Ontwerpverkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam met regels over het invoeren van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 1 januari 2025 (Ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's 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 bij verkeersbesluit een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto´s in te voeren, zodat de in het Actieplan Schone Lucht en de in de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit genoemde doelstellingen voor luchtkwaliteit (reductie van de uitstoot van fijnstof- en stikstofoxiden) en klimaat (CO2-reductie) worden behaald en de nul-emissiezone door toepassing van nieuwe borden voldoet aan landelijke regelgeving. De nul-emissiezone geldt niet voor voertuigen die vallen onder het overgangsregime zoals vastgesteld in de brief aan de Tweede Kamer van de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 5 oktober 2020 met kenmerk IENW/BSK-2020/191355.

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

Verbeteren van Amsterdamse luchtkwaliteit en behalen van klimaatambities

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.

---

[1] World Health Organization. (2021). WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM2.5 and PM10), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide. World Health Organization. https://apps.who.int/iris/handle/10665/345329. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO

[2] Landelijke GGD-rekentool waarbij is uitgegaan van de in 2022 gemeten jaargemiddelde fijnstof en NO2-concentraties op achtergrondstations in het automatisch/Palmes meetnet, te weten:
- 16,7 ug/m3 voor PM10

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 halen 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. De Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit (Bijlage 1) zoals vastgesteld op 6 juni 2023 geeft 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 199o. 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 invoeren van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto´s, wil het college vanaf 2025 ook een nul-emissiezone invoeren voor brom- en snorfietsen, taxi´s, pleziervaart, passagiersvaart en transport over water en de milieuzone voor dieselpersonenauto´s aanscherpen naar emissieklasse 5. 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 nul-emissiezone maakt het – als regulerende maatregel – mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren uit delen van de stad met onder meer als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. Deze maatregel draagt samen 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 levert de transitie van fossiel naar emissievrij wegverkeer een bijdrage 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 vormt de nul-emissiezone een belangrijke stap om Amsterdam klimaatneutraal te maken. Het gemotoriseerd verkeer (met varen en mobiele werktuigen) zorgt voor ongeveer 11 procent van de totale CO2-uitstoot in Amsterdam. [3].

Landelijke afspraken emissievrije stadslogistiek
In 2014 heeft het college samen met diverse andere gemeenten, bedrijven, branchepartijen en kennisinstellingen de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES) ondertekend. Deze Green Deal was het startpunt voor het ontplooien van activiteiten om de transitie naar emissievrije stadslogistiek te versnellen en op te schalen. In het kader van deze opschaling heeft het college begin 2021 samen met het Rijk, diverse gemeenten en vertegenwoordigende partijen uit het bedrijfsleven diverse afspraken vastgelegd in de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS). De UAS, ondertekend op 9 februari 2021, is tevens een concrete uitwerking van het landelijke Klimaatakkoord van 28 juni 2019 waarin de invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek per 1 januari 2025 in circa 30 gemeentes is opgenomen.

- 9,0 ug/m3 voor PM2.5
- 19,3 ug/m3 voor NO2

[3] Uitvoeringsagenda uitstootvrije mobiliteit 2023, pagina 3
(uit: Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050, pagina 6)

Verder is in het Staatsblad op 11 november 2019 de landelijke harmonisatie inzake milieuzones gepubliceerd (Staatsblad 2019, 398), waarin tevens de mogelijkheid is opgenomen om per 1 januari 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto´s in te voeren.

Tevens heeft het college deze maatregel in december 2020 en februari 2021 bevestigd in een brief aan de gemeenteraad. [4]

Effecten luchtkwaliteit en klimaat

TNO heeft de effecten onderzocht van de in het Actieplan en de in de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit aangekondigde nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 1 januari 2025. 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.

Door het instellen van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto´s neemt de uitstoot van deze voertuigen binnen de ring af. Ook buiten de ring zal de uitstoot afnemen. Vanwege de hierboven genoemde overgangsregeling treedt het volledige effect van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto´s pas in per 2030.

Uit de rapportage blijkt dat door het volledig weren van fossiele bedrijfsauto´s in 2028 de uitstootafname van stikstofoxiden (NOx) ten opzichte van het totale wegverkeer afneemt met 14% binnen de ring A10. Voor CO2-uitstoot (koolstofdioxide) geldt een afname van 11% ten opzichte van het totale wegverkeer.

Bedrijfsauto	Stikstofoxiden	Fijnstof			Koolstofdioxide
	NOx	PM10	PM2.5	EC	CO2
Effect ten opzichte van bedrijfsauto's	97%	11%	44%	97%	95%
Effect ten opzichte van het totaal wegverkeer	14%	1,1%	5%	38%	11%

Tabel 1. Emissiereductie van nul-emissiezone binnen de ring A10 met overgangsregeling in 2028. Deze tabel komt uit het TNO-rapport Uitvoeringsagenda Uitstootvrije mobiliteit (TNO 2023 P10964).

Daarnaast laat de rapportage zien dat het aandeel stikstofoxiden (NOx) van vrachtauto's ten opzichte van het totale wegverkeer binnen de ring A10 in 2030 afneemt met 38%. De CO2-uitstoot (koolstofdioxide) neemt ten opzichte van het totale wegverkeer af met 16%.

Vrachtauto	Stikstofoxiden	Fijnstof			Koolstofdioxide
	NOx	PM10	PM2.5	EC	CO2
Effect op middelzwaar vracht	95%	6%	32%	95%	95%

[4] Brief van 8 december 2020 en 2 februari 2021.

Effect op zwaar vracht	95%	16%	54%	95%	95%
Effect ten opzichte van het totaal wegverkeer	38%	2%	8%	19%	16%

Tabel 2. Emissiereductie van nul-emissiezone binnen de ring A10 met overgangsregeling in 2030. Deze tabel komt uit het TNO-rapport Uitvoeringsagenda Uitstootvrije mobiliteit (TNO 2023 P10964).

Dat betekent dat deze maatregel bijdraagt aan het terugdringen van de uitstoot van fijnstof, stikstofoxiden en koolstofdioxide, en dus aan het bereiken van de doelstelling uit het Actieplan en de Uitvoeringsagenda.

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

Zoals uit de inleiding blijkt, is de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto´s onderdeel van een breder en samenhangend pakket aan maatregelen. De maatregelen tezamen leveren een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad, hetgeen in het belang 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 zone

Om helderheid aan bewoners en bezoekers te bieden over de grenzen van de nul-emissiezone per 2025, 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 nul-emissiezone biedt dat duidelijkheid voor de weggebruiker.

Zoals aangegeven in het Actieplan Schone Lucht en de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit heeft het college ervoor gekozen om de omvang van de nul-emissiezone gelijk te houden aan de huidige grenzen van de milieuzone voor bedrijfs- en vrachtauto´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, en het westelijke deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord (hierna: de havengebieden);
- De toerit naar de P+R RAI en naar de zuidelijke standbouwersingang RAI Amsterdam.

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

Landelijke overgangsregeling

Voor zowel bedrijfs- als vrachtauto’s geldt op grond van het RVV de volgende overgangsregeling:

Bedrijfsauto's

- Bedrijfsauto's met emissieklasse 5 hebben toegang tot 1 januari 2027;
- Bedrijfsauto's met emissieklasse 6 hebben toegang tot 1 januari 2028;
- Vanaf 1 januari 2028 zijn uitsluitend emissieloze bedrijfsauto's toegestaan.

Vrachtauto´s

- Opleggertrekkers met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden;
- Bakwagens met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone in rijden;
- Vanaf 1 januari 2030 zijn uitsluitend emissieloze vrachtauto's toegestaan.

Landelijke vrijstellingen

De volgende specifieke voertuigcategorieën zijn per 1 januari 2025 vrijgesteld. Dat betekent dat een geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

1. Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder;
2. 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;
3. Vrachtauto's, met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding voor speciale doeleinden SB en SF, en met een datum van eerste toelating van twaalf jaar of jonger.

Een vrijgesteld voertuig kan zonder ontheffing de nul-emissiezone in.

Ontheffingenbeleid

In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken dat wordt gewerkt aan een zo uniform mogelijk ontheffingensysteem. Om dit te bewerkstelligen wordt een Centraal Loket in het leven geroepen, dat namens de colleges van de deelnemende gemeentes geharmoniseerde ontheffingsaanvragen afhandelt. Daarnaast is het ontheffingenbeleid voor alle gemeenten geharmoniseerd, tenzij er aanvullend lokaal beleid wordt vastgesteld. Om uniformiteit tussen deelnemende gemeenten te waarborgen is de Intentieverklaring Centraal Ontheffingenloket opgesteld, die door Amsterdam op 13 juni 2023 is ondertekend. De volgende ontheffingsmogelijkheden worden opgenomen in het geharmoniseerde ontheffingenbeleid:
- maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per jaar voor bedrijfsauto´s met emissieklasse 4 of hoger;
- maximaal 12 dagontheffing per kenteken per jaar voor vrachtauto´s met emissieklasse 5;
- ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig;
- ontheffing voor bijzondere voertuigen met een datum eerste toelating van 12 jaar of jonger, dit betreft kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer;
- ontheffing in verband met dreigend faillissement;
- ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto´s die aantoonbaar emissieloos rijden in de nul-emissiezone;
- ontheffing voor aangepaste voertuigen (voor minimaal EUR 500,-) in verband met een handicap.

Verder wordt een ontheffingsmogelijkheid voor voertuigen die emissieloos nog niet beschikbaar zijn uitgewerkt. Daarbij zal naar verwachting worden gekeken naar objectieve voertuigkenmerken zoals de carrosseriecode en het gevraagde hulpvermogen, maar niet naar gebruik. De voorwaarden worden op dit moment nader uitgewerkt. 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.

Naast de geharmoniseerde ontheffingen en landelijke vrijstellingen kan het college aanvullend lokaal ontheffingenbeleid vaststellen. Op dit moment onderzoekt het college eventuele aanvullende lokale ontheffingen.

Het college is niet voornemens bedrijfs- en vrachtauto´s die in particulier bezit zijn te ontheffen.

Stimuleringsmaatregel en ondersteuning

Bovenop fiscale voordelen zoals de Milieu-investeringsaftrek (MIA) en willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) zijn er twee landelijke subsidieregelingen voor ondernemers die een nieuwe, volledig emissieloze bedrijfs- of vrachtauto kopen of leasen. Dat zijn de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) en de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET).

Aanvullend op de landelijke subsidieregeling werkt de gemeente momenteel aan een lokale sloopsubsidie. 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. Aanvragers met een stadspas krijgen een extra bedrag voor het slopen van hun voertuig. Stadspashouders krijgen een extra subsidie, 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.

Tot slot biedt de gemeente een adviestraject aan rondom het overstappen op uitstootvrij vervoer en het opladen van voertuigen. Dit traject is bedoeld voor ondernemers met meerdere bedrijfsvoertuigen die tegen knelpunten aanlopen, zoals uitbreiding van de netaansluiting voor het opladen van de voertuigen bij transportschaarste op het energienet.

Bebording en handhaving

Op grond van het huidige artikel 86e, eerste lid, van het RVV is de geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22c vanwege een nul-emissiezone met ingang van 1 januari 2025 van toepassing op bedrijfs- en vrachtauto's, met uitzondering van emissieloze voertuigen. Op grond van het tweede lid wordt onder verkeersbord C22C onderbord C22c1 geplaatst. De verkeers- en onderborden zijn opgenomen in Bijlage 4.

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

Gelijktijdig met de terinzagelegging van dit ontwerpverkeersbesluit ligt ook het ontwerpverkeersbesluit voor de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto´s 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.

Net als de milieuzone zal de nul-emissiezone 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

Landelijke communicatie
Achtentwintig gemeenten in Nederland voeren vanaf 2025 een nul-emissiezone in voor bedrijfs- en vrachtauto's. De lokale communicatie is daarom zo veel mogelijk afgestemd op de landelijke communicatie hierover vanuit de Rijksoverheid. De landelijke communicatie omvat onder andere het versturen van brieven aan alle eigenaren van voertuigen die mogelijk geraakt worden door de nieuwe regels. Hiermee is vanaf februari 2023 gestart. Ook is er een on- en offline-communicatiecampagne gevoerd en een landelijke informatiewebsite gelanceerd. (www.doehetzero.nl en www.opwegnaarzes.nl/bedrijven).

Lokale communicatie vanaf 2o19
Om de ondernemers in Amsterdam tijdig op de hoogte te stellen van de komst van de nul-emissiezone in Amsterdam, verricht de gemeente als aanvulling op de landelijke communicatie ook lokaal communicatie-inspanningen. Daarom is na vaststelling van het Actieplan Schone lucht in 2019 met de ambitie voor een emissievrij Amsterdam, waaronder de nul-emissiezone voor vracht- en bedrijfsauto's binnen de Ring A10, breed gecommuniceerd.

De communicatie wordt afgestemd met branchepartijen uit de sector en met andere gemeenten in de regio om zoveel mogelijk bedrijven die in de stad beleveren te bereiken. Daarom is naast de gemeentekanalen, lokale media zoals AT5 ook via kanalen van brancheorganisaties zoals TLN regelmatig aandacht gegeven aan de Amsterdamse ambities voor uitstootvrije mobiliteit.

In 2021 hebben alle rechtspersonen in Amsterdam een brief ontvangen over de regels voor transport en logistiek in Amsterdam, waaronder de komst van een nul-emissiezone vanaf 2025 voor bedrijfsauto's. In 2022 hebben alle rechtspersonen met een bedrijfsauto een persoonlijke brief ontvangen waarbij zij worden voorgelicht over de nieuwe regels die er aan komen voor hun voertuig.

Tot aan de invoering van de nul-emissiezone informeert de gemeente Amsterdam ook alle ondernemers met bedrijfs- en vrachtauto's met zowel een brede on- en offline voorlichtingscampagne(s) over een emissievrij Amsterdam en een campagne gericht op het Midden- en Kleinbedrijf. Aanvullend organiseert de gemeentebijeenkomsten om ondernemers te informeren, zoals op bedrijventerreinen. Daarnaast worden ondernemers in de stad met een bedrijfs- en/of vrachtauto meerdere keren schriftelijk bericht over de komst van de nul-

emissiezone. Na het invoeren van de nul-emissiezone ontvangen overtreders de eerste vier maanden een waarschuwingsbrief en krijgen ze geen boete.

Belangenafweging

In het voortraject is uitvoerig overleg gepleegd met belangen- en brancheorganisaties zoals de Commissie Bevoorrading Amsterdam (bestaande uit: MKB-Amsterdam, Amsterdam City, Evofenedex,TLN, VNO-NCW-West), netwerkorganisaties ORAM en VEBAN, verschillende bedrijventerreinen en ambulante handelaren, en overheids- of kennisorganisaties zoals het Rijk, (omliggende) gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en gemeentelijk wagenparkbeheer. Hierbij is zowel de inhoud als uitvoering van de maatregelen besproken. In dat voortraject zijn de verschillende belangen van allerlei partijen duidelijk naar voren gekomen en meegewogen.

Zo kan het overstappen op elektrische voertuigen een aanzienlijke investering vergen voor bedrijven en eigenaars van voornamelijk vrachtwagens. Ook kan het tijd kosten voordat er voldoende en soms ook geschikte elektrische bedrijfs- en vrachtwagens op de markt zijn en voordat bedrijven hun huidige voertuigen kunnen vervangen. Binnen Amsterdam is onderzocht welke bedrijventerreinen binnen de grenzen van de nul-emissiezone worden getransformeerd naar woongebieden en welke terreinen voor bedrijven blijven. Een kaart met daarop een overzicht van de bedrijventerreinen is opgenomen in Bijlage 5. Een groot deel van de terreinen binnen de zone wordt getransformeerd naar woningbouw, op deze terreinen heeft de invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek nagenoeg geen effect.

Bedrijven die zijn gevestigd op de bedrijventerreinen Foodcenter, Minervahaven en Albemarle hebben hun zorgen geuit over de bereikbaarheid van hun toeleveranciers. Naar aanleiding daarvan is een verkeersonderzoek uitgevoerd rondom deze bedrijventerreinen. Daarbij is twee weken lang informatie vergaard door middel van camera's waarmee de emissieklassen van het eigen wagenpark van de gevestigde bedrijven en hun toeleveranciers inzichtelijk is gemaakt. Het onderzoek was enkel gericht op bedrijfs- en vrachtauto´s. Op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat de voertuigen gemiddeld een hogere emissieklasse hadden dan het landelijk gemiddelde. Daarmee is ook het aantal te weren voertuigen bij invoering van de nul-emissiezone lager. Verder viel op dat het aandeel van buitenlandse voertuigen ook laag uitvalt. Dit betrof 1,3% van de geregistreerde verkeersbewegingen. Gelet daarop is het college voornemens geen extra maatregelen te treffen.

Verder is er speciale aandacht voor ondernemers die vanwege gebiedsontwikkeling en/of netcongestieproblematiek op het elektriciteitsnet geen uitbreiding van hun netaansluiting ontvangen die nodig is voor het opladen van hun elektrische voertuigen. Dit betreft vooral ondernemers die voor meerdere elektrische vrachtwagens een hoge vermogensvraag nodig hebben.

De hierboven genoemde mogelijke nadelige gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit ondervinden wegen naar het oordeel van het college niet op tegen het belang dat is gediend met dit verkeersbesluit, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit in Amsterdam en daarmee het voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid enerzijds en het terugdringen van de CO2-uitstoot en daarmee het op termijn verminderen van de effecten op het klimaat anderzijds. Daarbij wijst het college op de landelijke overgangsregelingen, de landelijke en lokale subsidieregelingen, de landelijke vrijstellingen en het geharmoniseerde en eventueel lokaal

aanvullende ontheffingenbeleid. Voor wat betreft schaarste op het energienet werkt de gemeente met de mogelijkheden die er wel zijn door slim om te gaan met de beschikbare netcapaciteit en de aansluitingen van bedrijven. Hier omtrent wordt aan bedrijven hulp geboden. Daarnaast werkt de netbeheerder aan verzwaring van het net zodat op afzienbare termijn uitbreiding van bedrijfsaansluitingen wel mogelijk wordt. Met de overgangsbepaling voor vrachtwagens tot 2030 voor toegang tot de nul-emissiezone, een gefaseerde vervanging van het wagenpark en de structurele aanpassingen van de netbeheerder voor beschikbare netcapaciteit, bestaan er voor de bedrijven goede mogelijkheden om aan de voorwaarden van de nul-emissiezone te voldoen. Hiermee is naar het oordeel van het college een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand gekomen waarbij rekening wordt gehouden met hen die meer dan anderen worden geraakt door de nadelige gevolgen van de nul-emissiezone.

Gevolgde procedure

Dit verkeersbesluit wordt voorbereid volgens de procedure 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 naar verwachting 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 bedrijfs- en vrachtauto´s;

2.
tot instelling van een geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone 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 nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's 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.

MEDEDELINGEN

Inzien stukken

Het ontwerpverkeersbesluit ligt naar verwachting 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 nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto´s Amsterdam 2025” verzenden aan:

College van burgemeester en wethouders van Amsterdam

t.a.v. Ruimte en Duurzaamheid, Team Uitstootvrije Mobiliteit, projectteam nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto´s

Postbus 2758

1000 CT Amsterdam

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