Nummer VN

Directie

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van 14 april 2020

Portefeuille

< Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit >

Agendapunt

Definitief Verkeersbesluit en ontheffingenbeleid Milieuzone Amsterdam 2020

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Vaststellen van het 'Definitief Verkeersbesluit Milieuzone Amsterdam 2020' en 'Ontheffingenbeleid Milieuzone Amsterdam 2020'

Het college van burgemeester en wethouders besluit

A. Vast te stellen:

I. de 'Nota van Beantwoording op de zienswijzen op ontwerp-verkeersbesluit Milieuzone Amsterdam 2020', zoals opgenomen in bijlage 1, op basis waarvan het verkeersbesluit ten opzichte van het ontwerp als volgt gewijzigd wordt:
De volgende gebieden worden uitgezonderd van de milieuzone:
   a) de Coen- en Vlothaven en tegenovergelegen kade van de Mercuriushaven;
   b) het westelijke deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord;
   c) de toerit van de zuidelijke standbouwersingang RAI Amsterdam.

II. het 'Definitief Verkeersbesluit Milieuzone Amsterdam 2020', zoals opgenomen in bijlage 2, waarvan de belangrijkste punten zijn:
   a) De introductie van een milieuzone met toegang voor dieselpersonenauto's naar emissieklasse 4 en hoger;
   b) Aanscherping van de milieuzone voor dieselbedrijfsauto's (ook 'bestelauto of bestelbus') naar toegang voor emissieklasse 4 en hoger,
   c) De milieuzone voor personenauto, bedrijfsauto, autobus, vrachtauto en taxi geografisch uitbreiden met alle gebieden op Amsterdams grondgebied binnen de Ring A10 met uitzondering van:
      - de Coen- en Vlothaven en tegenovergelegen kade van de Mercuriushaven;
      - het westelijke deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord;
      - de toerit van de zuidelijke standbouwersingang RAI Amsterdam.

III. het 'Ontheffingenbeleid Milieuzone Amsterdam 2020', zoals opgenomen in bijlage 3, waarvan de belangrijkste punten zijn:
   a) het aantal ontheffingen is beperkt om het effect van de maatregelen te maximaliseren;
   b) het beleid is mede tot stand gekomen in overleg met andere gemeenten met milieuzones om eenduidigheid tussen steden te maximaliseren;
   c) het beleid is mede tot stand gekomen op basis van de zienswijzen op het ontwerp verkeersbesluit;
   d) het bieden van een ontheffingsmogelijkheid voor het in- en uitrijden van de milieuzone door campers die een Amsterdamse camping binnen de milieuzone bezoeken;

e) het intrekken van het Gemeentelijk ontheffingenbeleid milieuzone bestelauto's, autobussen en taxi's Amsterdam, gepubliceerd in het Gemeenteblad Amsterdam nr. 66151 op 29 maart 2018;
f) het intrekken van het Gemeentelijk Ontheffingenbeleid Milieuzone Vrachtauto's Amsterdam, vastgesteld op 16 juli 2008;
g) verleende ontheffingen op basis van de ingetrokken regelingen bij d) en e) gelden ook voor de Milieuzone Amsterdam 2020 totdat de geldigheidsduur van die ontheffing is verstreken;
h) het in werking laten treden van het ontheffingenbeleid met ingang van 1 september 2020.

B. In te stemmen met:

IV. Het inwerking laten treden van het verkeersbesluit, bedoeld in beslispunt A.II, op 1 november 2020.

V. Bijgaande brief waarin de raad wordt geïnformeerd over het verkeerbesluit en het ontheffingenbeleid;

VI. Het informeren van de dagelijks besturen van de stadsdelen over de opvolging van hun adviezen over het ontwerp-verkeersbesluit Milieuzone Amsterdam 2020 door het ambtelijk toezenden van de collegevoordacht;

VII. Het machtigen van de wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit om tekstuele wijzigingen in de collegevoordracht en raadsbrief aan te brengen.

VIII. Het machtigen van de wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit om het moment van bekendmaking van het ontheffingenbeleid als bedoeld in beslispunt A af te stemmen op actualiteiten in verband met crisis coronavirus.

C. Kennis te nemen dat in het tweede kwartaal van 2020 een wijziging van de Parkeerverordening aan het college wordt voorgelegd waarmee de toetsingscriteria voor het verkrijgen van een parkeervergunning gelijk worden gesteld aan die van de milieuzone

---

Kernboodschap
Het college neemt een definitief verkeersbesluit en stelt het bijbehorende ontheffingenbeleid vast. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de in het actieplan Schone Lucht voorgestelde maatregelenpakket milieuzones 2020.

Bestuurlijke achtergrond

In het Actieplan Schone Lucht (ASL) dat op 1 oktober 2019 is vastgesteld, is de introductie van een milieuzone voor dieselpersonenvoertuigen aangekondigd, evenals aanscherping van de milieuzone bedrijfsauto's en een onderzoek naar de geografische uitbreiding van de milieuzone voor alle voertuigcategorieën, met uitzondering van brom- en snorfietsen.

Definitief verkeerbesluit
Op 12 november 2019 heeft het college ingestemd met het ontwerpverkeerbesluit 'Milieuzone Amsterdam 2020' en de raad is hierover per brief geïnformeerd. De stukken hebben van 6 januari tot en met 17 februari 2020 ter inzage gelegen. Eenieder kon een zienswijze hierop indienen. Parallel hieraan is aan het dagelijks bestuur (DB) van de stadsdelen een adviesverzoek gezonden.

Met de voorliggende Nota van Beantwoording geeft het college antwoord op de ingediende zienswijzen. Met het voorliggend definitief verkeersbesluit worden een aantal maatregelen ingesteld per 1 november 2020:

- De introductie van een milieuzone voor dieselpersonenauto's naar emissieklasse 4 en hoger;
- Aanscherping van de milieuzone voor dieselbedrijfsauto's (in de volksmond ook 'bestelauto of bestelbus') naar emissieklasse 4 en hoger;

en

- De geografische uitbreiding van de milieuzone voor personenauto, bedrijfsauto, autobus, vrachtauto en taxi met alle gebieden op Amsterdams grondgebied binnen de Ring A10 met uitzondering van de Coen- en Vlothaven en tegenovergelegen kade van de Mercuriushaven, het westelijke deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord en de toerit van de zuidelijke standbouwersingang RAI Amsterdam.

Voor de kaart van de milieuzone per 1 november 2020 zie bestand 6: Kaart Milieuzone per 1 november 2020.pdf

Ontheffingenbeleid
In afstemming met steden die ook hun milieuzones in lijn moeten brengen met de landelijke harmonisatieregeling milieuzones is in de afgelopen periode gewerkt aan het zo veel mogelijk harmoniseren van de bestaande en nieuwe ontheffingsmogelijkheden. Ook ideeën en voorstellen die zijn voortgekomen uit de zienswijzeprocedure zijn meegenomen bij de vormgeving van het ontheffingenbeleid.

In de landelijke harmonisatie milieuzones[1], die van kracht is geworden per 1 januari 2020, regelt de rijksoverheid de bebording van de milieuzones; harmoniseert zij het toelatingsregiem en regelt zij een aantal landelijke vrijstellingen. Om op lokaal niveau mensen die direct getroffen worden door de invoering van de milieuzones 2020 tegemoet te komen is flankerend beleid ontwikkeld. Aanvullend op de sloop- en vervangingsregeling van oude diesels waarover de raad op 18 december heeft besloten, heeft het college van B&W de bevoegdheid om ontheffingenbeleid vast te stellen.

Bestuurlijke prioriteit
Het college heeft op 1 oktober 2019 het Actieplan Schone Lucht vastgesteld, waarin de introductie van een milieuzone voor dieselpersonenvoertuigen, evenals aanscherping van de milieuzone bedrijfsauto's en een onderzoek naar de geografische uitbreiding van de milieuzone is aangekondigd. Ter uitvoering hiervan wordt het college het 'Definitief Verkeersbesluit Milieuzones Amsterdam 2020' en het 'Ontheffingenbeleid Milieuzones Amsterdam 2020' voor vaststelling voorgelegd.

Het definitieve verkeersbesluit brengt de huidige milieuzones in Amsterdam in lijn met de

landelijke harmonisatieregeling[1] van milieuzones, die per 1 januari 2020 in werking is getreden en die deels noopt tot de voorgestelde wijzigingen. In het kader van de landelijke harmonisatie van milieuzones zijn de toelatingseisen voor milieuzones landelijk vastgelegd met als doel om eenduidigheid voor verkeersdeelnemers te creëren. Met het definitief verkeersbesluit worden bovenstaande maatregelen ingesteld per 1 november 2020.

Wettelijke grondslag

Artikel 160, eerste lid, onder a Gemeentewet
- Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet de raad of burgemeester hiermee is belast.
Artikel 160, eerste lid, onder b Gemeentewet
-Het college is bevoegd beslissingen van de raad voor te bereiden en uit te voeren.

Artikel 18, eerste lid, aanhef en onder d van de Wegenverkeerswet
- Verkeersbesluiten worden genomen: voor zover zij betreffen het verkeer op andere [dan de onder a t/m bedoelde wegen door burgemeester en wethouders, of krachtens besluit van hen, door een door hen ingestelde bestuurscommissie.

Artikel 62 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
-Weggebruikers zijn verplicht gevolg te geven aan de verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden.

Artikel 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
-Door het bevoegd gezag kan ontheffing worden verleend – voor zover in dit verband van belang - van artikel 62 voor zover het betreft het verkeerstekens C22a

Artikel 4:81, eerste lid, Algemene wet bestuursrecht
-Een bestuursorgaan kan beleidsregels vaststellen met betrekking tot een hem toekomende of onder zijn verantwoordelijkheid uitgeoefende, dan wel door hem gedelegeerde bevoegdheid.

Artikel 169 leden 1 tot en met 3 Gemeentewet
1. Het college en elk van zijn leden afzonderlijk zijn aan de raad verantwoording schuldig over het door het college gevoerde bestuur.
2. Zij geven de raad alle inlichtingen die de raad voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft.
3. Zij geven de raad mondeling of schriftelijk de door een of meer leden gevraagde inlichtingen, tenzij het verstrekken ervan in strijd is met het openbaar belang.

Onderbouwing besluit

Ad I. Vaststellen 'Nota van Beantwoording op de zienswijzen op ontwerp-verkeersbesluit Milieuzone Amsterdam 2020'

Het verkeersbesluit 'Milieuzone Amsterdam 2020' is voorbereid met toepassing van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure ex afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (de UOV). Het ontwerp-verkeersbesluit heeft van 6 januari tot en met 17 februari 2020 ter inzage gelegen. Om Amsterdammers over het voorgenomen beleid te informeren en de zienswijzemogelijkheid onder de aandacht te brengen zijn onder meer advertenties geplaatst in dagbladen, zijn alle eigenaren van oude diesels per brief geïnformeerd en zijn zeven goed bezochte informatiebijeenkomsten georganiseerd in alle stadsdelen.
234 bedrijven en burgers hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op het ontwerp-verkeersbesluit. In de Nota van Beantwoording geeft het college aan over welke onderwerpen zienswijzen zijn ontvangen, wat de reactie van het college daar op is en welke gevolgen de zienswijzen hebben voor het verkeersbesluit.

<u>Algemene indruk zienswijzen en gevolgde procedure</u>
De ingediende zienswijzen zijn stuk voor stuk zorgvuldig gelezen. Een belangrijk deel van de indieners is het eens met het doel van het beleid om de luchtkwaliteit te verbeteren maar maakt zich zorgen over de maatregel in relatie tot hun persoonlijke situatie of vraagt zich af of de maatregel geschikt is. Bij inwoners en MKB-ondernemers gaat het dan in veel gevallen om één of meer voertuigen die zij in bezit hebben die vanaf november 2020 niet langer binnen de milieuzone zijn toegestaan. Hun zienswijzen hebben vaak betrekking op de specifieke persoonlijke en/ of financiële situatie in relatie tot vervanging van het voertuig en/ of de hoogte van de voor sloop geboden subsidie. Verder vraagt men zich regelmatig af of Amsterdam niet beter in zou zetten op andere maatregelen, zoals de aanpak van de grote vervuilers zoals het vliegverkeer, de olie-industrie of de scheepvaart. Ook wijst men op allerlei alternatieve oplossingen voor verbetering van de luchtkwaliteit.

Deze reacties zijn een greep uit de verschillende onderwerpen die mensen in de zienswijzen noemen. Het volledige overzicht van de reacties is per onderwerp opgenomen in de Nota van Beantwoording. Voor ieder onderwerp is een reactie van het college geformuleerd. In de nota staan veel herhalingen voor wat betreft de reactie van het college op de zienswijzen. Dit gebeurt uit zorgvuldigheid naar de indieners van de zienswijzen. De insprekers zullen persoonlijk op de hoogte worden gebracht wat er met hun zienswijze gedaan is.

<u>Gevolgen milieuzone voor bereikbaarheid bedrijven in havengebieden</u>
Uit consultatie van brancheorganisaties op het actieplan Schone Lucht in het voorjaar en zomer van 2019 zijn in eerste instantie geen bezwaren naar voren gekomen ten aanzien van de maatregelen milieuzone 2020 en de gebiedsuitbreiding. In het kader van de zienswijzeprocedure hebben (veelal grotere) bedrijven uit het havengebied echter grote zorgen geuit over de economische effecten van de gebiedsuitbreiding van de milieuzone op bedrijven die door hun activiteiten een directe binding hebben met het water, voor activiteiten zoals de overslag van en de bouw van grote schepen.

Voor deze bedrijvigheid is de bereikbaarheid voor relatief grote aantallen zwaar (inter)nationaal vrachtverkeer cruciaal. De eis van emissieklasse 4 voor vracht in het kader van de milieuzone 2020 wordt door de meeste bedrijven niet als probleem ervaren. Wel zijn er veel zorgen over het effect op de economische activiteiten in de

havengebieden als gevolg van de landelijke aanscherping van de milieuzone vracht naar emissieklasse 6 begin 2022 en de stap naar nul-emissiezone stadsdistributie in 2025 die voortkomen uit landelijke afspraken rond de harmonisatie milieuzones en de Greendeal Zero-emissie Stadsdistributie.

Tevens voeren de bedrijven aan dat in de periode tot 2030 het karakter van de activiteiten in het de havengebieden niet significant zal veranderen als gevolg van de afspraken in het convenant NDSM/Houthavens (2009). Hierin is voor deze gebieden (en enkele andere die niet direct aan het IJ gelegen zijn) afgesproken tot 2029 een 'pas op de plaats' te maken in de transformatie naar woongebied in kader van de ontwikkeling Haven-stad. In de uitgezonderde gebieden zal tot 2030 dan ook nog niet of nauwelijks sprake zijn van bewoning (en zal er dus geen negatief luchtkwaliteitseffecten zijn voor bewoners). Dergelijke afspraken zijn niet gemaakt voor de andere mogelijke uitbreidingsgebieden. In deze gebieden wordt op dit moment al op grotere schaal gewoond of is op kortere termijn al woningbouw voorzien.

De bedrijven wijzen tenslotte op concurrentieongelijkheid voor bedrijven in de havengebieden binnen de Ring A10 in vergelijking met vergelijkbare bedrijven in het direct nabijgelegen deel van Westpoort buiten de Ring A10 en elders in het land (Rotterdamse haven). In hun zienswijzen op het ontwerp verkeerbesluit ondersteunen (branche)organisaties zoals TLN, Evofenedex, ORAM en Port of Amsterdam deze argumentatie.

In afstemming met onder meer de vertegenwoordigers van de bedrijven en de Commissie Bevoorrading Amsterdam (CBA) is daarom het voorstel dat deze gebieden (1. de Coen- en Vlothaven plus tegenovergelegen kade van de Mercuriushaven en 2. het westelijke deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord) in het kader van de milieuzone 2020 uitgezonderd blijven. De uitzonderingsgebieden zijn door hun ligging relatief eenvoudig met bebording aan te duiden en te handhaven.

<u>Gevolgen milieuzone voor bereikbaarheid RAI</u>
De bereikbaarheid van één standbouwersingang van de RAI Amsterdam is belangrijk voor het toegankelijk houden van de RAI voor (inter)nationale standbouwers. In afstemming met de RAI is daarom overeengekomen om de zuidelijke toegang buiten de milieuzone te houden. Deze is gelegen tussen het gebouw van de RAI en de ring A10. Standbouwers die van de noordelijke toegang gebruik willen maken zullen, anders dan nu het geval is, wel moeten voldoen aan de milieuzone-eisen. Met uitzonderen van de toerit blijft ook P+R RAI voor alle voertuigen bereikbaar. Bijkomend voordeel is dat een goede overstap op het OV-netwerk mogelijk wordt gemaakt.

In nauwe afstemming met onder meer de vertegenwoordigers van RAI Amsterdam en de Commissie Bevoorrading Amsterdam is dan ook het voorstel om de toerit naar de zuidelijke standbouweringsingang uit te zonderen van de milieuzone.

<u>Toekomstige aanscherping toegangseisen milieuzones</u>
De bedrijven in het havengebied en de vervoerders en verladers maken zich over het algemeen dus geen zorgen over hun bedrijfsvoering als gevolg van de toegangseisen die horen bij de milieuzone 2020. Er zijn wel veel zorgen over de haalbaarheid van de eis voor vrachtauto's (emissieklasse 6) in 2022 die is voortgekomen uit de landelijke harmonisatie milieuzones. Ook spreken bedrijven hun zorg uit over de ambitie van de gemeente om in 2025 een uitstootvrij gebied in te stellen binnen de ring A10. De gemeente gaat met de brancheverteGenwoordigers in gesprek over de precieze invulling van deze ambitie en de

maatregelen die nodig zijn om de transitie te faciliteren. Verder wordt in het kader van de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (Rijk, branche en G4) een overgangsregeling uitgewerkt voor zwaar vrachtverkeer.

Samenvattend hebben de ingekomen zienswijzen het college doen besluiten de omvang van de milieuzone aan te passen tot het tot het Amsterdamse grondgebied behorende gebied binnen de Ring A10 met uitzondering van:

- De Coen- en Vlothaven en tegenovergelegen kade van de Mercuriushaven;
- Het westelijke deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord;
- Toerit zuidelijke standbouwersingang RAI Amsterdam.

Voor de volledige zienswijzen en beantwoording daarvan wordt verwezen bijlage 1, *Nota van Beantwoording Milieuzone Amsterdam 2020* .

Ad II. Vastellen van het 'Definitief Verkeerbesluit Milieuzones Amsterdam 2020'

Karakteristieken definitief besluit

- In het definitief verkeersbesluit worden dieselpersonenauto's als voertuigcategorie toegevoegd aan de bestaande milieuzone en wordt de milieuzone voor dieselbedrijfsauto's aangescherpt tot toegang voor emissieklasse 4 of hoger;
- De milieuzone wordt voor de voertuigcategorieën personenauto, bedrijfsauto, autobus, vrachtauto en taxi geografisch uitgebreid met alle op grondgebied van de gemeente Amsterdam gelegen gebieden binnen de Ring A10, met uitzondering van:
  - De Coen- en Vlothaven en tegenovergelegen kade van de Mercuriushaven
  - Het westelijke deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord
  - Toerit zuidelijke standbouwersingang RAI Amsterdam
- Met het definitief verkeersbesluit wordt de milieuzone in lijn gebracht met nieuwe landelijke regelgeving
- Inwerkingtreding definitief verkeersbesluit is voorzien op 1 november 2020

Overwegingen
De hieronder genoemde overwegingen liggen ten grondslag aan het 'Definitief Verkeersbesluit Milieuzones Amsterdam 2020.'

Luchtkwaliteit
Uit onderzoek van TNO (zie *bestand 5: TNO 2019 R11546 Rapport) milieuzones_2020_final.pdf*) blijkt dat het ontwerpverkeersbesluit leidt tot vermindering van de concentratie stikstofdioxide (NO_2), fijnstof ($PM_{2,5}$) en roet (EC) in de gehele stad, waarmee de luchtkwaliteit in Amsterdam verbetert. Dit besluit draagt bij aan het oplossen van overschrijdingen van de Europese grenswaarde voor NO_2 op de verschillende nog bestaande knelpuntlocaties en verlaging van de stedelijke achtergrondconcentraties voor de genoemde stoffen. Tot slot wordt met dit besluit bijgedragen aan het streven naar de WHO-advieswaarden, zoals uiteengezet in het ASL.

Streven naar maximale eenduidigheid van het gebied
Uitbreiding van de milieuzone binnen de ring A10 betekent eenduidigheid en helderheid voor het verkeer. Dat is zowel juridisch als voor het draagvlak van groot belang. De ring A10 vormt een fysieke en mentale grens voor gebruikers. Het – waar mogelijk - samen

laten vallen van deze grens met die van de milieuzone biedt helderheid aan gebruikers.

De milieuzone wordt uitgebreid tot alle gebieden binnen de Ring A10 op Amsterdams grondgebied met uitzondering van:
- de Coen- en Vlothaven en tegenovergelegen kade van de Mercuriushaven;
- het westelijke deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord;
- de toerit zuidelijke standbouwersingang RAI Amsterdam.

De uitgezonderde gebieden worden door middel van een corridor verbonden met het meest nabijgelegen kruispunt van de ring A10.

Landelijke harmonisatie milieuzonering
Per 1 januari 2020 is landelijke regelgeving in werking getreden die de instelling van milieuzones door gemeenten te harmoniseert. Het gaat om het op 11 november 2019 gepubliceerde 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, *Stb.* 2019, 398. Voor gemeenten waar al milieuzones zijn ingevoerd, is bepaald dat uiterlijk 12 maanden na publicatie van de nieuwe regelgeving moet worden voldaan aan nieuwe landelijke regelgeving. In Amsterdam worden de nieuwe regels per zondag 1 november 2020 toegepast. Uiterlijk dan dient het definitieve verkeersbesluit in werking te zijn getreden en de bebording op straat te zijn aangepast.

Voor het volledige verkeersbesluit wordt verwezen naar bijlage 2, *Bekendmaking Verkeersbesluit Milieuzone Amsterdam 2020* .

Ad III. Vaststellen van de 'Beleidsregel Ontheffingen Milieuzone Amsterdam 2020'

In de landelijke harmonisatieregeling is een aantal landelijke vrijstellingen opgenomen:
- Oldtimers (40 jaar of ouder)
- Rolstoeltoegankelijke voertuigen
- Kampeerwagen met carrosseriecode SA (vrijstelling voor bewoners milieuzone voor toegang milieuzone in eigen woonplaats)

B&W heeft de bevoegdheid om aanvullend ontheffingenbeleid vast te stellen. Het voorliggende ontheffingenbeleid is tot stand gekomen op basis van zienswijzen over het ontwerpverkeersbesluit, gesprekken met brancheorganisaties en de CBA en overleg met andere steden met milieuzones (Utrecht, Arnhem en Den Haag). Doel is om de ontheffingsmogelijkheden zoveel mogelijk te harmoniseren en de eenduidigheid tussen de steden te maximaliseren. De praktijk leert dat dit niet geheel mogelijk is door lokale bestuurlijke voorkeuren.

Uitgangspunt van het ontheffingenbeleid is dat het aantal ontheffingen zo beperkt mogelijk blijft om een balans te vinden tussen het maximaliseren van het effect van invoering van de milieuzones en het voor voorkomen van disproportionele maatschappelijke neveneffecten en hiermee de maatregelen ook voor kwetsbare groepen 'haalbaar en betaalbaar' te houden.

Bewoners en ondernemers uit Amsterdam
Voor bewoners en ondernemers in de stad is er sinds 1 januari 2020 de mogelijkheid subsidie aan te vragen als tegemoetkoming in de sloop van hun oude diesel. Voor Amsterdammers met een stadspas met groene stip is er bovendien de mogelijkheid een

subsidie aan te vragen voor aanschaf van een schoner alternatief.

In aanvulling op de landelijke vrijstellingen is er een ontheffing voor Amsterdammers met een vanwege hun handicap aangepast voertuig waarvoor de beschikbare subsidies niet toereikend zijn voor vervanging. Deze ontheffing is afgestemd met andere steden met milieuzones en daar ook geldig. Particulieren die een elektrisch voertuig in bestelling hebben krijgen ook de mogelijkheid om de levertijd af te wachten.

Bezoekers van de milieuzone
Het college gaat ervan uit dat mensen die de milieuzone willen bezoeken met een dieselpersonenauto gebruik kunnen maken van een P+R-voorziening of OV. Wel zijn er ontheffingen voor specifieke groepen waarvoor alternatieven voor het gebruik van de auto ontbreken. Het gaat – net als bij bewoners - om aangepaste voertuigen van mensen met een handicap en om elektrische voertuigen die in bestelling zijn.

Voor twee Amsterdamse campings (Camping Zeeburg en Camping Vliegenbos) en de camperparkeerplaats Amsterdam City Camp die zijn gelegen in de uit te breiden milieuzone geldt dat camperbezitters een substantieel deel van hun gasten vormen. Iets meer dan 40% (op 1 januari 2020) van deze groep voldoet niet aan de milieuzonenormen. Dat betekent dat het weren van deze groep een aanzienlijk effect heeft op het aantal bezoekers en de bedrijfsvoering van deze campings in gevaar brengt.

Het effect op de luchtkwaliteit van deze in absolute zin kleine groep voertuigen is relatief gering doordat campers in de regel van buiten de stad rechtstreeks naar de camping rijden. Hierdoor blijft het gereden aantal kilometers op dag van aankomst en vertrek binnen de milieuzone beperkt. Het voorstel is dan ook om een in- en uitrijdontheffing voor campers aan te bieden die aantoonbaar een Amsterdamse camping binnen de milieuzone bezoeken. Tijdens het verblijf wordt van de bezoekers verwacht van andere vormen van vervoer gebruik te maken.

Bedrijven werkzaam in de milieuzone
Ondernemers die regelmatig in Amsterdam moeten zijn voor bedrijfsactiviteiten worden geacht te investeren in hun wagenpark met het oog op maatschappelijk verantwoord ondernemen. Er is wel een dagontheffing voor ondernemers die incidenteel de stad bezoeken. Verder is in afstemming met het bedrijfsleven een ontheffing gerealiseerd voor ondernemers die met het oog op de huidige milieuzone voor bedrijfsauto's al eerder hebben geïnvesteerd in een schoner dieselvoertuig (emissieklasse 3). Ditzelfde geldt voor ondernemers die een elektrisch voertuig in bestelling hebben.

Hardheidsclausule
Voor alle voertuigcategorieën is het mogelijk, bij schrijnende en onvoorziene omstandigheden, een beroep te doen op de hardheidsclausule.

In aanvulling op de landelijke vrijstellingen wordt het lokale ontheffingenbeleid dan ook aangevuld met de volgende mogelijkheden:

Personenauto's
- Ontheffing voor voertuig dat vanwege een handicap van de eigenaar is aangepast voor meer dan 500 euro;
- Ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend uitstootvrij voertuig;
- Hardheidsclausule in geval van onvoorziene en onredelijke gevolgen van beleid.

Bedrijfsauto's
- Dagontheffing voor bedrijfsauto's (ontheffing maximaal 6x per jaar);
- Tijdelijke ontheffing voor bedrijfsauto's op diesel met emissieklasse 3 die is aangeschaft met het oog op de bestaande milieuzone bestel (ontheffing van een half jaar met eventuele verlenging tot uiterlijk 31 oktober 2021)
- Ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend uitstootvrij voertuig
- Hardheidsclausule in geval van onvoorziene en onredelijke gevolgen van beleid.

Campers/kampeervoertuigen
- Ontheffing voor in- en uitrijden milieuzone voor kampeervoertuigen ten behoeve van verblijf op een Amsterdamse camping;

Autobus en taxi
- Ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend uitstootvrij voertuig
- Hardheidsclausule in geval van onvoorziene en onredelijke gevolgen van beleid.

Het bestaande ontheffingenbeleid voor vrachtauto's wordt voortgezet met inachtneming van de landelijke vrijstellingen. Het gaat hier om:
- Dagontheffingen (maximaal 12 ontheffingen per kenteken per jaar)
- Langdurige ontheffing (geldigheid: maximaal een jaar; voor een langdurige ontheffing gelden strenge voorwaarden)
- Ontheffing bij exceptioneel transport
- Ontheffing lange levertijd
- Hardheidsclausule in geval van onvoorziene en onredelijke gevolgen van beleid.

Voor het volledige ontheffingenbeleid wordt verwezen naar bijlage 3, Bekendmaking *Ontheffingenbeleid Milieuzone Amsterdam 2020* .

Ad IV. Instemmen met bijgaande brief waarin de raad wordt geïnformeerd inzake Verkeersbesluit en Ontheffingenbeleid Milieuzone Amsterdam 2020

Via bijgevoegde brief informeert het college van b&w de gemeenteraad over het definitief verkeerbesluit en het vastgestelde ontheffingenbeleid. Als bijlage is de kaart van de milieuzone per 1 november 2020 bij de brief gevoegd.
(Zie *bestand: 6. Kaart Milieuzone per 1 november 2020.pdf*

Ad V. Het informeren van de dagelijks besturen van de stadsdelen over de opvolging van hun adviezen over het ontwerp-verkeersbesluit over de aanscherping en uitbreiding milieuzone Amsterdam 2020 door het toezenden van de collegevoordacht

Conform art. 12 van de verordening op het lokaal bestuur heeft B&W advies gevraagd aan de dagelijks besturen (DB's) van de stadsdelen over het ontwerp verkeersbesluit over de aanscherping en uitbreiding van de milieuzones 2020.

De DB's van de stadsdelen onderschrijven in grote lijnen de in het ontwerp verkeersbesluit toegelichte maatregelen, waaronder de voorgenomen geografische uitbreiding.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de adviezen die niet worden overgenomen met een toelichting daarop.

Advies: toevoegen luchtkwaliteitsmeetpunt in Buitenveldert (stadsdeel Zuid)
Een deel van de stadsdeelcommissie in het stadsdeel Zuid wil Buitenveldert op termijn graag toevoegen aan de milieuzone. Om de noodzaak van toevoegen te bepalen willen zij graag dat er een luchtkwaliteitsmeetpunt in Buitenveldert wordt gerealiseerd.

Extra metingen zouden door GGD Amsterdam aanvullend gefinancierd moeten worden. In 2019 heeft het college in reactie op een motie met het verzoek om uitbreiding van het luchtmeetnet het volgende antwoord gegeven:

"Het college acht uitbreiding van het meetnet met extra meetstations, bijvoorbeeld in Watergraafsmeer of Gaasperdam zoals de motie verzoekt, niet nodig. Uitbreiding met volledige meetstations op deze locaties brengt hoge kosten met zich mee waarvan de toegevoegde waarde voor de ontwikkeling of de monitoring van beleid relatief beperkt is. Het college kiest ervoor deze middelen in te zetten voor concrete maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren in plaats van nog meer meetstations toe te voegen of bestaande meetstations uit te breiden"

Het ligt dus niet voor de hand dat er in de nabije toekomst een automatisch meetstation in Buitenveldert zal worden toegevoegd.

Advies: Sloterdijk 1 niet toe voegen aan milieuzone per oktober 2020 met het oog op de lange termijn van transformatie (stadsdeel West)
Sloterdijk 1 is verdeeld in:

Sloterdijk 1 Noord (ten noorden Transformatorweg)
Hoewel voor Sloterdijk 1 Noord net als voor bijvoorbeeld de Coen- en Vlothaven en het havengebied in Amsterdam Noord geldt dat hier tot 2029 geen sprake zal zijn van woningbouw is het karakter van de bedrijvigheid hier niet havengerelateerd. Eerder is sprake gemengd bedrijventerrein dat eerder vergelijkbaar is met andere werkgebieden in de stad zoals Amstel Business Park. Opname van Sloterdijk 1 Noord binnen de milieuzone heeft naar verwachting dan ook geen significante effecten op de bedrijfsvoering van de bedrijven in het gebied en is daarmee een logische ontwikkeling.

Sloterdijk 1 Zuid (ten zuiden Transformatorweg)
In dit deel van het gebied wordt de transformatie richting meer wonen vanaf de zomer 2021 gestart. Hoe en in welk tempo de ontwikkeling zal plaatsvinden hangt mede af van de marktpartijen in het gebied. Met het oog op de aard van de huidige bedrijvigheid en nabije start van de transformatie is opname van dit gebied binnen de milieuzone een logische ontwikkeling.

Uit de ontvangen zienswijzen op het ontwerp verkeersbesluit is overigens niet gebleken dat bedrijven in de beide deelgebieden zorgen hebben over eventuele opname van Sloterdijk 1 Noord en Zuid binnen de milieuzone.

Advies: aanscherping toegangseisen Milieuzone naar diesel emissieklasse 5 en hoger en benzine emissieklasse 4 en hoger (stadsdeel Centrum)
Voor 2020 is in het actieplan Schone Lucht de keus gemaakt voor de groene milieuzonering zoals uitgewerkt in kader van de landelijke harmonisatie milieuzones. Op basis van de landelijke harmonisatie was er geen keuzemogelijkheid voor diesel emissieklasse 5. De landelijke harmonisatieregeling biedt geen mogelijkheden om een milieuzone voor benzinevoertuigen in te stellen.

Advies: opnemen 'landelijk Noord' binnen Milieuzone (stadsdeel Noord)
Het verzoek is om ook het landelijk deel van Noord (buiten de ring A10) in Milieuzone op te nemen, hoewel dit gebied geen deel uit maakte van de te onderzoeken uitbreidingsgebieden. Het overnemen van dit verzoek is niet te onderbouwen vanuit de luchtkwaliteitsproblematiek omdat in landelijk Noord geen sprake is van een significant luchtkwaliteitsprobleem. De precedentwerking van een dergelijk besluit is daarnaast groot met het oog op andere gebieden buiten de Ring A10.

Ambtelijk worden de stadsdeelbesturen via een mail, waarin ter informatie de collegevoordacht is toegevoegd, over de wijze waarop opvolging is gegeven aan de ingediende adviezen.

Ad VI. Het machtigen van de wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit om tekstuele wijzigingen in de collegevoordracht en raadsbrief aan te brengen.
De wethouder wordt gemachtigd tekstuele wijzigingen aan te brengen naar aanleiding van de collegebespreking. Het is mogelijk dat hier nog kleine wijzigingen uit voortvloeien die leiden tot tekstuele wijzigingen in de voorgestelde besluiten.

Ad VII. Het machtigen van de wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit om het moment van bekendmaking van het ontheffingenbeleid als bedoeld in beslispunt A.III af te stemmen op actualiteiten in verband met crisis coronavirus.
Uitgangspunt is dat Amsterdam in de context van de coronacrisis zoveel mogelijk samen optreedt met andere gemeenten en Rijksoverheid. Met het oog hierop wordt op dit moment op lokaal en landelijk niveau afgestemd over het eventueel tijdelijk beperken van de restricties van de huidige milieuzones.

De datum van invoering van de nieuwe milieuzone (1 november 2020) is ook onderwerp van gesprek met de andere steden en de rijksoverheid. Formeel zijn afspraken uit landelijke harmonisatie nog steeds van kracht maar deze worden op dit moment besproken gezien het feit dat de crisis mogelijk langer gaat duren en de (economische) gevolgen ingrijpender kunnen worden.

C. Kennis te nemen dat in het tweede kwartaal van 2020 een wijziging van de Parkeerverordening aan het college wordt voorgelegd waarmee de toetsingscriteria voor het verkrijgen van een parkeervergunning gelijk worden gesteld aan die van de milieuzone
Op basis van de Parkeerverordening komen motorvoertuigen met een diesel- of benzinemotor niet in aanmerking voor een parkeervergunning als de 'datum eerste toelating' (DET) vroeger is dan respectievelijk 1 januari 2005 en 1 juli 1992 (regeling 'schoner parkeren'). Omdat de milieuzone voertuigen wel of niet toelaat op grond van Emissieklasse (de Europese emissiestandaard voor voertuigen) zullen dezelfde criteria ook worden toegepast bij de regeling 'schoner parkeren'. Ten opzichte van de huidige situatie leidt dit niet tot een groot verschil in de vergunningverlening, omdat slechts marginale verschillen zijn tussen Emissieklasse en de genoemde datum eerste toelating. Wel wordt een aantal onduidelijkheden weggenomen en het komt de communicatie ten goede. In tegenstelling tot bij de milieuzone worden voor het verkrijgen van een parkeervergunning geen uitzonderingen gemaakt voor kampeerauto's en oldtimers. De parkeerregelgeving wordt kortom niet verruimd. In het tweede kwartaal van 2020 wordt een wijzigingsverordening aan het college van B&W voorgelegd ter besluitvorming gemeenteraad Q2 2020. Het betreft een technische/ tekstuele aanpassing van artikel 32 (weigeringsgronden), artikel 35 (verwijdering wachtlijst) en artikel 37 (Intrekken van vergunningen).

Financiële onderbouwing

Verkeersbesluit Milieuzone Amsterdam 2020

Voor de invoering en uitvoering van de milieuzone zijn reeds middelen begroot.

- De dekking van de kosten voor de invoering van de nieuwe milieuzones geschiedt vanuit de huidige budgetten (2019-2022) voor Luchtkwaliteit zoals die zijn opgenomen in het Stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF). Voor de milieuzones wordt in 2020 rekening gehouden met € 5.1,2.b aan incidentele kosten. De belangrijkste posten zijn: de bebording in lijn met de landelijke harmonisatieregeling te brengen; bij- en verplaatsing ANPR-camera's en aanpassen ICT-software; projectbegeleiding en implementatie, voorlichting en communicatie.
- Voor de piek in en voorbereiding van de handhaving en ontheffingen is in 2020 € 5.1,2.b aan incidentele kosten gereserveerd binnen het luchtkwaliteitsbudget (na 2020 nemen deze kosten substantieel af).
- De kosten voor beheer & onderhoud (inclusief de kosten voor handhaving en ontheffingverlening vanaf 2021) van de milieuzones bedragen € 5.1,2.b en zijn structureel gedekt als onderdeel van het assetmanagement van Verkeer en Openbare Ruimte; waar het beheer en onderhoud is ondergebracht. Omdat alle milieuzones uitgaan van hetzelfde gebied en digitaal worden gehandhaafd is de verwachting dat de structurele kosten van de handhaving en de ontheffingen de komende jaren niet hoger worden.

LASTEN						
	Programma-onderdeel	I/S	2020	2021	2022	2023
Bebording, constructie en projectbegeleiding	1	I	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b
MZ-camera's en ICT-software	2	I	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b
Projectbegeleiding en implementatie, communicatie en voorlichting	3	I	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b
Beheer & Onderhoud voorbereiding tbv implementatie milieuzone 2020	4a.	I	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b
Beheer & Onderhoud (inclusief handhaving en ontheffingverlening)	4b.	S	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b
Totaal			€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b	€ 5.1,2.b

Ondanks de geografische verruiming van de milieuzone, is de verwachting dat de structurele kosten voor handhaving en ontheffing door de inzet van digitale handhaving niet hoger zullen worden. Hiermee is er dekking voor zowel de incidentele als de structurele kosten voortkomend uit dit besluit.

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst
Middels intranet, digitale nieuwsbrief en gerichte communicatie aan de stadsdelen.

Buiten de gemeente

Het definitief verkeersbesluit wordt inclusief Nota van Beantwoording en de kaart gepubliceerd in de Staatscourant. Het ontheffingenbeleid wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad. Aanvullend hierop worden verschillende communicatiemiddelen en (sociale) media ingezet om bekendheid te geven aan het definitieve verkeersbesluit en het vastgestelde ontheffingenbeleid.

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

Documenten

Registratienr.	Naam
	1. Nota van Beantwoording Ontwerp Verkeersbesluit Milieuzone Amsterdam 2020
	2. Bekendmaking Verkeerbesluit Milieuzone Amsterdam 2020
	3. Bekendmaking Ontheffingenbeleid Milieuzone Amsterdam 2020
	4. Raadsbrief Verkeerbesluit en Ontheffingenbeleid Milieuzone Amsterdam 2020
	5. TNO Rapportage
	6. Kaart Milieuzone per 1 november 2020

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Ruimte en Duurzaamheid
5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl
5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl

Portefeuille

Gemeente Amsterdam

Agendapunt

College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van 14 april 2020

Besluit college van burgemeester en wethouders

<automatisch, na afloop vergadering>