) verwijderd worden uit het systeem;
- Er moet een zgn. pardontijd ingesteld worden als bepaalde venstertijden gehandhaafd wordt. Hiermee wordt bedoeld om discussies over de exacte tijd te voorkomen, pas na 5 minuten na ingaan van het tijdstip dat de gesloten verklaring van toepassing is, wordt gehandhaafd. Omgekeerd geldt het zelfde: 5 minuten voor het einde van het tijdvak waarin het verbod geldt, stopt de handhaving;
- Voor de handhaving kan starten moeten de foto's door het Parket CVOM (afdeling B&S) worden goedgekeurd. Dit om uitval en overbelasting in de keten te voorkomen;
- Daarnaast dient de gemeente zelf contact op te nemen met het CJIB m.b.t. de eventueel door hen gestelde eisen aan bijvoorbeeld de interfaces, het datatransport en de databeveiliging. De verwerking van de overtredingen vindt bij het CJIB plaats. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om te toetsen onder welke voorwaarden de verwerking kan plaatsvinden;
- Alle kosten voor aanschaf en beheer worden volledig door de gemeente gedragen;
- De gemeente dient er zelf voor zorg te dragen dat een overtreder de overtredingsfoto bij de gemeente kan opvragen. De gemeente dient hier een aparte voorzien voor te treffen;
- De opsporingsinstantie moet de digitale opnames gedurende een periode van 5 jaar bewaren.

3 De milieuzone Amsterdam, invulling technische/juridische randvoorwaarden

In onderliggend hoofdstuk zal nader ingegaan worden op de invulling van de technische/juridische randvoorwaarden door de gemeente Amsterdam.

3.1 Waarom een nieuwe milieuzone?

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit staat in de 'Agenda Duurzaamheid', de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. De 'Agenda Duurzaamheid' is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015. Om uitvoering te geven aan de doelstellingen uit de Agenda Duurzaamheid heeft het college van B&W het maatregelenpakket "Schone Lucht voor Amsterdam: op weg naar een uitstootvrij 2025" aan de gemeenteraad voorgesteld. Dit maatregelenpakket is op 22 juni 2016 door de gemeenteraad vastgesteld.

De gemeente Amsterdam is enorm ambitieus. Amsterdam is de eerste stad in Nederland én Europa die de ambitie heeft vastgelegd van schoon vervoer en zero emissie in 2025. Om die ambitie in 2025 waar te maken neemt Amsterdam niet straks, maar nu al concrete maatregelen en zet op korte termijn belangrijke eerste stappen met subsidieregelingen, met de keuze voor geografisch omvangrijke milieuzones met strikte handhaving door kentekenscanners en met innovatie facilitering voor elektrisch vervoer (taxistandplaatsen, privileges zoals stoepparkeren, meest uitgebreide en meest gebruikte laadnetwerk).
Amsterdam voldoet aan de Europese normen voor luchtkwaliteit op enkele locaties na. Met het oog op de gezondheid kiest College er echter voor om niet te stoppen met het verbeteren van de luchtkwaliteit, maar om door te gaan en te blijven werken aan verbetering van de luchtkwaliteit. In de Agenda Duurzaamheid zijn hiervoor aanvullende doelstellingen voor luchtkwaliteit geformuleerd, doelstellingen die verder gaan dan de Europese normstelling. Het Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid en de bijbehorende maatregelen geven bovendien mede invulling aan het klimaatbeleid van de stad door het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen door het gemotoriseerde wegverkeer.

De milieuzone voor vrachtauto´s, ingesteld in 2008, wordt daarom uitgebreid met andere typen voertuigen: vanaf 1 januari 2017 geldt er een milieuzone voor bestelauto´s en vanaf 1 januari 2018 geldt de milieuzone ook voor taxi's, autobussen, en brom- en snorfietsen. Per voertuigtype verschilt de omvang van de milieuzone.
Om te komen tot de invoering van één Amsterdamse milieuzone voor zowel vracht-, bestel- als personenverkeer is een projectorganisatie opgericht.

3.1.1 Context

In een aantal Nederlandse steden is een milieuzone voor vrachtauto's van kracht. Aan deze zones ligt een landelijk convenant ten grondslag. Hierin staan landelijke afspraken tussen gemeenten, Rijksoverheid en transportbranche over invoering van milieuzones voor vrachtauto's.

In Amsterdam is deze zone aanmerkelijk groter dan in andere steden in het land. Handhaving vindt vaak plaats met camera's. In Utrecht is sinds 1 januari 2015 aanvullend een milieuzone voor bestelauto's en personenauto's in het centrumgebied ingevoerd. In Rotterdam is in het noordelijk deel van de stad sinds 1 januari 2016 een milieuzone voor vracht,- bestelauto´s op diesel ingevoerd en ook mogen in Rotterdam oude personenauto´s op benzine en diesel de milieuzone niet meer in.

Buiten Nederland komen milieuzones ook voor in Duitsland (tientallen steden), België (in Antwerpen sinds 1 februari 2017), Denemarken (5 steden) en circa 15 andere Europese landen. In veel steden in Duitsland geldt een milieuzone voor personen- en bestelauto's.

De uitbreiding van de milieuzone naar categorie en omvang in Amsterdam gaat in per 1 januari 2017 voor bestelauto´s. De daadwerkelijke handhaving start per 1 mei 2017. De milieuzone voor voor taxi's, autobussen, en brom- en snorfietsen wordt op 1 januari 2018 van kracht. De daadwerkelijke handhaving start per 1 mei 2018. De begrenzing van de uitbreiding naar omvang en categorie zijn op de hierna volgende kaarten weergegeven.

Contour milieuzone vracht- en bestelauto per 1 januari 2017



Contour milieuzone vracht-,en bestelauto, taxi en autobus per 1 januari 2018



Contour milieuzone brom- snorfietsen per 1 januari 2018



Het maximale effect zal worden bereikt binnen de milieuzone zelf; ook buiten dit gebied zal echter sprake zijn van een positief effect. Dit laatste omdat ook Amsterdammers van buiten de zone gestimuleerd worden over te gaan tot vervanging van een te vuil voertuig. Tevens zullen mensen van buiten Amsterdam die binnen de milieuzone moeten zijn, alleen met een voldoende schoon voertuig door de stad mogen rijden.

3.1.2 Effect op luchtkwaliteit

De gemeente Amsterdam beoogt dat met het instellen van de milieuzone voor bestelauto´s, autobussen, taxi´s en brom- en snorfietsen de overlast, hinder of schade van verkeer en de gevolgen voor het milieu wordt beperkt en/of voorkomen, alsmede het doelmatig of zuinig energiegebruik wordt bevorderd.
Met het invoeren van de milieuzone als onderdeel van een groter en samenhangend pakket aan maatregelen, verbetert de luchtkwaliteit in Amsterdam.
Al in juni 2011 is al vastgelegd dat Amsterdam werkt aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Dit is door de gemeenteraad de nota Schone lucht voor Amsterdam; herijking Amsterdamse maatregelen luchtkwaliteit. Hierin wordt onder meer ingezet op de invoering van een milieuzone voor bestelauto's .
Ook in de Agenda Duurzaamheid, vastgesteld op 11 maart 2015, worden maatregelen ten behoeve van luchtkwaliteit aangekondigd die zijn gericht op het voldoen aan landelijke en Europese normen en de gezondheidseffecten van de luchtkwaliteit voor de individuele Amsterdammer.
In de Agenda Duurzaamheid is opgenomen dat een duurzame verbetering van de luchtkwaliteit het best wordt geborgd als er een integraal pakket van maatregelen wordt uitgevoerd gericht op de belangrijkste vervuilende verkeersgroepen in de stad in die delen van de stad waar de luchtkwaliteit het minst goed is (binnen de ring A10). Dit zijn vrachtwagens, bestelauto's, taxi's, autobussen, openbaar vervoer (bussen) en personenauto's.
In de Agenda Duurzaamheid is ook expliciet als uitgangspunt opgenomen een milieuzone voor bestelauto's (per 1 januari 2017, bestelauto's van 1999 en ouder),
Daarbij is het streven het verkeer in Amsterdam in 2025 uitstootvrij of zo schoon mogelijk te laten rijden.
Het Maatregelenpakket "Schone Lucht voor Amsterdam ; op weg naar een uitstootvrij 2025 is op 22 juni 2016 vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam.
De Milieuzone maakt onderdeel uit van een pakket maatregelen om het terugdringen van de uitstoot van NO2, roet en andere luchtverontreinigende stoffen te bereiken. Er is naast een milieuzone voor vrachtwagens, een milieuzone voor bestelauto's, autobussen, taxi´s en brom- en snorfietsen. Het maatregelpakket Schone lucht voor Amsterdam is bedoeld als een eerste stap richting 2025: het jaar waarin het College wil dat er in Amsterdam zoveel mogelijk uitstootvrij en zo schoon mogelijk wordt gereden.
Door TNO zijn daarbij de effecten van de regulerende maatregelen op luchtkwaliteit en CO2 onderzocht. Zie tabellen met emissies van de verschillende voertuigcategorieën op de volgende pagina.
De gemeente Amsterdam is van oordeel dat de effecten van de voorziene maatregelen, waaronder de milieuzone bestelauto's, autobussen, taxi´s en brom- en snorfietsen leidt tot verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam.

Tabel 1: Effecten van mogelijk in te voeren milieuzones in Amsterdam (zichtjaar 2018)

	Effect in µg/m^3			% reductie		
					Aandeel geweerde kilometers op moment van invoering	
Milieuzone	**NO_2**	**PM_{10}**	**EC**	**CO_2**	t.o.v. categorie	t.o.v. totaal
Bestel	<<0.05	0,05 - 0,06	0,03	0,1 - 0,2%	3.4%	0.5%
Taxi	<<0.05	<<0.04	<<0.03	0,1 - 0,2%	20%	1.4%
Touringcar	<<0.05	<<0.04	<<0.03	0,1%	8.6%	0.0%

Figuur 1 TNO-rapport | TNO 2015 R11669 | 9 december 2015

Tabel 8: Aandeel van de emissies geëmitteerd door brom- en snorfietsen op basis van het Amsterdams gemiddelde.

		Aandeel in totale emissies in 2015 [%]						
	Gereden kilometers 2015	NO_2	NO_x	PM10	EC	CO (indicatief)	THC	CO_2
Aandeel van brom- en snorfietsen	4.6%	0.1%	0.3%	1.8%	0.8%	31%	23.4%	0.9%

Figuur 2 TNO-rapport | TNO 2015 R11435v2 | 11 april 2016

3.2 Nalevingstrategie milieuzone

De gemeente Amsterdam stelt de milieuzone in met als doel schone en gezonde stadslucht. Om voertuigen te weren die niet voldoen aan de toegangseisen worden de voertuigen gecontroleerd door ANPR camera´s. Voldoet een voertuig niet dan volgt een boete. De gemeente Amsterdam hecht er veel waarde aan dat de regels van de milieuzone worden nageleefd en vindt dit belangrijker dan het opleggen van veel boetes. Om te bewerkstelligen dat de toegangseisen van de milieuzone worden nageleefd is hiertoe eind 2016 de nalevingstrategie voor de milieuzone in Amsterdam vastgesteld. Om het doel van schonere lucht in Amsterdam te bereiken is een hoog nalevingsniveau van de toegangseisen van groot belang. De strategie zal om deze reden bestaan uit handhaving van de gesloten verklaring door middel van vaste en verplaatsbare (ANPR) camera's eventueel gecombineerd met de inzet van één of meerdere scanvoertuigen. Ook zullen de boa´s van Handhaving en Toezicht de mogelijkheid krijgen om boetes op te leggen voor het overtreden van de toegangseisen van de milieuzone.

3.3 Totstandkoming nalevingstrategie

Hieronder is beschreven hoe de gekozen nalevingstrategie tot stand is gekomen.
Handhaving is één van de instrumenten om nalevingsgedrag te bevorderen, naast bijvoorbeeld het geven van voorlichting en het nemen van fysieke maatregelen om gedrag te sturen. Bij het maken van een keuze voor handhaving spelen in de afweging de volgende zaken mee;

- wat is het gewenste nalevingsniveau;
- inzicht in de motieven waarom de verschillende doelgroepen een regel wel of niet naleeft en daarmee een objectieve nalevingsschatting maken;
- wat is de perceptie van de doelgroep van de handhaving;
- welke kosten gemaakt moeten worden om welke nalevingsdoelen te realiseren;

Voor het verkrijgen van inzicht in de nalevings- en overtredingsmotieven is speciaal voor de uitbreiding van de milieuzone een doelgroepenanalyse uitgevoerd en een nalevingsprofiel opgesteld. In het nalevingsprofiel kan worden afgelezen welke gedragsmotieven overtreding bevorderen en welke gedragsmotieven naleving bevorderen.
Voor het opstellen van een nalevingsprofiel is gebruik gemaakt van het Interventiekompas, welke is gebaseerd op de 'Tafel van 11'. De 'Tafel van 11' is een instrument dat is ontwikkeld door het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (het CCV) en is gebaseerd op gedragswetenschappelijk onderzoek. Elf overzichtelijke dimensies geven samen een totaalbeeld van de mate van naleving. De dimensies sluiten aan op de praktijk van de beleidsontwikkeling en de rechtshandhaving.

Effect communicatie op naleving
De gemeente Amsterdam hecht zeer veel waarde aan het aspect communicatie. Tijdige, goede en heldere communicatie over de uitbreiding van de milieuzone en de toegangseisen voor de

verschillende voertuigen zal van grote invloed zijn op het nalevingsniveau. De verschillende nalevingsprofielen bevestigen dat veel inzet nodig is op het bekend maken van de regels van de milieuzone en veel uitleg nodig is om de regels te verduidelijken naar de verschillende doelgroepen die te maken krijgen met de uitbreiding van de milieuzone.
In oktober 2016 is de gemeente Amsterdam gestart met een grootschalige communicatiecampagne om de invoering van de milieuzone voor bestelauto´s per 1 januari 2017 bekend te maken bij het grote publiek.
De volgende communicatiemiddelen zijn hiertoe ingezet:

- Informerende brief aan alle Amsterdamse eigenaren van voertuigen die er niet in mogen.
- Kentekencheckers buiten op de straat (nov 2016-feb 2017)
- Internetpagina over milieuzone waaronder ook Kentekenchecker op www.amsterdam.nl/milieuzone
- Informerende/waarschuwende brief vanaf november 2016 tot 1 mei 2017 aan eigenaren van Nederlandse voertuigen die niet aan de toegangscriteria voldoen en die de kentekencheckers op straat passeren.

Effect subsidieregeling op naleving
De gemeente Amsterdam stimuleert elektrische mobiliteit, onder andere met een subsidieregeling voor de aanschaf van elektrische voertuigen. In combinatie met andere maatregelen draagt dit bij aan de ambitie: Amsterdam uitstootvrij in 2025.

Welke voertuigen worden gesubsidieerd?
Met de subsidieregeling worden 100% elektrische bedrijfsvoertuigen gesubsidieerd die dagelijks veel kilometers maken in de stad. Voor plug-in hybride vrachtwagens en bussen met een minimaal elektrisch bereik van 30 kilometer kan ook subsidie worden aangevraagd.

3.4 Gefaseerde invoering milieuzone

Vanaf 1 januari 2017 geldt er een milieuzone voor bestelvoertuigen. Vanaf 1 januari 2017 tot 1 mei 2017 worden overtreders nog niet beboet. Wel ontvangen zij een waarschuwingsbrief als zijn met een voertuig de toegangseisen hebben overtreden.
Vanaf 1 januari 2018 geldt de milieuzone ook voor taxi's, autobussen, en brom- en snorfietsen. Ook hier geldt dat overtreders tussen 1 januari 2018 tot 1 mei 2018 nog niet beboet worden. Zij ontvangen een waarschuwingsbrief als zijn met een voertuig de toegangseisen overtreden.
Bij start beboeting respectievelijk op 1 mei 2017 voor bestelauto´s en op 1 mei 2018 voor autobussen, taxi´s en brom- en snorfietsen zal gebruik gemaakt gaan worden van een zogenaamde ´gebeurtenistijd´. Dit houdt in dat een overtreder binnen een bepaalde periode bij herhaald overtreden maar 1 boete in deze periode ontvangt. De overtreder moet immers de gelegenheid krijgen zijn gedrag aan te passen. Het duurt namelijk even voordat de uiteindelijke beschikking van het CJIB wordt verzonden naar de overtreder. Op deze wijze wordt voorkomen dat er een stapeling van boetes plaatsvindt. Gedacht wordt om in aanvang te starten met een gebeurtenistijd van 14 dagen. Overtreders ontvangen, ongeacht het aantal overtredingen in

deze periode van 14 dagen dan ook maximaal 1 boete. Afhankelijk van de mate van naleving van de milieuzone kan de gemeente Amsterdam in de loop van de tijd besluiten deze gebeurtenistijd terug te brengen naar een kortere periode dan deze 14 dagen. De gebeurtenistijd zal echter nooit verder teruggebracht worden dan 24 uur. Hierdoor kan een overtreder uiteindelijk maximaal 1 boete per 24 uur ontvangen.

3.5 Bebording en locaties van de vaste (ANPR) camera´s

- *Milieuzone bord*

In verband met de beperkte reikwijdte van het bord C22a heeft de gemeente Amsterdam, evenals de gemeente Rotterdam gekozen voor het gebruik van bord C06 in combinatie met onderborden per voertuigcategorie. Per 1 januari 2017 heeft de Commissie Feiten en Tarieven (CFT) van het OM besloten een nieuwe feitcode en overtredingstekst voor het overtreden van bord C06 in in het leven te roepen (feitcode m R553d). Deze nieuwe feitcode sluit beter aan bij de milieuzone.
Voor de milieuzone brom-, en snorfietsen is gekozen voor bord C13. Het CVOM heeft aangegeven speciaal voor de milieuzone brom-, en snorfietsen een nieuwe feitcode toe te kennen per 1-1-2018. Het betreft hier feitcode R 560 c.

- *Formaat van de borden*

De boodschap die de RVV-borden ten behoeve van de Milieuzone aan de weggebruiker moeten overbrengen is aanzienlijk omvangrijker en complexer dan die van de meeste andere met RVV-borden aangeduide verkeersmaatregelen. Met het oog op de verkeersveiligheid, maar ook om de maatregel functioneel sluitend en juridisch handhaafbaar te krijgen, is het een vereiste dat de leesbaarheid van de RVV-borden voor de verkeersdeelnemer bij het naderen met de ter plaatse geldende maximumsnelheid gegarandeerd is. Deze eisen worden ook door het CVOM aan de borden gesteld.
Praktisch gesteld: de weggebruiker dient in de gelegenheid gesteld te worden om tijdens het uitvoeren van diens primaire rijtaak het RVV-bord te lezen, de boodschap te interpreteren en hier bovendien tijdig en op verantwoorde wijze naar te handelen: uitwijken naar een route buiten de Milieuzone of de route de Milieuzone in vervolgen. Dit proces vergt tijd. Tijd waarin door de wegbeheerder dient te worden voorzien. Dit gebeurt door een juiste invulling te geven aan een aantal ontwerp- en uitvoeringsaspecten.
Bij het ontwerp van de groot-model RVV-borden en vooraankondigingsborden is met de deze aspecten dan ook rekening gehouden in relatie tot de geldende snelheidsregimes ter plaatse.

Hieronder zijn de verschillende verkeersborden weergegeven die toegepast gaan worden in Amsterdam. Hierbij geldt dat bij de bebording milieuzone vracht-, en bestelauto, taxi en autobus per 1 januari 2018 uitgevoerd gaat worden aan de hand van de typografie die in onderstaande tabel is opgenomen.

leesbaarheid			lettertype		C6-zonebord		verticaal		horizontaal	
regime	tijd	afstand	HWN	OWN	B	H	B	H	B	H
30 km/h	6 s	48 meter	ø	8/6 Uu	600	750	1575	2925	ø	ø
50 km/h	4,7 s	66 meter	ø	11/8 Uu	800	1000	2100	3900	3900	3000
80 km/h	3,8 s	84 meter	140/105 Ee	14/10 Uu	1000	1250	2625	4875	4875	3750
100 km/h	3,6 s	102 meter	170/128 Ee	ø	1200	1500	3150	5850	5850	4500

afmetingen in millimeters



Bebording milieuzone vracht-, en bestelauto per 1 januari 2017



Bebording milieuzone vracht-, en bestelauto, taxi en autobus per 1 januari 2018



Bebording milieuzone brom-, en snorfietsen per 1 januari 2018

- *Plaatsing camera's*

Ten aanzien van de plek van de vaste camera's is in Amsterdam gekozen de camera's ná de RVV-borden te plaatsen. De camera's lezen op deze wijze de kentekens van de voorzijde van de voertuigen die de milieuzone inrijden en de achterzijde in het geval van brom- en snorfietsen. Om deze reden zullen de RVV-borden (C6 en C13 geslotenverklaring) niet zichtbaar zijn op de foto's die van de overtreders worden gemaakt. De gemeente Amsterdam zal hiertoe maandelijks een bordenschouw houden waarbij de plaatsing en aanwezigheid van de borden door een Boa zal worden gecontroleerd. De bevindingen zal de Boa maandelijks vastleggen in een zgn. 'schouw proces-verbaal'

- *ANPR foto's*

De overtredingsfoto's zullen de volgende informatie bevatten en daarmee voldoen deze aan de eisen van het lokaal OM en parket CVOM.

- uniek fotonummer;
- kenteken van voertuig;
- contouren van voertuig;
- datum en tijdstip;
- straat, plaats, rijstrook, rijrichting en cameranummer (volgens BPS);
- feitcode overtreding C6 (R 553 d) / feitcode overtreding C13 (R 560 c)

Vóór start handhaving per 1 mei zullen een aantal voorbeeldfoto's waarbij sprake is van diverse omstandigheden, zoals zon, regen, dag en nacht ter beoordeling en goedkeuring worden voorgelegd aan het parket CVOM.

De ANPR camera's hebben een zeer hoog betrouwbaarheidsniveau en worden uitgebreid getest voordat deze in gebruik worden genomen. De overtredingen van de milieuzone zullen volledig geautomatiseerd verstuurd worden naar het CJIB. De foto's van voertuigen die geen overtreding hebben begaan worden zoals voorgeschreven binnen 72 uur verwijderd uit de systemen.

De overtredingsfoto's met overige zaakgegevens zullen voor een periode van minimaal 5 jaar worden bewaard in de handhavingssystemen van de gemeente Amsterdam. Overtreders krijgen de mogelijkheid om op aanvraag een kopie van de overtredingsfoto te krijgen. Dit kan zowel telefonisch als per e-mail.

-Algemeen proces-verbaal
Het parket CVOM heeft in het kader van de bezwaarafhandeling van de boetes voor de milieuzone in Utrecht en Rotterdam goede ervaringen opgedaan met een algemeen proces-verbaal dat is opgesteld door de gemeenten Utrecht en Rotterdam. Voor start handhaving per 1 mei 2017 zal de gemeente Amsterdam ook een algemeen proces-verbaal voor de milieuzone opstellen. Dit proces-verbaal zal onder meer achtergrondinformatie bevatten over de milieuzone. Een overzichtskaart met de locaties van borden en camera's zal onderdeel uitmaken van dit proces-verbaal. Daarnaast worden de ingezette communicatiemiddelen beschreven die zijn gebruikt om de milieuzone bekend te maken bij inwoners, ondernemers en bezoekers van de stad.

3.6 Overleg met parket CVOM, lokaal parket, politie en CJIB over milieuzone

De gemeente Amsterdam heeft doorlopend contact met parket CVOM, het lokaal OM en de politie Eenheid Amsterdam over de verschillende juridische en technische aspecten van de invoering van de milieuzone. Zo is het Verkeersbesluit voor de milieuzone bestelauto´s met het onderliggend bebordingsplan op respectievelijk 18 augustus en 1 november 2016 besproken met de politie en parket CVOM. Het parket CVOM en de politie Eenheid Amsterdam hebben eind november ingestemd met het verkeersbesluit en het onderliggende bebordingsplan. Op 21 februari 2017 is met de politie, lokaal OM en het parket CVOM gesproken over de voorgenomen bebording voor de milieuzone voor brom-, en snorfietsen.

Ook is met het CJIB gesproken over de zaken die per 1 mei 2017 en 1 mei 2018 aangeleverd gaan worden aan het CJIB. De systemen voor handhaving (camera's en aangepaste systeem voor handhaving) van de gemeente zullen uitgebreid worden getest voordat deze in gebruik genomen zullen worden en er boetes doorgestuurd zullen worden naar het CJIB.

De nalevingstrategie is eveneens besproken op 21 februari 2017 met het parket CVOM, het lokaal OM en de direct-toezichthouder op de Boa's van de politie. Ook is voortdurend overleg met het parket CVOM over de eisen die gesteld worden aan de foto's die door de ANPR camera's gemaakt worden. Kortom, er vindt op een goede wijze, voortdurend en doorlopend overleg plaats met de ketenpartners.