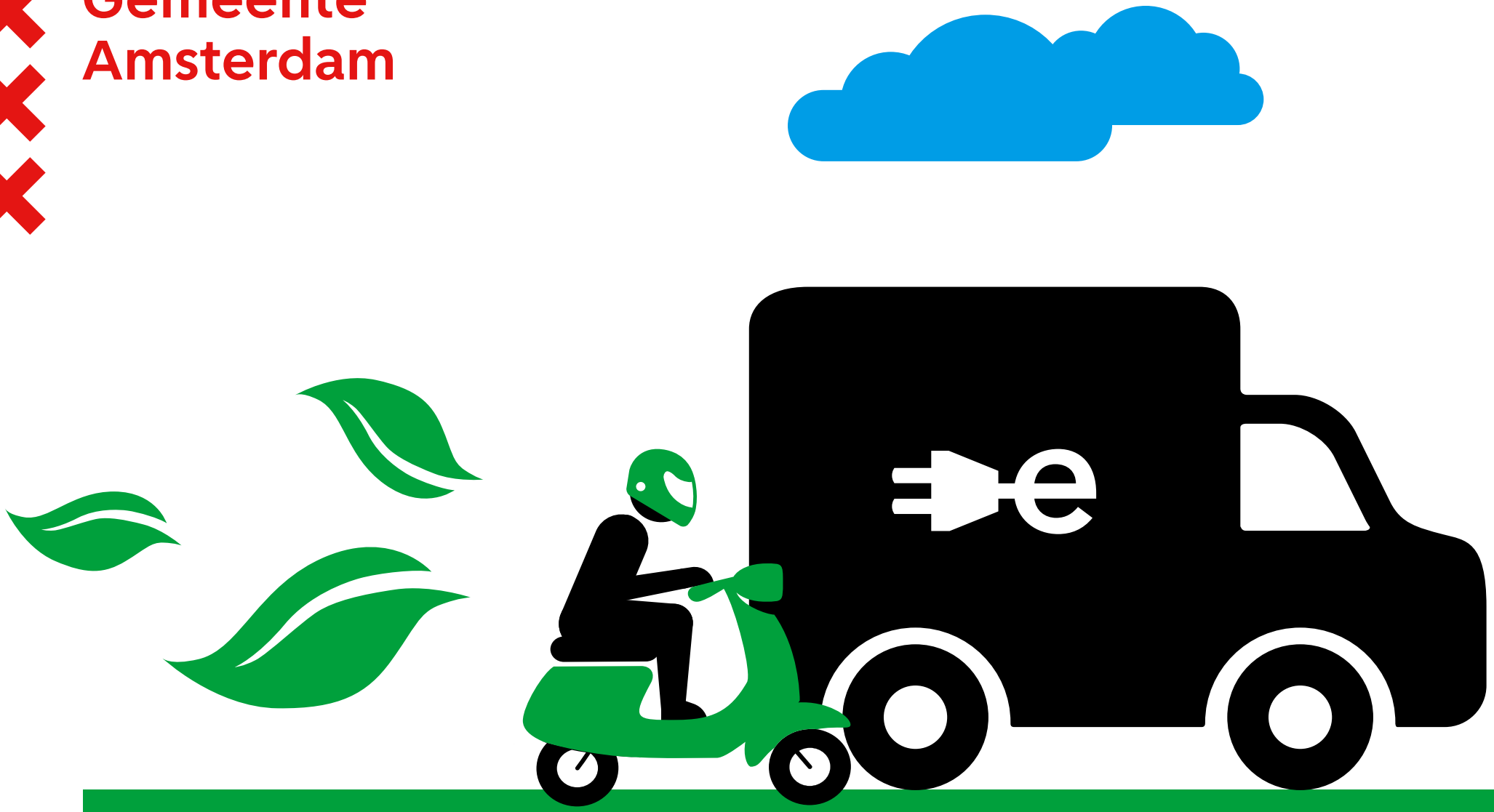
Gemeente Amsterdam



Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam

Uitvoeringsagenda 2023-2026

Vastgesteld door het college op 6 juni 2023



Inhoudsopgave

Samenvatting

Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026 3

Voorwoord

Samen op weg naar een uitstootvrij Amsterdam 4

1. Inleiding en beleidsonderbouwing 5

2. De maatregelpakketten 9

3. Uitvoering, participatie, monitoring, financiën en handhaving 34

Samenvatting

Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026

Vanaf 2025 gelden voor taxi's, bestelbussen en vrachtauto's (binnen de Ring A10), brom- en snorfietsen (binnen de bebouwde kom) en pleziervaart (in het centrumgebied) uitstootvrije zones. Dat betekent dat voertuigen die per 2025 nieuw op kenteken worden gezet (en pleziervaartuigen die nieuw zijn aangeschaft) en de zone willen betreden, uitstootvrij moeten zijn. Voor bestaande voer- en vaartuigen gelden overgangsregelingen en flankerende maatregelen om de transitie te kunnen maken.

Met deze maatregelen verbeteren we de luchtkwaliteit in de stad. Dat is nodig want luchtverontreiniging heeft een direct negatief effect op de gezondheid van de Amsterdammer. De gemiddelde Amsterdammer leeft ongeveer 11 maanden korter en rookt gemiddeld 4,4 sigaretten per dag mee door de vieze lucht in de stad (GGD). Er wordt steeds meer bekend over de schadelijke gevolgen van luchtverontreinigende stoffen en daarom heeft de World Health Organization (WHO) haar advieswaarden voor luchtkwaliteit in 2021 stevig aangescherpt.[1] Dit onderstreept de noodzaak om de lucht in Amsterdam nog schoner te maken.

Door de transitie van fossiele naar uitstootvrije voer- en vaartuigen leveren bovengenoemde maatregelen ook een bijdrage aan het verminderen van de CO_2-uitstoot in de gemeente. Daarmee vormen de maatregelen een belangrijke stap om Amsterdam klimaatneutraal te maken. Het gemotoriseerd verkeer (met varen en mobiele werktuigen op Amsterdamse wegen en wateren) zorgt voor ongeveer 11 procent van de totale CO_2-uitstoot van Amsterdam.

In het Actieplan Schone Lucht uit 2019 heeft de gemeente de route naar een uitstootvrij Amsterdam voor al het verkeer op Amsterdamse wegen en wateren vastgelegd. Deze *Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit* geeft een overzicht van de maatregelen die we in de huidige bestuursperiode tot en met 2026 nemen.

De *Uitvoeringsagenda* geeft handelingsperspectief en duidelijkheid voor eigenaren van voertuigen en vaartuigen. De huidige milieuzones worden vanaf 2025 stapsgewijs aangescherpt naar uitstootvrije zones. De gemeente neemt aanvullend stimulerende en faciliterende maatregelen om de voer- en vaartuigeigenaren te ondersteunen. In aanloop naar de verkeersbesluiten wordt de mogelijkheid geboden om een zienswijze in te dienen.

Voor autobussen (touringcars en openbaar vervoer-bussen), houtstook en mobiele werktuigen is de beleidsontwikkeling nog in volle gang. In de loop van 2023 wordt meer bekend over de ambities, doelstellingen en maatregelen voor deze drie onderdelen.

[1] https://www.who.int/news/item/22-09-2021-new-who-global-air-quality-guidelines-aim-to-save-millions-of-lives-from-air-pollution

Voorwoord

Samen op weg naar een uitstootvrij Amsterdam



Schone lucht is van levensbelang. Helaas is de luchtkwaliteit in drukke steden als in ons Amsterdam vaak veel slechter dan daarbuiten. We komen steeds meer te weten over de schadelijke effecten daarvan. Ouderen hebben meer kans om hart- en vaatziekten te krijgen, kinderen hebben een hoger risico op astma en zelfs ongeboren kinderen kunnen last krijgen van de lucht die hun moeder inademt. We willen dus zorgen dat de luchtkwaliteit snel verbetert.

Maar de slechte luchtkwaliteit is een hardnekkig probleem, waar niet een gemakkelijke oplossing voor te vinden is. En waar we als gemeente ook niet altijd direct invloed op hebben, bijvoorbeeld het deel van de luchtvervuiling dat uit andere gebieden komt aangewaaid. Maar we zijn het aan alle Amsterdammers verplicht om te doen wat we kunnen doen.

Op het gebied van verkeer, bouw en varen zijn we al bezig om de uitstoot te verminderen. Daar zijn heel succesvolle voorbeelden van, zoals de uitstootvrije rondvaartboten en OV-bussen en de uitstootvrije asfaltmachine die gebruikt is in de Eerste Constantijn Huijgenstraat. Ook zijn er steeds meer elektrische auto's en wordt ook steeds meer uitstootvrij gereden in de logistiek.

Toch gaat het mij nog niet snel genoeg. Daarom zetten we met dit uitvoeringsplan een nieuwe, belangrijke stap om het verkeer en vervoer in de stad uitstootvrij te krijgen. Met uitstootvrije zones voor stadslogistiek, brom- en snorfietsen, taxi's en pleziervaart, zodat we ondernemers, bezoekers én bewoners allemaal een bijdrage vragen. Daarmee werken we niet alleen aan schone lucht, maar leveren we ook een belangrijke bijdrage aan het verminderen van de CO_2-uitstoot in de stad. En als college hebben we uitgesproken dat we daarop willen versnellen. Dit is een van de grootste uitdagingen waar we als stad voor staan.

We moeten daarbij de praktische uitvoerbaarheid niet uit het oog verliezen. Als er niet genoeg laadplekken zijn, kan nog niet iedereen overstappen op elektrisch vervoer. En als er niet genoeg elektrische voertuigen te krijgen zijn ook niet. We moeten daarom ook op een nieuwe manier kijken naar hoe we de uitstoot kunnen beperken. Want het is ook heel simpel: hoe minder verkeer, hoe minder uitstoot. Is het überhaupt nodig dat een auto of vrachtwagen de stad in rijdt? Als we zorgen voor meer parkeerplaatsen en logistieke centra aan de randen van de buurt, of de stad, kan vanaf daar op een andere manier verder worden gereden. Bijvoorbeeld met het OV vanaf de P+R terreinen. Of bezorgen met een bakfiets vanuit het logistieke centrum in het Westelijk Havengebied.

Aan een drukke weg is er tot drie keer meer luchtvervuiling dan in een rustige straat met weinig verkeer. En daar wandelen en fietsen elke dag mensen doorheen. Dus we moeten aan de bak. We gaan de komende tijd met de Amsterdammers in gesprek over de praktische vertaling van deze agenda. Zodat we samen met iedereen die het aangaat kunnen kijken hoe we zorgen voor een stad waarin iedereen onbezorgd schone lucht kan inademen.

Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit



1

Inleiding en beleidsonderbouwing

Mobiliteit is belangrijk. Mobiliteit zorgt ervoor dat iedereen kan meedoen aan werk, opleiding, zorg, recreatie of sociale activiteiten. En het maakt dat we spullen en diensten de stad in en uit kunnen krijgen.

We zien dat de openbare ruimte en de netwerken in onze stad enorm efficiënt zijn georganiseerd, maar dat er niet veel meer bij kan. Als we niets doen, groeit het aantal autokilometers tot 2050 met 45 procent. Het aantal fietsers groeit met ruim 50 procent, net als het openbaar vervoer. Alles blijven faciliteren past simpelweg niet meer. Niet binnen de ecologische grenzen, niet in de straat, niet op sociaal gebied en niet binnen de financiële middelen.

Een andere blik op de openbare ruimte en mobiliteit is gewenst. We zien dat het draagvlak toeneemt voor maatregelen die uitgaan van een straat waar mobiliteit niet dominant is. Het is onze overtuiging dat hiervoor een systeemverandering nodig is: we moeten anders gaan nadenken over wat we met de stad willen en hoe we ons daarin gedragen. We werken aan een stad waar verbondenheid centraal staat. Verbondenheid tussen de mensen onderling en tussen mensen, ruimte en de ecologische omgeving.

Duurzame mobiliteit in Amsterdam

De gemeente Amsterdam werkt voortdurend aan het schoner en gezonder maken van de lucht in de stad. Belangrijk is de overgang naar een duurzamere en stillere mobiliteit. De maatregelen die daarbij horen, kunnen we indelen naar het nationaal en internationaal gehanteerde concept van de *Trias Mobilica*, die focust op transport van mensen en goederen over weg en over water.

We werken aan het **verminderen** van het aantal kilometers van het wegverkeer. Dat doen we met opgaves zoals Amsterdam Autoluw waarin deelmobiliteit en het ontwikkelen van hubs een belangrijke rol spelen. Aan het ***veranderen*** van de manier van reizen naar duurzame vormen van mobiliteit. We werken aan het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets, in plaats van de auto. Daarnaast gaan we hard aan de slag met het verder ***verschonen*** van de mobiliteit en een aantal andere bronnen, hier draagt de *Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026* vooral aan bij.

Amsterdam werkt aan uitvoeringsagenda's duurzaamheid

We zitten midden in een klimaatcrisis. Nu al voelen grote delen van de wereld de gevolgen van klimaatverandering en daar is onze grote klimaat- en ecologische voetafdruk medeverantwoordelijk voor. Amsterdam wil de CO_2-uitstoot met 60% terugdringen in 2030 ten opzichte van peiljaar 1990. Ook op landelijk niveau heeft het kabinet het doel verhoogd naar 60%.

Samen met bewoners, bedrijven en instellingen werken we intensief samen aan een stad waarin we zoveel mogelijk energie besparen en alleen nog gebruikmaken van duurzame energie. We verminderen de CO_2-uitstoot van de stad en hergebruiken grondstoffen en materialen zodat deze niet verloren gaan. We maken de stad groener en gezonder voor de Amsterdammer en passen ons aan waar mogelijk aan het veranderende klimaat. We houden scherp in de gaten dat bij deze transities rechtvaardigheid, kansengelijkheid en bestaanszekerheid niet verder onder druk komen te staan, door de meest kwetsbare mensen in onze stad te helpen.

We moeten aan de slag. Dit doen we door uitvoeringsagenda's op te stellen voor de verschillende transities, waarbij het 'hoe' centraal staat. De uitvoeringsagenda die voor u ligt is hiervan een voorbeeld. Doel van deze agenda's is om te beschrijven wat we de komende bestuursperiode concreet gaan doen en hoe we dat gaan doen.

De ambitie: een leefbare en toekomstbestendige stad

De openbare ruimte is de huiskamer van alle Amsterdammers. Om daar prettig in te kunnen verblijven, is schone lucht een van de basisvoorwaarden. Tegelijk willen we dat iedereen mee kan blijven doen. We kunnen dus niet alle vervuiling zomaar uit de stad verbannen.

Amsterdam heeft de ambitie om het verkeer en vervoer in de stad uitstootvrij te laten rijden en varen. Daarmee willen we:

- De luchtkwaliteit verbeteren, want luchtverontreinigende stoffen, zoals fijnstof (PM) en stikstofdioxide (NO_2) kunnen leiden tot gezondheidsproblemen.
- Een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen om de uitstoot van CO_2 te reduceren.

Deze twee ambities zijn uitgewerkt tot doelstellingen en maatregelen in het *Actieplan Schone Lucht*, dat op 1 oktober 2019 door het college van B en W is vastgesteld en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050:

- **Doelstelling op klimaat/wegverkeer:** In 2030 wil Amsterdam 60 procent minder CO_2 uitstoten dan in 1990. De maatregelen uit het Actieplan Schone Lucht leveren hier een belangrijke bijdrage aan omdat maar liefst **11 procent** van de totale CO_2-uitstoot het gevolg is van wegverkeer en mobiele werktuigen op Amsterdamse wegen (basisjaar 2017). De ambitie in het Actieplan Schone Lucht is om deze uitstoot in 2030 terug te brengen naar nul. Concreet betekent dit dat al het gemotoriseerd wegverkeer op Amsterdamse wegen vanaf 2030 uitstootvrij zou moeten zijn.
- **Doelstelling luchtkwaliteit** *(Actieplan Schone Lucht)*: de luchtkwaliteit in Amsterdam (zeker langs drukkere wegen) is niet goed en leidt tot gezondheidsschade. Daarom wil de gemeente dat de luchtkwaliteit vanaf 2030 voldoet aan de (2005) Advieswaarden die de WHO hanteert ten aanzien van luchtkwaliteit.

Scope van de uitvoeringsagenda

De scope van de *Uitvoeringsagenda* omvat alle maatregelen uit het *Actieplan Schone Lucht* die betrekking hebben op de volgende bronnen van uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen:

- **Gemotoriseerd wegverkeer op Amsterdamse wegen:** personenauto's, taxi's, bestelauto's, vrachtauto's, autobussen (openbaar vervoer-bussen en touringcars), brom- en snorfietsen en motoren.
- **Varen en veren:** passagiers- en pleziervaart, transport over water en GVB-veren.
- **Overige bronnen:** mobiele werktuigen en houtstook.
- **Eigen wagen- en vaartuigenpark van de gemeente Amsterdam.**

Waar dit document niet op ingaat is de opgave voor laadinfrastructuur en de niet-gemeentelijke wegen. Voor het realiseren van oplaadinfrastructuur (voor elektrisch vervoer) en tankinfrastructuur (voor waterstof) heeft het college in 2020 het Strategisch plan 'Laadinfrastructuur 2020-2030: Laad me' vastgesteld.

Het gemotoriseerd wegverkeer op binnenstedelijke snelwegen en provinciale wegen valt niet onder de bevoegdheid van het Amsterdams gemeentebestuur.

Wel is het relevant dat belangrijke Amsterdamse maatregelen, zoals milieuzones, een gunstig effect hebben op deze wegen en zelfs ook op gebieden die zich rondom Amsterdam bevinden. Wanneer al het verkeer binnen de stad uitstootvrij is, dan heeft dat een aanvullend reductie-effect van minimaal 3% op de totale CO_2-uitstoot. Zo levert de gemeente een bijdrage aan het realiseren van nationale en internationale (waaronder EU-) klimaat- en luchtkwaliteitsopgaven.

Behalve het wegverkeer op binnenstedelijke snelwegen en provinciale wegen zijn er nog andere vormen van mobiliteit die niet of slechts indirect onder de bevoegdheid van het Amsterdamse gemeentebestuur vallen: bepaalde vormen van scheepvaart (zeescheepvaart, zeecruises, binnenvaart en riviercruises) en de luchtvaart. Amsterdam zet zich in om de uitstoot van bovengenoemde bronnen te beperken, maar is in grote mate afhankelijk van landelijke en Europese regelgeving. Amsterdam volgt deze ontwikkelingen op de voet en probeert waar mogelijk versnelling aan te brengen.

Actieplan Geluid

De doelstellingen voor klimaat en luchtkwaliteit dragen ook bij aan de ambities die Amsterdam heeft op het gebied van geluid. Deze ambities staan in het *Actieplan Geluid Amsterdam 2020-2023*, dat maatregelen beschrijft om geluidsoverlast in de stad zoveel mogelijk te beperken. Ook van geluidshinder is aangetoond dat dit negatieve gevolgen heeft voor de gezondheid. Belangrijke aandachtspunten in dit Actieplan Geluid zijn de woonsituatie en het wegverkeer, want uit onderzoek blijkt dat het wegverkeer de meeste geluidshinder veroorzaakt.

Noodzaak tot verbeteren luchtkwaliteit: WHO scherpt advieswaarden aan

Amsterdam voldoet aan de huidige EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit en is goed op weg om de ambitie uit het Actieplan Schone Lucht te gaan halen (vanaf 2030 voldoen aan de WHO-advieswaarden uit 2005).

Echter, in september 2021 heeft de World Health Organization (WHO) de advieswaarden voor luchtkwaliteit aangescherpt. De Europese Commissie heeft naar aanleiding hiervan ruim een jaar later, op 26 oktober 2022, een voorstel gepubliceerd om te komen tot strengere – juridisch bindende – Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor Amsterdam gaan de meest relevante grenswaarden over de jaargemiddelde concentraties fijnstof (PM2,5 en PM10) en stikstofdioxide (NO_2).

OVERZICHT NORMEN LUCHTKWALITEIT (maximaal toegestane jaargemiddelde concentraties) - *respectievelijk WHO-advieswaarden 2005 en 2021, vigerende Europese grenswaarden en voorstel Europese Commissie*

Stof	2005-WHO	2021-WHO	EU-grenswaarden	Voorstel Europese Commissie
PM2,5	10 ug/m³	5 ug/m³	25 ug/m³	10 ug/m³
PM10	20 ug/m³	15 ug/m³	40 ug/m³	20 ug/m³
NO_2	40 ug/m³	10 ug/m³	40 ug/m³	20 ug/m³

Het voorstel van de Europese Commissie met betrekking tot de concentratie fijnstof (PM10 en PM2.5) vanaf 1 januari 2030 sluit aan bij de WHO-advieswaarden uit 2005. Deze advieswaarden heeft Amsterdam al eerder, in oktober 2019, als *streven* vanaf 2030, opgenomen in het *Actieplan Schone Lucht*. Ze zijn als *streven* ook landelijk overgenomen in het *Schone Lucht Akkoord*, dat ook Amsterdam in 2020 ondertekende. Voor alle duidelijkheid: de Europese Commissie stelt voor om deze waarden vanaf 1 januari 2030 niet als streefwaarden te laten gelden maar als juridisch bindende Europese grenswaarden.

Voor de concentratie stikstofdioxide (NO_2) stelt de Europese Commissie voor om de momenteel geldende Europese grenswaarde te halveren van 40 ug/m³ naar 20 ug/m³. De komende periode worden de mogelijke

consequenties van het voorstel van de Europese Commissie verkend. We doen deze verkenning samen met het Rijk (en het RIVM), alle provincies (en het IPO) en de (ongeveer 100) gemeentelijke partners van het *Schone Lucht Akkoord* (en de VNG). Het voorstel van de Europese Commissie wordt de komende tijd behandeld in de Europese Raad en het Europees Parlement.

Voor stikstofdioxide geldt dat – afhankelijk van de verkeersdrukte op de desbetreffende wegvakken - circa 40-60% van de concentratie afkomstig is van de lokale (verkeers)bijdragen, waardoor hier relatief veel invloed op uitgeoefend kan worden met lokaal beleid. De concentraties fijnstof bestaan voor slechts 10-20% uit lokale bijdragen. Aan de hoogst berekende jaargemiddelde concentraties fijnstof in 2021 is te zien dat Amsterdam bijna voldoet aan de WHO-advieswaarden uit 2005.

Vanwege de beperkte lokale bijdrage aan fijnstof moet echter alle mogelijke lokale winst geboekt worden vanwege de geringe invloed van lokale interventies op de totale concentraties. De WHO stelt op basis van recente wetenschappelijke inzichten dat er ook negatieve gevolgen optreden bij lage(re) concentraties.

Weesp

De voormalige gemeente Weesp maakt inmiddels deel uit van de gemeente Amsterdam. De positie van de inwoners van Weesp wijkt af van de positie van de overige inwoners van de gemeente Amsterdam:

- De inwoners en ondernemers van Weesp hebben geen directe aanleiding gehad om gebruik te maken van het recht op inspraak bij de invoering van de milieuzone.
- De inwoners en ondernemers van Weesp hebben minder gelegenheid gehad en noodzaak gevoeld om investeringen te doen (in hun wagenpark), omdat het instellen van milieuzones en de bijbehorende toelatingsregimes in Amsterdam tot nu toe minder directe invloed op hen had.

Met bovenstaande wordt rekening gehouden bij de verkenning naar een mogelijke uitbreiding van de milieuzone.





2

De maatregelpakketten

Een belangrijke stap om het verkeer en vervoer in de stad uitstootvrij te krijgen

Schone lucht voor alle Amsterdammers en een flinke reductie van de uitstoot van broeikasgassen. Om dat te bereiken werkt de gemeente toe naar uitstootvrij verkeer en het verminderen van uitstoot door andere genoemde bronnen.

Amsterdam is al geruime tijd bezig met de verduurzaming van verkeer en vervoer. In 2007 is de eerste milieuzone geïntroduceerd en in 2009 begonnen we met het plaatsen van openbare laadpunten. Inmiddels heeft Amsterdam milieuzones voor personenauto's, bestel- en vrachtauto's, autobussen, taxi's en brom- en snorfietsen.

Landelijke kaders

Gemeenten zijn gebonden aan landelijke kaders zoals opgenomen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) en landelijke convenanten voor de invoering en aanscherping van milieuzones en de aanscherping naar uitstootvrije zones met overgangsregelingen en ontheffingenbeleid. Gemeenten hebben wel de mogelijkheid om zelfstandig flankerende maatregelen te nemen (zoals subsidies), de oplaadinfrastructuur te faciliteren en het uitstootvrij vervoer onder de aandacht te brengen.

De door het Rijk doorgevoerde harmonisatie van de regulering van milieuzones – en de daarmee samenhangende aanpassing van de RVV 1990 - heeft directe gevolgen voor de toelatingsregimes van de Amsterdamse milieuzones en voor het realiseren van de Amsterdamse ambities van het invoeren van uitstootvrije zones.

Voor brom- en snorfietsen en het vervoer over water is de gemeente zelfstandig bevoegd om regulerende maatregelen te treffen.

Kern van de aanpak

De *Uitvoeringsagenda* volgt de aanpak van het Actieplan Schone Lucht:

- Van binnen naar buiten
- Van klein naar een steeds groter gebied
- Van zakelijke naar niet-zakelijke gebruikers

Route naar een uitstootvrij Amsterdam

2019 ✓

Actieplan Schone Lucht vastgesteld

2020 ✓

- Introductie milieuzone binnen Ring A10: personenauto's met emissieklasse 4
- Aanscherpen milieuzone bestelauto's: emissieklasse 4
- Vergroten milieuzones voor alle modaliteiten (behalve voor brom- en snorfietsen)

2022 ✓

Aanscherpen milieuzone vrachtauto's en autobussen naar emissieklasse 6

Vanaf 2025

Aanscherping huidige milieuzone personenauto's naar vanaf emissieklasse 5 (diesel)

Vanaf 2025

Uitstootvrij gebied binnen Ring A10 voor bestel- en vrachtauto's en taxi's

Vanaf 2025

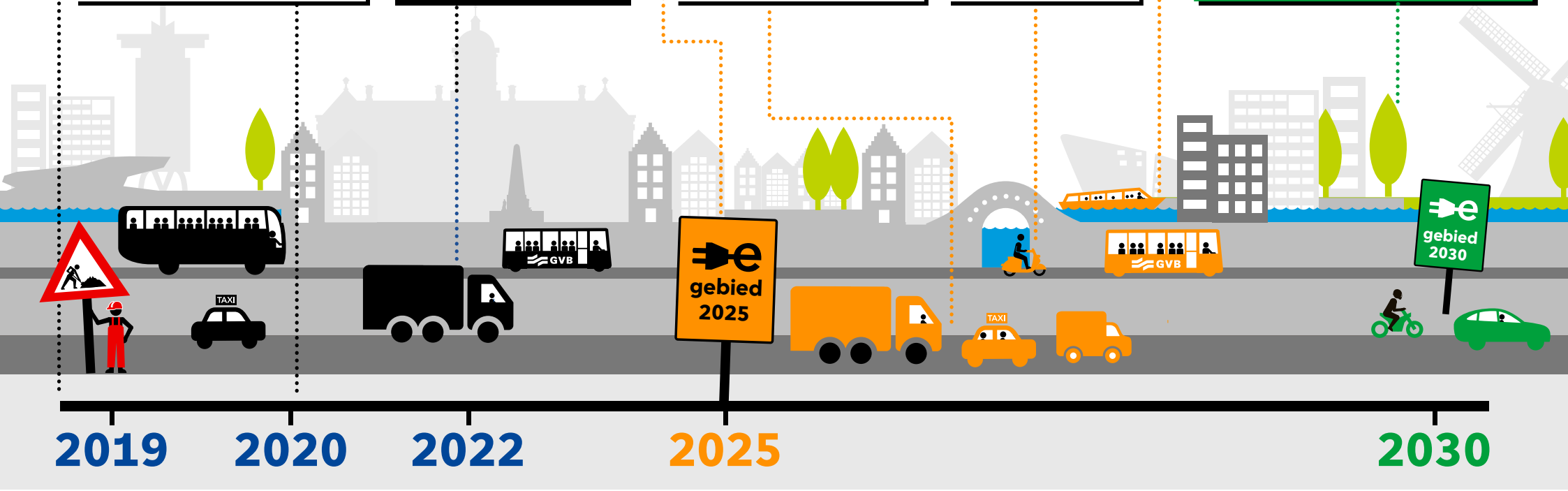
Uitstootvrij centrumgebied voor pleziervaart. Het gehele binnenwater uitstootvrij voor passagiersvaart en transport over water.

Vanaf 2025

Uitstootvrij gebied binnen bebouwde kom voor brom- en snorfietsen

Ambitie 2030

Uitstootvrij Amsterdam voor alle verkeer



2019 2020 2022 2025 2030

We hanteren vier uitgangspunten

1. Iedereen draagt een steentje bij.
De problemen op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat worden veroorzaakt door menselijk handelen. Iedereen is – in meer of mindere mate – medeverantwoordelijk voor het ontstaan van deze problemen. We kunnen allemaal een bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit en de vermindering van de CO_2-uitstoot.

2. Voldoende maatschappelijk draagvlak.
Er wordt veel gevraagd van zowel burgers als van het bedrijfsleven. De klus moet gezamenlijk worden geklaard. Voldoende maatschappelijk draagvlak is voor het realiseren van alle ambities een voorwaarde.

Amsterdammers staan in het algemeen positief tegenover maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. Maar dat kan uiteraard anders liggen voor individuele burgers die geconfronteerd worden met specifieke maatregelen, die voor hen persoonlijk directe gevolgen hebben.

Om te zorgen voor voldoende draagvlak moet inwoners, bezoekers en ondernemers duidelijk worden gemaakt dat we veel van hen vragen, maar niet het onmogelijke. De maatregelen moeten technisch kunnen en in alle redelijkheid sociaaleconomisch gedragen kunnen worden zodat bijvoorbeeld mobiliteitsarmoede wordt vermeden.

3. Laadinfrastructuur op orde.
Voor de transitie naar uitstootvrije mobiliteit moeten we voor voldoende oplaadinfrastructuur en waterstof-tankinfrastructuur zorgen, zowel op particulier terrein als in de openbare ruimte. De komende jaren groeit het aantal batterij-elektrische voertuigen. Deze groei vraagt om meer laadinfrastructuur en voldoende beschikbare en duurzame elektriciteit.

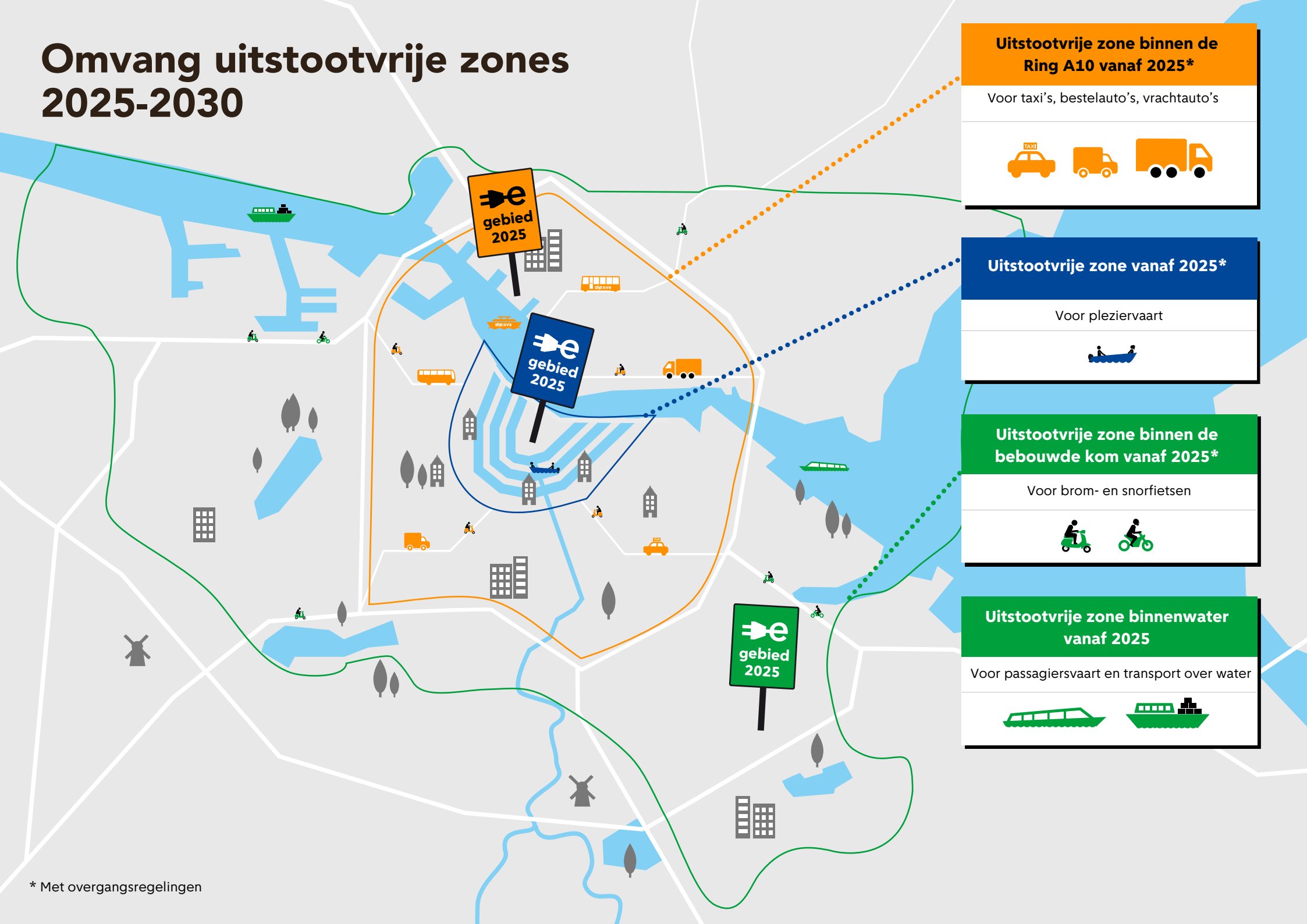
In het strategisch plan laadinfrastructuur 2020-2030 Laad Me (vastgesteld in 2020) staat beschreven hoe de gemeente veilige, betrouwbare, toegankelijke en betaalbare laadinfrastructuur wil ontwikkelen. Voor de uitbreiding van de oplaadinfrastructuur hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Laden gebeurt zo veel mogelijk op privaat en semipubliek terrein.
- Amsterdam legt publieke laadinfrastructuur aan waar dat nodig is, verspreid over de wijk.
- De plaatsing van publieke laadinfrastructuur gebeurt strategisch en datagestuurd.
- Op strategische locaties in de stad werken we mee aan de aanleg van snellaadpunten.

4. In samenspraak met de branche.
Een zo breed mogelijk draagvlak voor de maatregelpakketten draagt bij aan de versnelling van de transitie naar uitstootvrije mobiliteit. De plannen zijn daarom zoveel mogelijk in overleg met de branchepartijen ontwikkeld.



Omvang uitstootvrije zones 2025-2030



Uitstootvrije zone binnen de Ring A10 vanaf 2025*

Voor taxi's, bestelauto's, vrachtauto's

Uitstootvrije zone vanaf 2025*

Voor pleziervaart

Uitstootvrije zone binnen de bebouwde kom vanaf 2025*

Voor brom- en snorfietsen

Uitstootvrije zone binnenwater vanaf 2025

Voor passagiersvaart en transport over water

* Met overgangsregelingen

Doelstellingen Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam

1. Vanaf 2025 aanscherpen van het toelatingsregime milieuzone taxi naar een uitstootvrije zone binnen de Ring A10 (met overgangsregeling voor niet-uitstootvrije taxi's).
2. Vanaf 2025 aanscherpen van het toelatingsregime milieuzone bestel- en vrachtauto's naar een uitstootvrije zone binnen de Ring A10 (met overgangsregeling voor niet-uitstootvrije bestel- en vrachtauto's).
3. Vanaf 2025 aanscherpen van het toelatingsregime milieuzone brom- en snorfietsen naar een uitstootvrije zone binnen de bebouwde kom (met overgangsregeling voor niet-uitstootvrije brom- en snorfietsen).
4. Vanaf 2025 aanscherping milieuzone personenauto's naar vanaf emissieklasse 5 (diesel) binnen de Ring A10.
5. Vanaf 2025 het centrumgebied Amsterdam uitstootvrij gebied voor pleziervaart en het gehele binnenwater uitstootvrij voor passagiersvaart en transport over water.

Voornemens

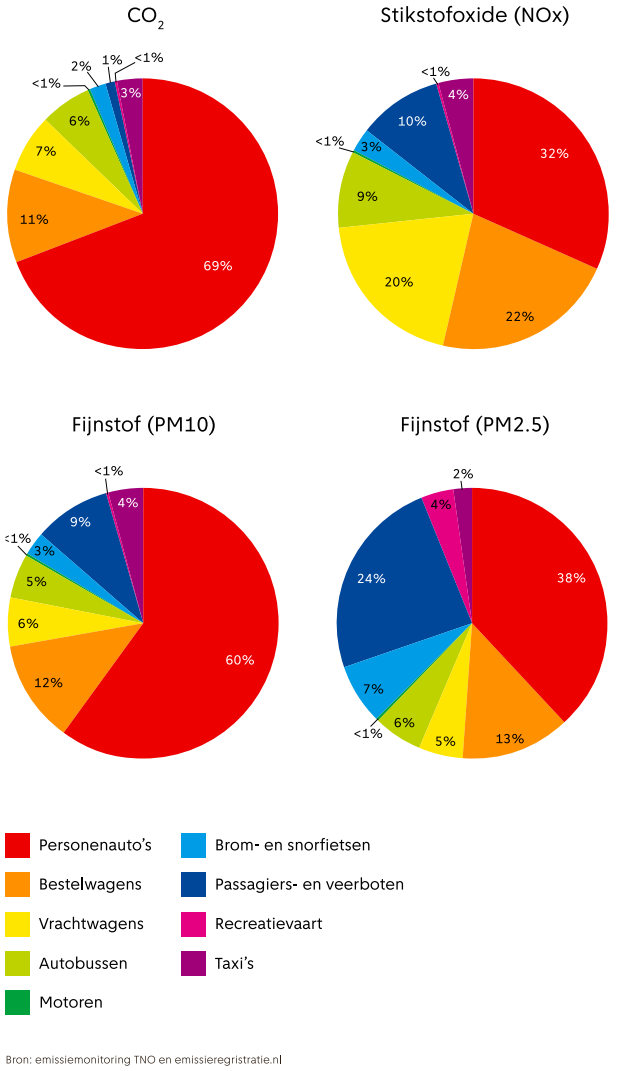
6. *Autobus (openbaar vervoerbussen en touringcars)*: Het streven is om eind 2023 een landelijk convenant touringcars te ondertekenen waarin duidelijkheid wordt geboden over het toegangsregime en de mogelijkheid om een uitstootvrije zone in te voeren. De bussen van het openbaar vervoer liggen op koers om in 2025 volledig uitstootvrij te rijden.
7. *Houtstook*: Amsterdam wil de overlast en uitstoot van houtstook beperken. Samen met de GGD werken we aan een beleidskader met maatregelen. We verwachten het beleidskader in 2023 te presenteren.
8. *Mobiele werktuigen*: Amsterdam werkt aan het verschonen van mobiele werktuigen. Het doel is om in 2025 al zoveel mogelijk uitstootvrij te werken en in 2030 volledig uitstootvrij. In 2023 wordt de 'Amsterdamse Aanpak' gepresenteerd, in samenspraak met de branche.

Stand van zaken

- *GVB-veren*: De eerste serie nieuwe uitstootvrije veerponten (in te zetten op het IJpleinveer) zullen één-voor-één instromen in 2025 en 2026. Uiterlijk 2024 moet een investeringsbesluit worden genomen voor de verduurzaming van de totale vloot (Update Nota Veren, 2021).
- *Deelmobiliteit*: De bijna drieduizend deelauto's (op vergunning) zullen vanaf 2025 volledig elektrisch zijn (Agenda Autodelen, 2019). De meer dan 700 deelscooters zijn elektrisch aangedreven (Nota Deelmobiliteit, 2020).
- *Eigen wagenpark*: Doelstelling is dat het eigen wagenpark aan alle voorwaarden voldoet (Transitieplan Verduurzaming Amsterdams Wagenpark, 2019).
- *Motoren*: De gemeente heeft nog geen zelfstandig beleid op het gebied van motoren.

Uitstoot per voertuigcategorie

Uitstoot naar modaliteit in Amsterdam 2020



Bron: emissiemonitoring TNO en emissieregistratie.nl

1. TAXI

Doelstelling

- We voeren vanaf 2025 een uitstootvrije zone in binnen de Ring A10 volgens de bepalingen in het landelijke afsprakenkader:
  - Alle nieuwe geregistreerde taxi's moeten bij de invoering van de uitstootvrije zone uitstootvrij zijn.
  - Voor niet-uitstootvrije taxi's komt een overgangsregeling:
    - Emissieklasse 5 heeft toegang tot 1 januari 2027.
    - Emissieklasse 6 heeft toegang tot 1 januari 2028.
  - Vrijstelling tot 2030 voor rolstoeltaxi's.
- De uitstootvrije zone heeft als doel het versnellen van de transitie naar uitstootvrij taxivervoer.
- Randvoorwaarde voor het invoeren van een uitstootvrije zone taxi is een tijdige aanpassing van het RVV (Reglement verkeersregels en verkeerstekens).

Maatregel

- Het opstellen van het ontheffingenbeleid in goed overleg met de branche.
- We nemen stimulerende maatregelen zoals een uitbreiding van het aantal schone standplaatsen, gemeentelijke inkoop van uitstootvrije taxi's en er komt een landelijke communicatiecampagne om taxichauffeurs te informeren over een overstap met de overstap.
- De gemeente kijkt in nauwe afstemming met de branche naar de mogelijkheden voor flankerend beleid in de vorm van tijdelijke ontheffingen voor de uitstootvrije zone. Rolstoelbusjes en zorg(taxi) vervoer van buiten de stad komen in aanmerking voor een tijdelijke ontheffing.

Oorspronkelijke ambitie uit Actieplan Schone Lucht (2019) was: Uitstootvrije zone voor taxi's binnen de Ring A10 in 2025.



TAXI'S

Door zijn omvang draagt het taxivervoer in Amsterdam meer dan gemiddeld bij aan de luchtvervuiling in de stad. We zijn de transitie naar een uitstootvrije taximarkt in 2016 begonnen met de ondertekening van een convenant met de taxibranche, waarin het streven staat om in 2025 volledig emissievrij te zijn.

Deze ambitie is afgelopen jaar bekrachtigd met het ondertekenen van een nieuw Amsterdams convenant met nagenoeg de hele taxibranche in Amsterdam. De taxibranche in Amsterdam loopt voorop in de transitie naar uitstootvrije mobiliteit. De Amsterdamse taxibranche is een voorbeeld voor de transitie naar volledig uitstootvrije mobiliteit in Nederland.

Amsterdam wil duidelijkheid creëren voor de Amsterdamse en bezoekende taxichauffeurs over de wijze van invoering. Het lijkt niet mogelijk om een uitzonderingspositie voor Amsterdam te krijgen in de landelijke regelgeving en daarom wordt de uitstootvrije zone per 2025 ingevoerd met de voorgestelde landelijke overgangsregelingen.

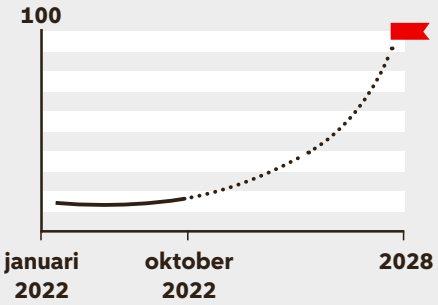
De komende periode wordt met de convenant-partners gewerkt aan de randvoorwaarden zoals laadinfrastructuur en heldere informatie over de aanschaf of lease van een elektrische auto.

We verwachten dat vijf andere grote gemeenten een uitstootvrije zone voor taxi's gaan invoeren. In totaal rijdt in deze steden (inclusief Amsterdam) ongeveer driekwart van de tienduizend consumententaxi's in Nederland rond.

Omvang taxi's

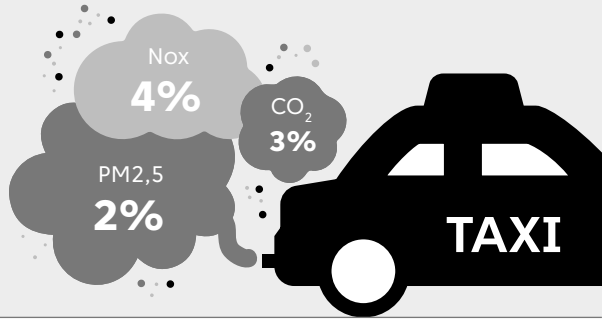
Taxi's maken **12%** van het totale verkeer in de stad uit.

In de periode **januari – oktober 2022** was **15%** van alle taxiritten binnen de huidige milieuzone uitstootvrij.

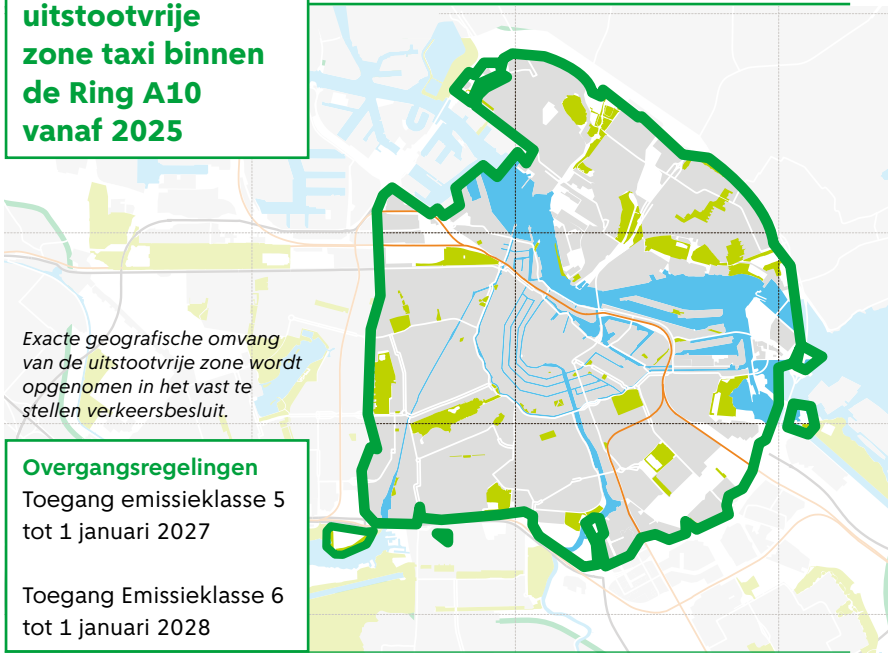


Uitstoot

De uitstoot van taxi's ten opzichte van de totale uitstoot van het wegverkeer in Amsterdam is:



Maatregel uitstootvrije zone taxi binnen de Ring A10 vanaf 2025



Exacte geografische omvang van de uitstootvrije zone wordt opgenomen in het vast te stellen verkeersbesluit.

Overgangsregelingen

Toegang emissieklasse 5 tot 1 januari 2027

Toegang Emissieklasse 6 tot 1 januari 2028

Effect maatregelpakket

Met het invoeren van deze maatregelen neemt de uitstoot van taxi's binnen de Ring A10 vanaf 2028 af:

	Nox	PM10	PM2,5	EC	CO_2
Uitstoot taxi's neemt af met	95%	2%	13%	95%	95%
Aandeel uitstootafname t.o.v. totaal wegverkeer	5%	0,2%	0,7%	3%	4%

Tijdlijn

- **2016** – Convenant 'Schone taxi's voor Amsterdam'
- **2018** – Milieuzone voor taxi's op diesel
- **2022** – Landelijk 'afsprakenkader emissieloos taxivervoer'
- **2022** – Convenant 'emissieloos taxivervoer Amsterdam'
- **2023** – Start zienswijze-procedure verkeersbesluit
- **2024** – Verkeersbesluit
- **2025** – Inwerkingtreding uitstootvrij zone
- **2028** – Einde overgangsregeling

2. STADSLOGISTIEK: BESTEL- EN VRACHTAUTO'S

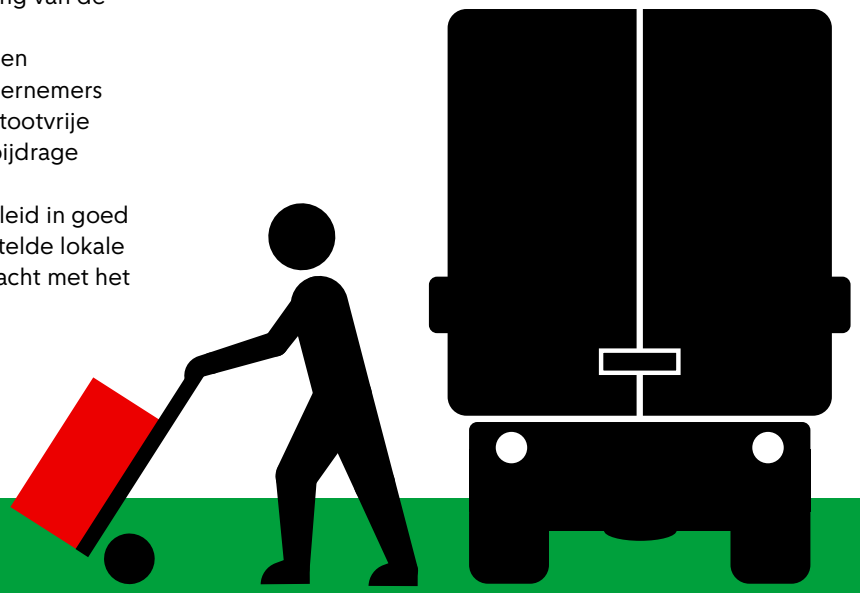
Doelstelling

- De invoering van een uitstootvrije zone binnen de Ring A10 per 1 januari 2025, volgens de afspraken die gemaakt zijn binnen de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS):
  - Nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten uitstootvrij zijn om toegang te krijgen tot de uitstootvrije zone.
  - Voor bestaande bestelauto's geldt:
    - Emissieklasse 5 heeft toegang tot 1 januari 2027.
    - Emissieklasse 6 heeft toegang tot 1 januari 2028.
  - Voor vrachtauto's geldt:
    - Alle vrachtauto's moeten minimaal emissieklasse 6 hebben.
    - Bakwagens die op 1-1-2025 niet ouder zijn dan 5 jaar hebben toegang tot 2030
    - Trekkeropleggers die op 1-1-2025 niet ouder zijn dan 8 jaar hebben toegang tot 2030
  - Vanaf 1 januari 2030 zijn uitsluitend uitstootvrije bestel- en vrachtauto's toegestaan in de uitstootvrije zone.
- De uitstootvrije zone heeft als doel het versnellen van de transitie naar uitstootvrije stadslogistiek.

Maatregelen

- Amsterdam biedt in 2024 een lokale sloopregeling aan voor eigenaren van bestelauto's met emissieklasse 4. Daarvoor wordt maximaal twee miljoen euro subsidie vrijgemaakt.
- De gemeente zet verder in op een gebiedsgerichte aanpak op bedrijventerreinen en gerichte communicatie richting het MKB. Het doel hierbij is om input van bedrijven en verschillende teams bij elkaar te brengen om bedrijven integraal te kunnen helpen met de energietransitie en de transitie naar uitstootvrij vervoer.
- In aanloop naar de uitstootvrije zone worden in 2023 en 2024 overleggen en bijeenkomsten gehouden met branchepartijen en belanghebbenden over de invoering van de uitstootvrije zone.
- Naast enkele fiscale regelingen is er een stimuleringsregeling van het Rijk: ondernemers kunnen voor de aanschaf van een uitstootvrije bestel- en vrachtauto een financiële bijdrage ontvangen.
- Het opstellen van het ontheffingenbeleid in goed overleg met de branche. Het voorgestelde lokale ontheffingenbeleid wordt in lijn gebracht met het huidige ontheffingenbeleid van de milieuzone bestel- en vrachtauto's. Het ontheffingenbeleid wordt gelijktijdig met het verkeersbesluit door het college vastgesteld.
- Aandachtspunten zijn het beschikbare budget, energienetcongestie vanwege zware laadinfrastructuur en inpassing van de laadinfrastructuur in de stedelijke omgeving.

Oospronkelijke ambitie uit het Actieplan Schone Lucht (2019) was: Uitstootvrije zone bestel- en vrachtauto's binnen de Ring A10 in 2025.



BESTELAUTO'S

Elke dag rijden er veel bestelauto's in Amsterdam. Ze vervoeren goederen en bouwmaterialen, bezorgen pakketjes, bevoorraden winkels en horeca, komen glazen wassen en werken aan bijvoorbeeld kabel, gas- of waterleiding. Deze logistiek is de bloedsomloop van Amsterdam, maar neemt naar verhouding steeds meer ruimte in en heeft grote impact op verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid.

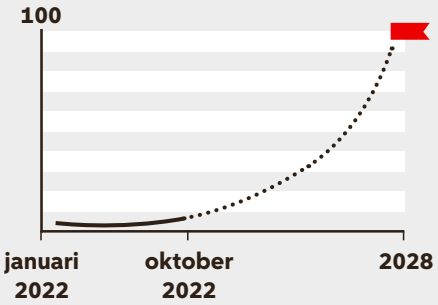
De transitie naar vermindering, verandering en verschoning van deze omvangrijke vloot is geruime tijd geleden in gang gezet op lokaal en landelijk niveau. Het college heeft begin 2021 samen met het Rijk, diverse gemeenten en vertegenwoordigende partijen uit het bedrijfsleven de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS) ondertekend.

De UAS is een uitwerking van het landelijke Klimaatakkoord waarin de invoering van uitstootvrije zones voor bestel- en vrachtauto's is opgenomen. We verwachten dat 25 tot 40 andere grote gemeenten een uitstootvrije zone voor stadslogistiek gaan invoeren.

Omvang bestelauto's

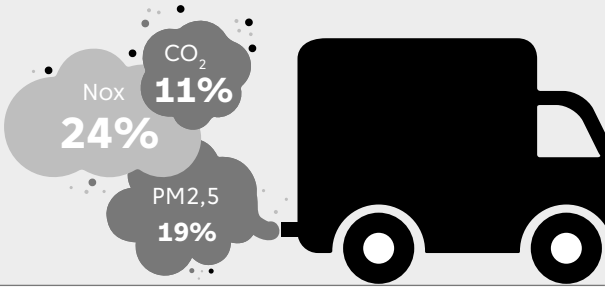
Bestelauto's maken **13%** van het totale verkeer in de stad uit.

In de periode **januari – oktober 2022** was **3%** van alle bestelautoritten binnen de huidige milieuzone uitstootvrij.

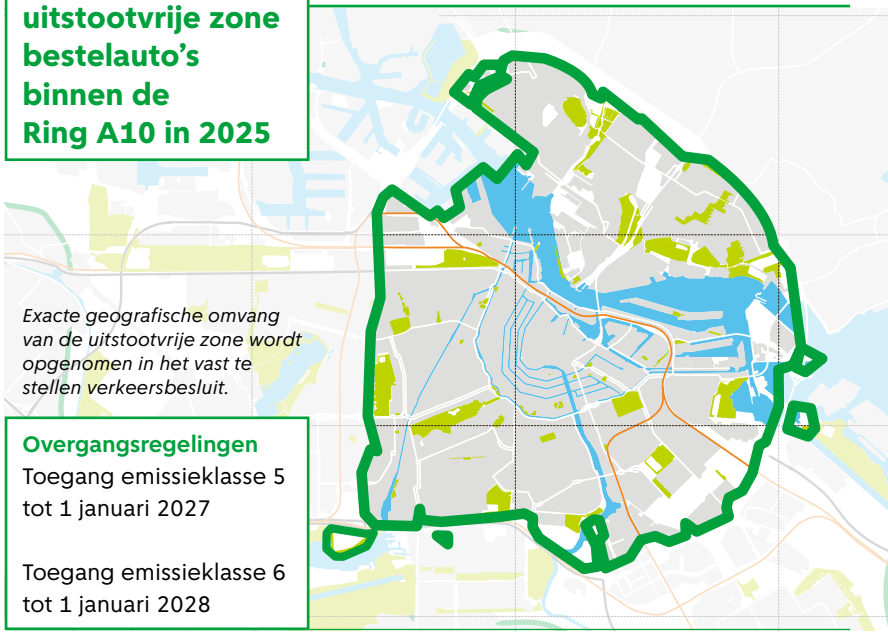


Uitstoot

De uitstoot van bestelauto's ten opzichte van de totale uitstoot van het wegverkeer in Amsterdam is:



Maatregel uitstootvrije zone bestelauto's binnen de Ring A10 in 2025



Exacte geografische omvang van de uitstootvrije zone wordt opgenomen in het vast te stellen verkeersbesluit.

Overgangsregelingen

Toegang emissieklasse 5 tot 1 januari 2027

Toegang emissieklasse 6 tot 1 januari 2028

Effect maatregel

Met het invoeren van deze maatregelen neemt de uitstoot van bestelauto's binnen de Ring A10 vanaf 2028 af:

	Nox	PM10	PM2,5	EC	CO_2
Uitstoot bestelauto's neemt af met	97%	11%	44%	97%	95%
Aandeel uitstootafname t.o.v. totaal wegverkeer	14%	1,1%	5%	38%	11%

Tijdlijn

- **2014** – Landelijke Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek ondertekend
- **2021** – Landelijke 'Uitvoeringsagenda Stadslogistiek' ondertekend
- **2022** – Logistieke strategie vastgesteld
- **2023** – Start zienswijze-procedure verkeersbesluit
- **2024** – Verkeersbesluit
- **2025** – Inwerkingtreding uitstootvrije zone
- **2028** – Einde overgangsregeling

VRACHTAUTO'S

Elke dag rijden er veel vrachtauto's in Amsterdam. Ze vervoeren zware materialen die nodig zijn voor het bouwen van woningen, ze bevoorraden winkels en horeca en zijn nodig voor de opbouw van evenementen. Deze logistiek is de bloedsomloop van Amsterdam, maar neemt naar verhouding steeds meer ruimte in en heeft grote impact op verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid.

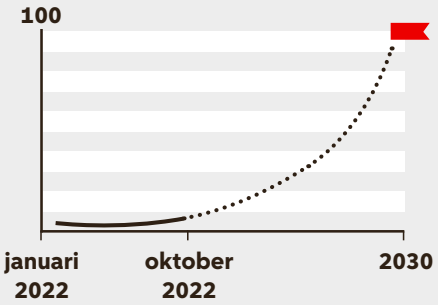
De transitie naar vermindering, verandering en verschoning van deze omvangrijke vloot is geruime tijd geleden in gang gezet op lokaal en landelijk niveau. Het college heeft begin 2021 samen met het Rijk, diverse gemeenten en vertegenwoordigende partijen uit het bedrijfsleven de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS) ondertekend.

De UAS is een uitwerking van het landelijke Klimaatakkoord waarin de invoering van uitstootvrije zones voor bestel- en vrachtauto's is opgenomen. We verwachten dat 25 tot 40 andere grote gemeenten een uitstootvrije zone voor stadslogistiek gaan invoeren.

Omvang vrachtauto's

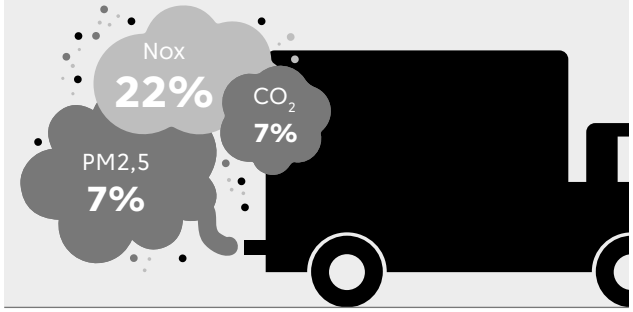
Vrachtauto's maken **1%** van het totale verkeer in de stad uit.

In de periode **januari – oktober 2022** was **3%** van alle vrachtauto-ritten binnen de huidige milieuzone uitstootvrij.

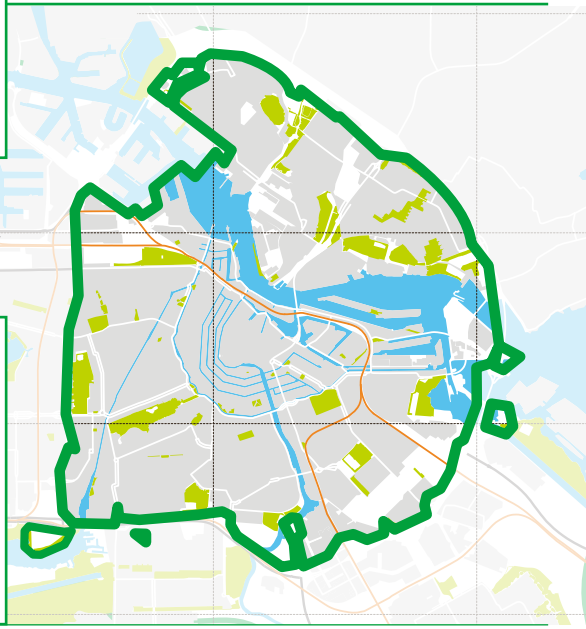


Uitstoot

De uitstoot van vrachtauto's ten opzichte van de totale uitstoot van het wegverkeer in Amsterdam is:



Maatregel uitstootvrije zone vrachtauto's binnen de Ring A10 in 2025



Exacte geografische omvang van de uitstootvrije zone wordt opgenomen in het vast te stellen verkeersbesluit.

Overgangsregelingen

Alle vrachtauto's moeten minimaal emissieklasse 6 hebben

Bakwagens mogen maximaal 5 jaar oud zijn en trekkers maximaal 8 jaar oud

Effect maatregel

Met het invoeren van deze maatregelen neemt de uitstoot van vrachtauto's binnen de Ring A10 vanaf 2030 af:

	Nox	PM10	PM2,5	EC	CO_2
Effect op middelzwaar vracht	95%	6%	32%	95%	95%
Effect op zwaar vracht	95%	16%	54%	95%	95%
Effect totaal wegverkeer	38%	2%	8%	19%	15%

Tijdlijn

2014 – **Landelijke Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek ondertekend**

2021 – **Landelijke 'Uitvoeringsagenda Stadslogistiek' ondertekend**

2022 – **Logistieke strategie vastgesteld**

2023 – **Start zienswijze-procedure verkeersbesluit**

2024 – **Verkeersbesluit**

2025 – **Inwerkingtreding uitstootvrije zone**

2030 – **Einde overgangsregeling**

3. BROM- EN SNORFIETSEN

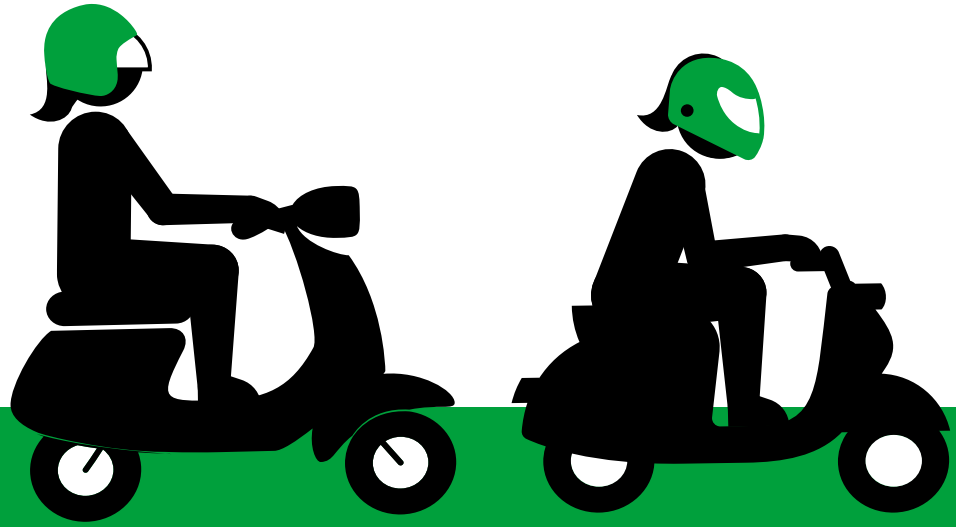
Doelstelling

- De invoering van een uitstootvrije zone binnen de bebouwde kom per 1 januari 2025 met de volgende (overgangs-)regeling:
  - Brom- en snorfietsen met een verbrandingsmotor en een datum eerste toelating (DET) vanaf 1 januari 2025 worden geweerd.
  - Tot 1 januari 2028 wordt ontheffing verleend voor alle op fossiele brandstof rijdende brom- en snorfietsen met een DET vanaf 1 januari 2011 tot en met 31 december 2024.
  - Tot 1 januari 2030 wordt ontheffing verleend voor op fossiele brandstof rijdende brom- en snorfietsen met een DET vanaf 1 januari 2018 tot en met 31 december 2024.
  - Per 2030 worden alleen uitstootvrije brom- en snorfietsen toegelaten tot de uitstootvrije zone.
- De uitstootvrije zone heeft als doel het versnellen van de transitie naar uitstootvrij brom- en snorfietsverkeer.

Maatregelen

- Er komt een ondersteuningsmaatregel voor eigenaars van brom- en snorfietsen met een laag inkomen (stadspashouders met groene stip). Zij krijgen een financiële tegemoetkoming wanneer zij afstand doen van hun brom- en snorfiets. Hier wordt in totaal een subsidiebedrag van 1 miljoen euro voor vrijgemaakt.
- Het opstellen van het ontheffingenbeleid. Uitgangspunt is om het ontheffingenbeleid van de huidige milieuzone brom- en snorfiets te continueren.
- Bijna alle elektrische brom- en snorfietsen hebben uitneembare accu's en kunnen thuis of op het werk aan het stopcontact worden geladen. Derhalve zullen er voor deze gebruikersgroep geen extra laadfaciliteiten worden aangelegd in de openbare ruimte.

Oorspronkelijke ambitie uit Actieplan Schone Lucht (2019) was: Uitstootvrije zone brom- en snorfietsen binnen de bebouwde kom per 2025.



BROM- EN SNORFIETSEN

Bromfietsen (maximaal 45 km per uur) en snorfietsen (maximaal 25 km per uur) zijn populaire vervoersmiddelen in de stad. In Amsterdam staan ongeveer 53.000 brom- en snorfietsen geregistreerd. Hoewel de brom- en snorfietsen de afgelopen jaren flink schoner en stiller zijn geworden, zijn zij een belangrijke lokale bron van uitstoot én geluid.

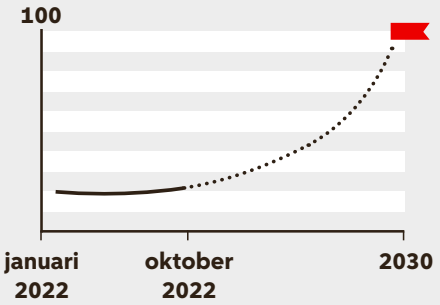
De relatie tussen luchtverontreiniging en schadelijke gezondheidseffecten is sterk afhankelijk van de afstand tussen de bron van de luchtverontreiniging en degenen die eraan blootgesteld worden. Brom- en snorfietsen dragen weliswaar beperkt bij aan de totale uitstoot en concentraties luchtverontreiniging, maar deze uitstoot vindt wel vaak plaats dicht in de buurt van fietsers. Die worden daardoor blootgesteld aan relatief hoge piekbelastingen.

Een belangrijke stap in de vermindering van de blootstelling is gemaakt met 'snorfiets naar de rijbaan' in 2019. De opmars van uitstootvrije brom- en snorfietsen zet door. Bijna de helft van de nieuw verkochte brom- en snorfietsen in Nederland is op dit moment elektrisch. In Amsterdam lag dit percentage in de eerste negen maanden van 2022 al op 75 procent en in sommige stadsdelen was het meer dan 90 procent. Er zijn andere gemeenten die een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen overwegen.

Omvang brom- en snorfietsen

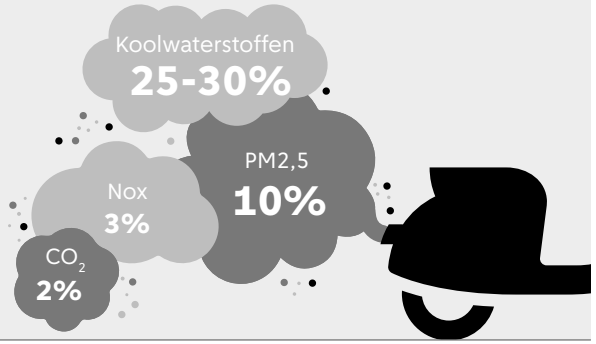
Brom- en snorfietsen maken **2%** van het totale verkeer in de stad uit.

In de periode **januari – oktober 2022** was **20%** van alle brom- en snorfietsritten binnen de Ring A10 uitstootvrij.

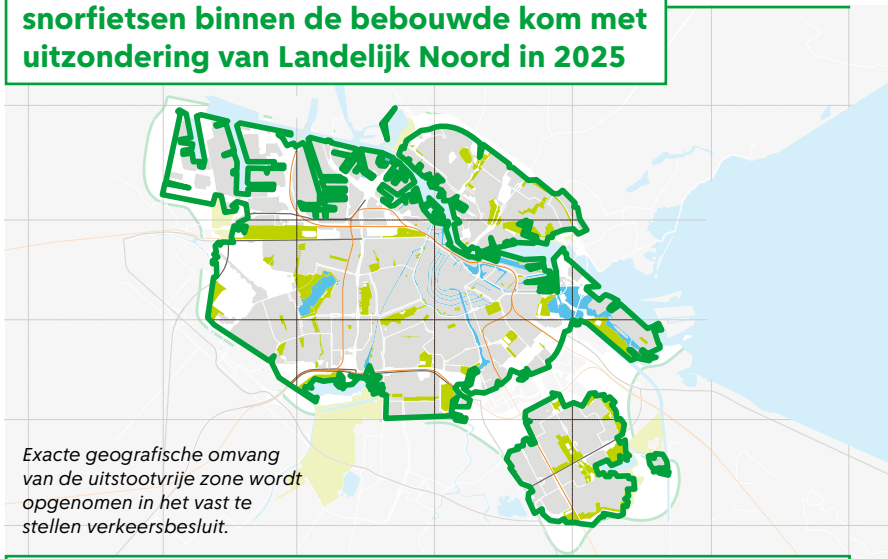


Uitstoot

Uitstoot brom- en snorfietsen op totale uitstoot wegverkeer in Amsterdam is:



Maatregel uitstootvrije zone brom- en snorfietsen binnen de bebouwde kom met uitzondering van Landelijk Noord in 2025



Exacte geografische omvang van de uitstootvrije zone wordt opgenomen in het vast te stellen verkeersbesluit.

Overgangsregelingen

Tot 1 januari 2028 wordt vrijstelling verleend voor alle op fossiele brandstof rijdende brom- en snorfietsen met een DET vanaf 1 januari 2011 tot 31 december 2024

Tot 1 januari 2030 wordt vrijstelling verleend voor op fossiele brandstof rijdende brom en snorfietsen met een DET vanaf 1 januari 2018 tot en met 31 december 2024

Effect maatregel

Brom- en snorfietsen zijn geen onderdeel van de landelijke meetmethodiek (NSL) en de effecten zijn daarom apart berekend.

Afname in uitstoot in 2030 brom- en snorfietsen (ten opzicht van totale uitstoot brom- en snorfietsen):

NOx	PM10	PM2,5	Roet	CO_2	HC
95%	65%	25%	95%	95%	95%

Tijdlijn

- **2018** – 2018 invoering milieuzone brom- en snorfietsen (DET 1-1-2011)
- **2023** – Start zienswijze-procedure verkeersbesluit
- **2024** – Verkeersbesluit
- **2025** – Inwerkingtreding uitstootvrije zone
- **2028** – Ingangsdatum overgangsregeling: fossiele brom- en snorfietsen van voor 1 januari 2018 worden geweerd
- **2030** – Alle brom- en snorfietsen uitstootvrij

4. PERSONENAUTO'S

De maatregel
Amsterdam scherpt in 2025 de huidige milieuzone personenauto's aan. Personenauto's zijn welkom in de milieuzone vanaf emissieklasse 5 diesel. We combineren dat met een gedeeltelijke uitfasering van oude vervuilende benzineauto's door het parkeerbeleid aan te passen. Voor de aanvraag van een nieuwe parkeervergunningen worden hogere milieu-eisen gesteld.

Voor Amsterdammers komt er een compensatieregeling met speciale aandacht voor mensen met een laag inkomen. Hier wordt in totaal een subsidiebedrag van 1 miljoen euro voor vrijgemaakt.

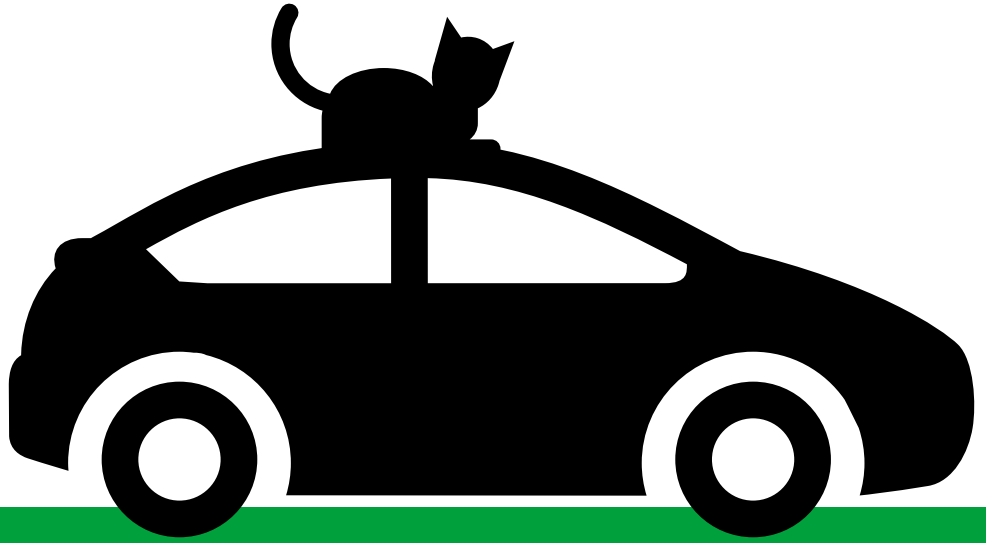
Oorspronkelijke ambitie Actieplan Schone Lucht (2019) was: Er staat geen maatregel voor 2025 opgenomen in het Actieplan.

Netcongestie

Het elektriciteitsnet is op veel plekken in Nederland en Amsterdam overbelast. Dat noemen we netcongestie. In Amsterdam is ongeveer de helft van de grote verdeelstations onder netcongestie: geheel stadsdeel Noord en vrijwel het hele westelijke deel van de stad.

Dit heeft grote maatschappelijk impact. Dit treft met name de grote aansluitingen (supermarkt, school of een laadplein). Een laadpunt met een lage aansluiting realiseren blijft mogelijk. De congestie wordt de komende jaren aangepakt. Er wordt gewerkt aan grotere capaciteit bij de verdeelstations. Tussen 2025 en 2028 moeten de meeste verdeelstations verstevigd zijn.

We zijn samen met de logistieke sector bezig om de impact op het net vast te stellen. De gemeente opent een energieloket om ondernemers te helpen en er is een taskforce netcongestie om de opgave te versnellen.



PERSONENAUTO'S

In Amsterdam staan meer dan 240.000 personenauto's geregistreerd en dagelijks rijden er meer dan honderdduizend auto's Amsterdam binnen. Ongeveer 75 procent van alle voertuigbewegingen in Amsterdam is een personenauto. Van al het wegverkeer is de personenauto de grootste bron van uitstoot van CO_2, stikstofdioxide en fijnstof.

De markt voor elektrische auto's ontwikkelt zich snel. De vraag is niet meer óf iemand overstapt naar uitstootvrij maar wanneer. In 2022 was bijna een kwart van de nieuw verkochte auto's in Nederland elektrisch. Dit komt met name door de lease-markt, wat op termijn weer een positieve bijdrage levert aan de tweedehands markt voor elektrische auto's.

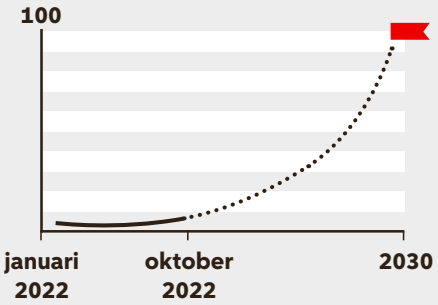
Op landelijk en Europees niveau zijn regulerende maatregelen aangekondigd. De Europese Unie heeft het einde van de auto met verbrandingsmotor aangekondigd: vanaf 2035 mogen alleen nog maar uitstootvrije personenauto's nieuw verkocht worden. In Nederland streeft het Rijk ernaar dat er vanaf 2030 alleen nog maar uitstootvrije auto's nieuw verkocht mogen worden. Extra maatregelen op landelijk niveau zijn nodig, want de optimistische prognose is dat met het huidige beleid 60% van de nieuwverkopen uitstootvrij is in 2030.

Gemeenten hebben de mogelijkheid om vanaf 2025 de milieuzone personenauto's aan te scherpen naar emissieklasse 5 (diesel). We hebben vooralsnog geen mogelijkheid om hogere dieselklasse of benzineauto's toe te voegen aan het milieuzone-regime.

Omvang personenauto's

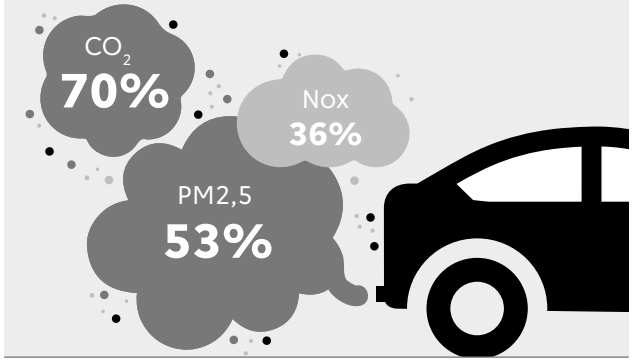
Auto's maken **71%** van het totale verkeer in de stad uit.

In de periode **januari – oktober 2022** was **7%** van alle autoritten binnen de huidige milieuzone uitstootvrij.



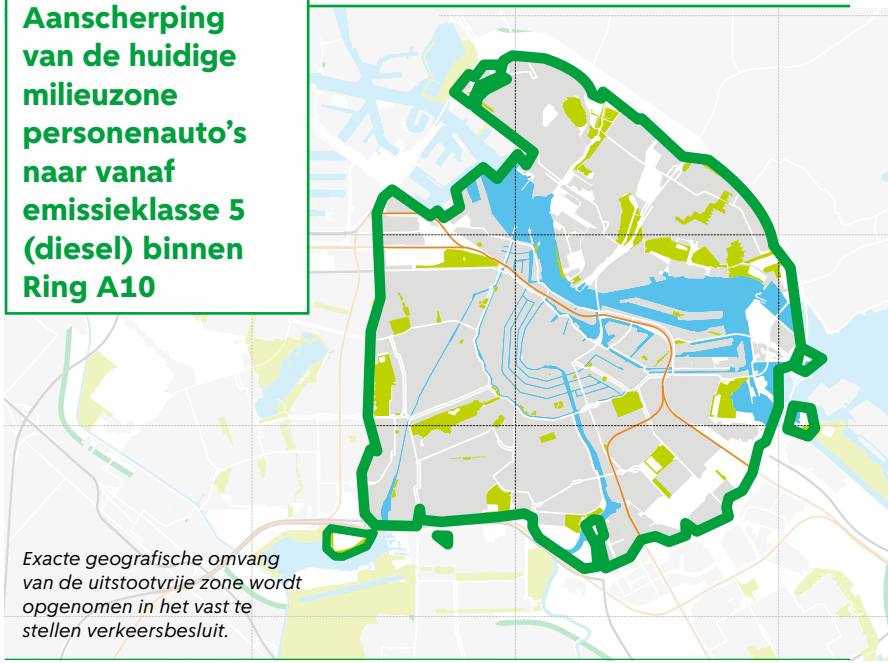
Uitstoot

De uitstoot van personenauto's ten opzichte van de totale uitstoot van het wegverkeer in Amsterdam is:



Maatregel

Aanscherping van de huidige milieuzone personenauto's naar vanaf emissieklasse 5 (diesel) binnen Ring A10



Exacte geografische omvang van de uitstootvrije zone wordt opgenomen in het vast te stellen verkeersbesluit.

Effect maatregel

Met het invoeren van deze maatregelen neemt de uitstoot van personenauto's binnen de Ring A10 in 2025 af:

	Nox	PM10	PM2,5	EC	CO_2
Uitstoot personenauto's neemt af met	1,1%	0,3%	1,4%	18%	0,2%
Aandeel uitstootafname t.o.v. totaal wegverkeer	0,5%	0,2%	0,9%	6%	0,2%

Tijdlijn

- **2019** – Subsidie voor zakelijke veelrijder (tot 2019).
- **2020** – Strategisch plan Laadinfrastructuur 2020-2030
- **2020** – Introductie milieuzone personenauto's
- **2022** – 3.000ste openbare laadpaal geplaatst
- **2023** – Start zienswijze-procedure verkeersbesluit
- **2024** – Verkeersbesluit
- **2025** – Aanscherping van de huidige milieuzone personenauto's naar vanaf emissieklasse 5 (diesel)

5. VAARTUIGEN

PASSAGIERSVAART

De passagiersvaart in Amsterdam ligt op schema om in 2025 uitstootvrij te varen. Amsterdam geeft voor niet meer dan 550 passagiersvaartuigen een vergunning af. Rondvaartboten en salonboten zijn een vorm van passagiersvaart.

Alle nieuwe vaartuigen die vanaf 2024 mogen varen, moeten vanaf dat moment uitstootvrij zijn. Vanaf 2025 moeten alle passagiersvaartuigen uitstootvrij zijn. Passagiersvaartuigen met een vergunning tot 2026 moeten ultimo 2026 uitstootvrij zijn. Tijdens de uitgifteronde van exploitatievergunningen in 2017 was uitstootvrij varen al een voorwaarde. Op dit moment vaart meer dan 70 procent van de passagiersvaartuigen uitstootvrij.

TRANSPORT OVER WATER

De ambitie is om in 2025 al het transport over het binnenwater in de stad uitstootvrij te krijgen. Een belangrijke randvoorwaarde is voldoende laadinfrastructuur en draagvlak binnen de branche.



PLEZIERVAART

De invoering van een uitstootvrije zone in het centrumgebied per 2025 met een overgangstermijn van vijf jaar voor pleziervaartuigen met een Binnenhavengeldvignet (BHG-vignet) (ijkmoment 1 januari 2025).

Het centrumgebied is het gebied binnen én inclusief de Singelgracht, ten zuiden van het spoor. Daarbij zijn uitgezonderd:

- De doorgaande vaarroutes (Kostverlorenstraat, Amstelroute).
- De westelijke Singelgracht lopend van Kattensloot tot de Hugo de Grootgracht.
- De Oostelijke Eilanden en de Nieuwe Vaart.

GVB-VEREN

- Amsterdam heeft de ambitie om alle GVB-veren in 2030 uitstootvrij te laten varen. Het IJpleinveer wordt als eerste verduurzaamd. Op dit moment werken we verschillende varianten uit om de vloot verder te verduurzamen. Uiterlijk in 2024 leggen we een investeringsbesluit voor aan de gemeenteraad.
- Aandachtspunten zijn het beschikbare budget, energienetcongestie vanwege zware laadinfrastructuur en inpassing van de laadinfrastructuur in de stedelijke omgeving.

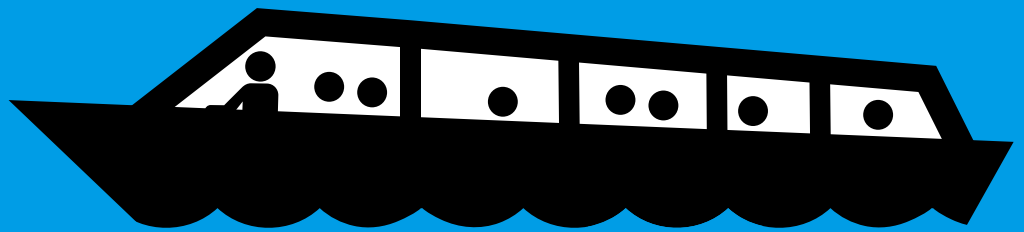
De precieze begrenzing wordt vastgelegd in het verkeersbesluit. De overgangsregeling en andere specifieke ontheffingen in het ontheffingenbeleid pleziervaart.

Oorspronkelijke ambitie uit het Actieplan Schone Lucht (2019) was: Vanaf 2025 alle grachten in Amsterdam uitstootvrije passagiersvaart en pleziervaart.

Ambitie uit Nota Varen deel 2 (2020) was het centrumgebied per 2025 uitstootvrij (uitgezonderd doorgaande vaarroutes) en per 2030 al het Amsterdamse binnenwater.

Voor de overige vaartuigen die niet in de categorie passagiersvaart, pleziervaart of transport over water vallen geldt de ambitie om per 2030 in de gehele stad uitstootvrij te varen.

Laadstrategie Varen: rond de zomer van 2023 zal de Laadstrategie Varen worden vastgesteld. Met deze strategie wordt duidelijk hoe de gemeente het laden van pleziervaart, passagiersvaart en transportvaartuigen wil faciliteren.



PLEZIERVAART

Er zijn ruim 7.000 plezier-vaartuigen geregistreerd in Amsterdam en ruim 10.000 doorvaartvignetten geregistreerd (2022, Grachtenmonitor). Op dit moment zijn de vuilste tweetakt-pleziervaartuigen verboden.

Het is ingewikkeld om alle pleziervaartuigen uitstootvrij te krijgen:

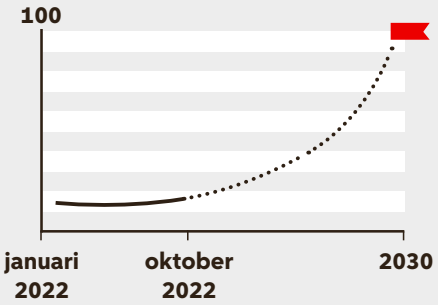
- Kosten voor het ombouwen of aanschaffen van een nieuw elektrisch vaartuig zijn nog hoog.
- Er is vooralsnog geen commerciële businesscase voor een laadinfrastructuur voor pleziervaartuigen, vanwege het lage aantal laadmomenten per jaar.
- Het is voor jachthavens lastig om op korte termijn een zwaardere aansluiting te krijgen.

De ambitie voor het verduurzamen van de pleziervaart voor 2030 blijft gelijk aan de ambitie zoals opgenomen in het Actieplan Schone Lucht en in de Nota Varen deel 2. Het gehele Amsterdamse binnenwater uitstootvrij, uitgezonderd doorgaande vaarroutes.

Rond de zomer van 2023 zal de Laadstrategie Varen worden vastgesteld.

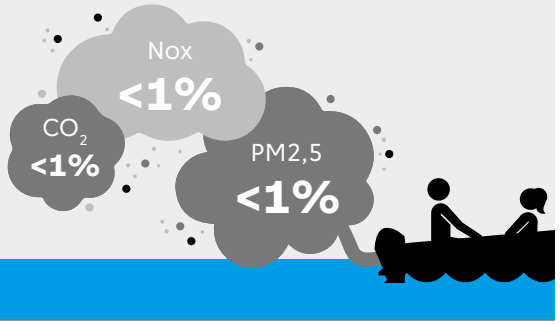
Omvang pleziervaart

In de periode **januari – oktober 2022** was **15%** van alle pleziervaart binnen het centrumgebied uitstootvrij.

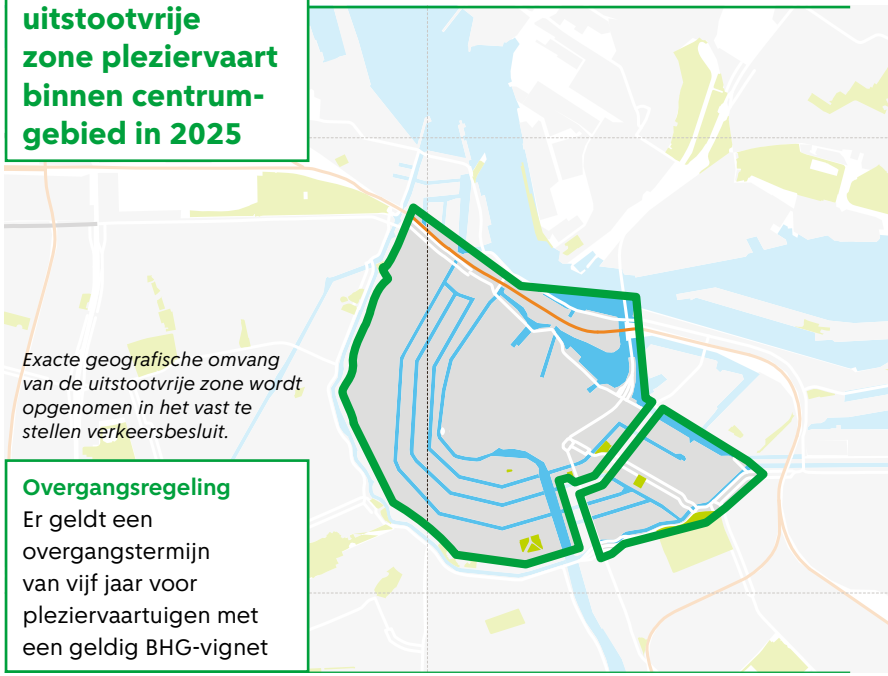


Uitstoot

Uitstoot pleziervaart ten opzichte van totale uitstoot van stedelijk vaar- en wegverkeer:



Maatregel uitstootvrije zone pleziervaart binnen centrum-gebied in 2025



Exacte geografische omvang van de uitstootvrije zone wordt opgenomen in het vast te stellen verkeersbesluit.

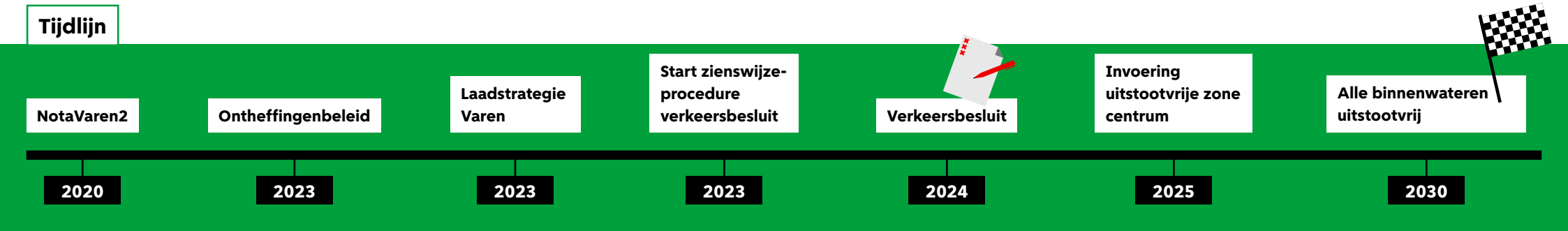
Overgangsregeling
Er geldt een overgangstermijn van vijf jaar voor pleziervaartuigen met een geldig BHG-vignet

Effect maatregel

Pleziervaart is geen onderdeel van de landelijke meetmethodiek (NSL); de effecten zijn daarom apart berekend. Met het invoeren van deze maatregelen neemt de uitstoot van pleziervaart in 2030 af binnen het centrumgebied:

	Effect op emissies	
	NOx	PM10
ten opzichte van het totaal vaar- en wegverkeer	95%	95%

Tijdlijn



GVB VEREN

De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de veer-verbindingen op het IJ. GVB exploiteert de veren in opdracht van Amsterdam. In 2022 zetten de IJveren in totaal circa 23 miljoen reizigers over.

Amsterdam streeft naar volledig uitstootvrije IJveren. Deze ambitie is omschreven in onder andere het Duurzaamheids-convenant met het GVB (2015) en de Update Nota Veren 2021. De veerponten zorgen voor 25% van het dieselgebruik van het GVB. Op dit moment zijn er negentien veren in operatie. Veertien veren worden ingezet op de zeven verbindingen op het IJ en vijf veren worden ingezet op de drie verbindingen op het Noordzeekanaal. De Noordzeekanaalveren varen inmiddels uitstootvrij.

Voor de IJveren geldt het volgende: alle nieuw aan te schaffen veren zullen uitstootvrij zijn. De eerste drie tot vier emissievrije ponten worden in 2025 en 2026 één voor één toegevoegd aan de vloot en gaan varen op de lijn IJplein – CS. Hiermee wordt een eerste stap gezet in het verduurzamen van de vloot. Het Buiksloterwegveer staat op de planning om na het IJpleinveer verduurzaamd te worden.

Ondanks de huidige financiële condities van de stad, blijft de ambitie om alle veren uitstootvrij te laten varen staan. Extra investeringen in de bestaande vloot zijn nodig om hieraan te voldoen. In 2023 worden onderzoeken afgerond naar de haalbaarheid en de business case van het verduurzamen van de bestaande vloot. Binnen de vervangings- en onderhouds-schema's van de veren is er tot 2024 de tijd om een definitief besluit te nemen voor verduurzaming. Het college zal de keuze hiervoor uiterlijk in 2024 voorleggen aan de gemeenteraad.

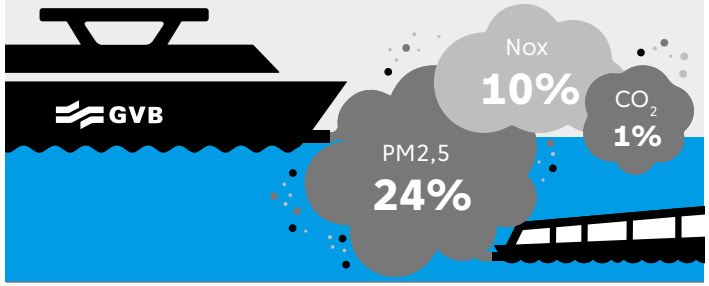
PASSAGIERSVAART

De passagiersvaart in Amsterdam ligt op schema om in 2025 uitstootvrij te varen. Amsterdam geeft voor niet meer dan 550 passagiersvaartuigen een vergunning af. Rondvaartboten en salonboten zijn een vorm van passagiersvaart

Alle nieuwe vaartuigen die vanaf 2024 mogen varen, moeten vanaf dat moment uitstootvrij zijn. Vanaf 2025 moeten alle passagiersvaartuigen uitstootvrij zijn. Passagiersvaartuigen met een vergunning tot 2026 moeten ultimo 2026 uitstootvrij zijn. Tijdens de uitgifteronde van exploitatievergunningen in 2017 was uitstootvrij varen al een voorwaarde. Op dit moment vaart meer dan 70 procent van de passagiersvaartuigen uitstootvrij.

Uitstoot

Uitstoot passagiersvaart en veerboten op de totale uitstoot van stedelijk weg- en waterverkeer:



TRANSPORT OVER WATER

De ambitie uit de Nota Varen, deel 2 is uitstootvrij transport over het binnenwater in 2025 in de stad. Er is geen onderscheid in centrumgebied en daarbuiten. In de Uitvoeringsagenda houden we vast aan deze ambitie.

Amsterdam blijft de komende jaren groeien en dat betekent ook meer vervoersbewegingen. Maar meer zwaar vervoer door de stad vormt een extra belasting voor de toch al kwetsbare bruggen, kademuren en doorgaande verkeersroutes. Transport over water wordt daarom steeds belangrijker.

Transportvaartuigen moeten over een exploitatievergunning beschikken waarin uitstootvrije aandrijving één van de eisen is. In de Regeling op het binnenwater is opgenomen dat aan de exploitatievergunning voor transport in ieder geval het voorschrift wordt verbonden dat de vergunninghouder ervoor zorgt dat het transportvaartuig per 1 januari 2025 uitstootvrij is. Het verbod is juridisch afdwingbaar.

Uit onderzoek van het programma Varen blijkt dat het gebruik van uitstootvrije (elektrische) vaartuigen geen operationele belemmeringen hoeft op te leveren, maar belangrijke aanbevelingen uit het rapport zijn:

- Werk aan de beschikbaarheid van ligplaatsen met laadinfrastructuur.
- Plaats strategisch gelegen snel-laadinfrastructuur.
- Bied voldoende investeringszekerheid door heldere regelgeving en planning.

Gesprekken met de branche blijven de komende periode nodig om consequenties en handelingsperspectief te schetsen. Een andere belangrijke randvoorwaarde is dat de laadinfrastructuur op orde is. Daar wordt nu de Laadstrategie Varen voor opgesteld.

6. AUTOBUSSEN (OPENBAAR VERVOER-BUSSEN EN TOURINGCARS)

Het voornemen
Amsterdam voert gesprekken met de Rijksoverheid, Koninklijk Nederlands Vervoer (vertegenwoordiger van de touringcarsector) en gemeenten over het invoeren van een uitstootvrije zone autobus.

Het streven is om in het najaar van 2023 een convenant te ondertekenen met deze partijen waarin afspraken staan over het toegangsregime en het maatregelenpakket van de uitstootvrije zone.

Het doel van het convenant is het versnellen van de transitie naar uitstootvrij touringcarvervoer.

De ambitie van Amsterdam is het invoeren van een uitstootvrije zone autobus binnen de Ring A10 inclusief overgangsregelingen.

Oorspronkelijke ambitie uit het Actieplan Schone Lucht (2019) was:
- Uitstootvrije zone binnen centrumgebied in 2022 (S100). Dit hebben we niet gehaald, omdat het binnen de landelijke regelgeving niet mogelijk bleek.
- Uitstootvrije zone autobus binnen de Ring A10 per 2025.



AUTOBUSSEN

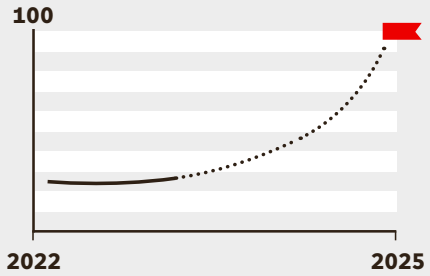
Autobussen vormen een klein percentage van het wegverkeer, maar dragen relatief veel bij aan luchtverontreiniging. De bussen maken veel kilometers in de stad. De bussen voor het openbaar vervoer (GVB en regionale vervoerders) liggen op schema om in 2025 volledig uitstootvrij te rijden. De afgelopen jaren zullen verschillende busstations met laadinfrastructuur opgeleverd worden.

De verwachting is dat vanaf 2023 in (pre-)serie geproduceerde uitstootvrije touringcars beschikbaar komen. Vanaf 2025 vindt opschaling plaats bij een aantal grote fabrikanten. Koplopers in de sector hebben concrete plannen om uitstootvrije touringcars te gebruiken, zodra er bussen met een bereik van 300+ km (batterij-elektrisch) en 700+km (waterstof-elektrisch) beschikbaar zijn.

Omvang autobussen

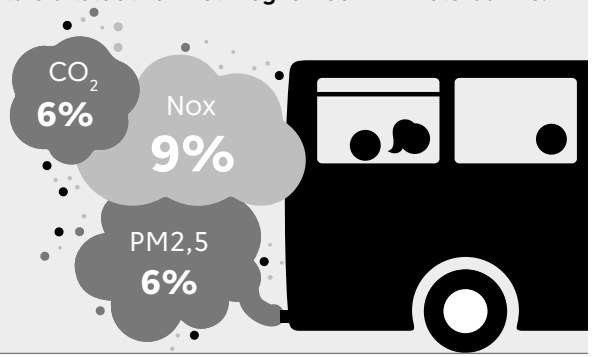
Autobussen maken **1%** van het totale verkeer in de stad uit.

27% van alle autobus-ritten binnen de huidige milieuzone zijn uitstootvrij (hoge percentage uitstootvrije ritten komt van OV-bussen).

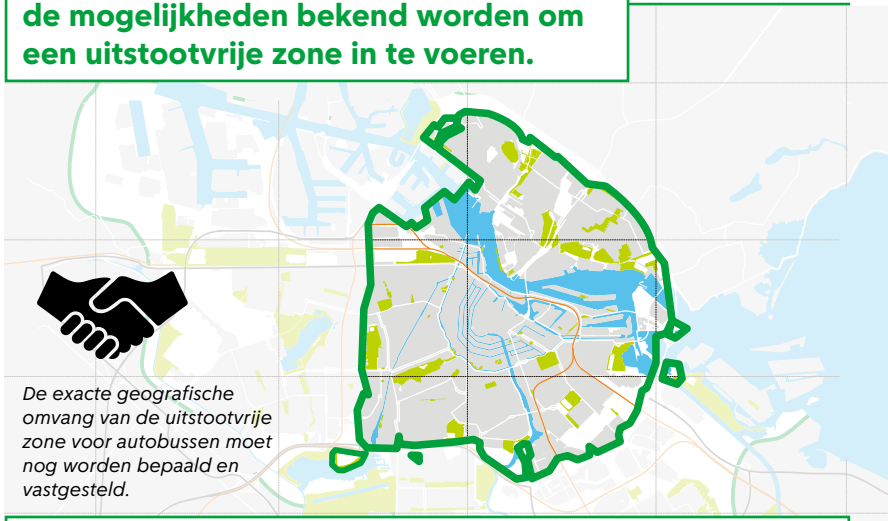


Uitstoot

De uitstoot van autobussen ten opzichte van de totale uitstoot van het wegverkeer in Amsterdam is:



Voornemen Landelijk convenant waarin de mogelijkheden bekend worden om een uitstootvrije zone in te voeren.



De exacte geografische omvang van de uitstootvrije zone voor autobussen moet nog worden bepaald en vastgesteld.

Amsterdam voert gesprekken met de Rijksoverheid, Koninklijk Nederlands Vervoer en gemeenten over de mogelijkheid om een uitstootvrije zone voor autobussen in te voeren.

Effect maatregel

Met het invoeren van een uitstootvrije zone neemt de uitstoot van autobussen binnen de Ring A10 na afloop van een mogelijke overgangsregeling in 2030 af:

	Nox	PM10	PM2,5	EC	CO_2
Uitstoot touringcar neemt af met	95%	7%	35%	95%	95%
Aandeel uitstootafname t.o.v. totaal wegverkeer	7%	0,3%	1%	5%	3%

Tijdlijn

2018 – Invoering milieuzone dieselautobussen

2020 – Agenda Touringcar is in september 2020 vastgesteld

2022 – Toegangsbeleid voor dieselautobussen aangescherpt naar minimaal emissieklasse 6

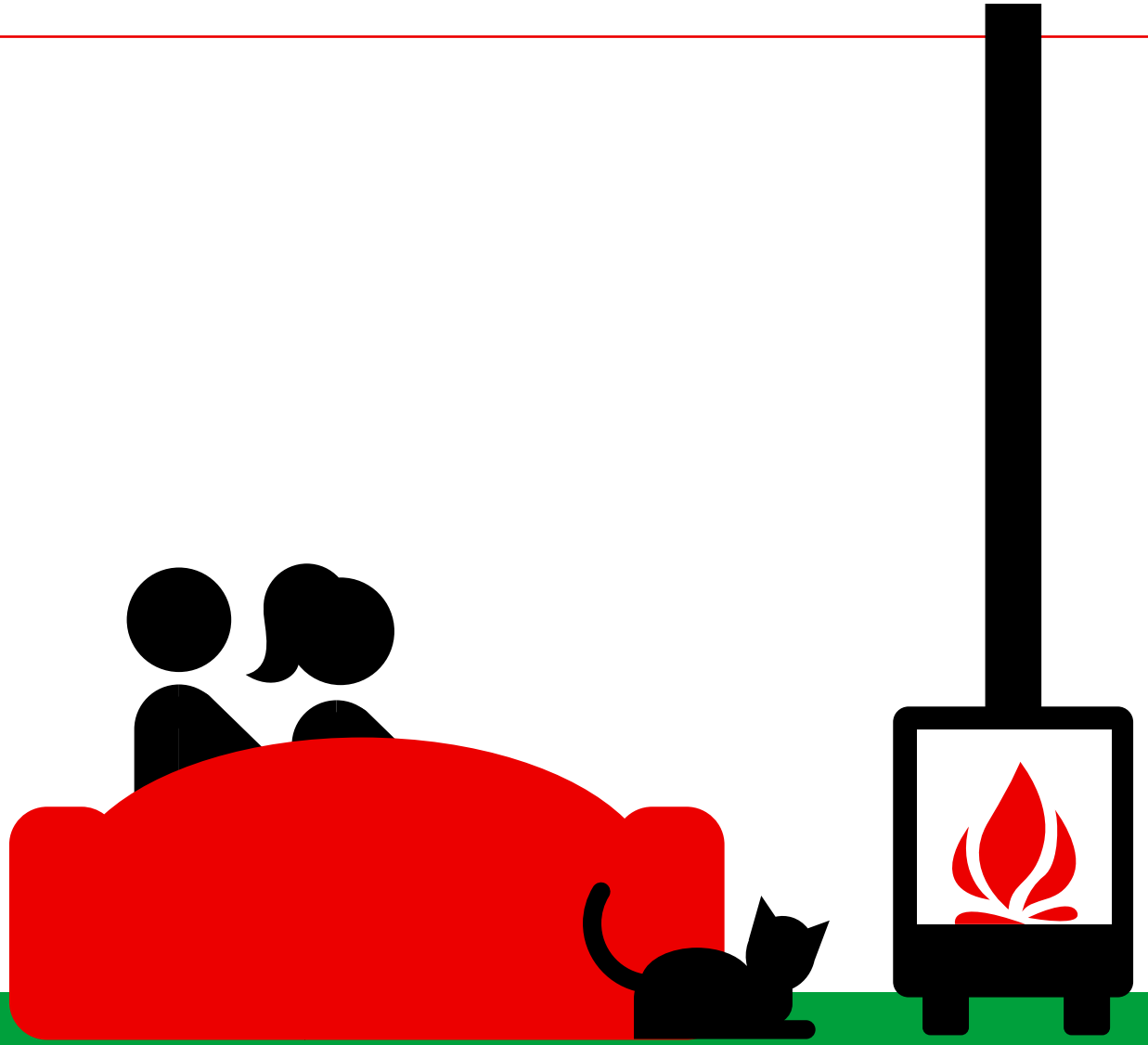
2023 – Ondertekening van het landelijk convenant

2030 – Ambitie alle bussen volledig uitstootvrij

7. HOUTSTOOK

Het voornemen
Amsterdam wil de overlast en uitstoot van houtstook beperken. Samen met de GGD werken we aan een beleidskader met maatregelen. Dit is naar verwachting in 2023 gereed.

Oorspronkelijke ambitie uit het Actieplan Schone Lucht (2019) was: Opstellen beleidskader houtstook.



HOUTSTOOK

Een houtkachel, het stoken van een vuurtje en barbecueën is vaak gezellig, maar is helaas ook schadelijk voor gezondheid en milieu. Recent onderzoek van onder meer het RIVM en eerdere onderzoeken van de GGD Amsterdam toont aan dat houtstook een forse bijdrage levert aan de luchtverontreiniging in Amsterdam. Het zorgt ook voor overlast. Bijna de helft van de Amsterdammers geeft aan overlast te ervaren door houtstook.

In 2021 zijn we begonnen met voorlichting over houtstook om mensen meer bewust te maken van de (gezondheids-)effecten van houtstook en om de tips van de (landelijke) stookwijzer onder de aandacht te brengen. De webpagina amsterdam.nl/houtstook is online gegaan en de gemeente is gestart met advertenties om bewoners te informeren.

Vanuit het Schone Lucht Akkoord werken gemeenten samen aan een aanpak om de overlast door houtkachels substantieel te verminderen. Dit heeft geleid tot de totstandkoming van de ‘Routewijzer Houtstook en Overlast’ waarin concreet toepasbare informatie, kennis, en juridische en praktische tips staan.
Er staan verschillende juridische mogelijkheden in genoemd zowel voor de huidige situatie als onder de Omgevingswet. Mede aan de hand van deze routekaart wordt invulling gegeven aan het beleidskader houtstook.

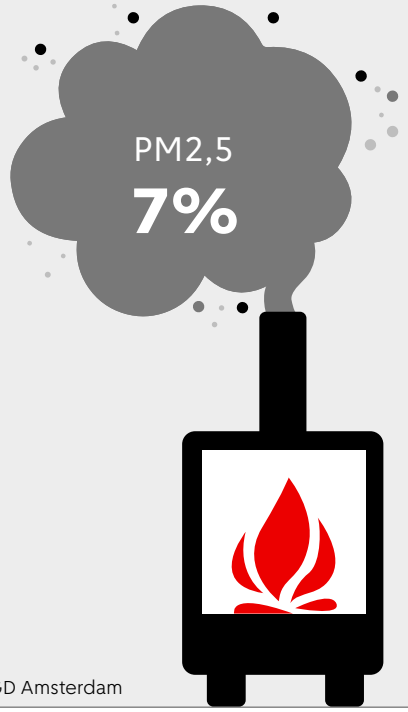
Voornemen

Het beleidskader wordt opgesteld in samenwerking met de GGD. In 2023 wordt het beleidskader houtstook verwacht.

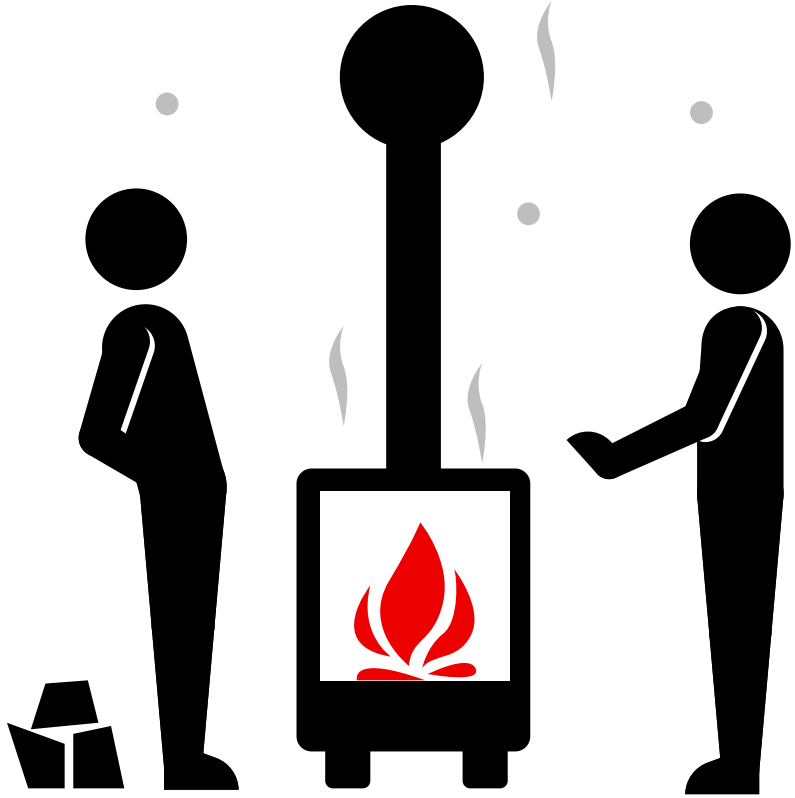
Uitstoot

Uitstoot houtkachel op totale uitstoot in Amsterdam is:
Verbranding van hout wordt beschouwd als een CO_2-neutrale vorm van energieopwekking, vanwege het kort-cyclische karakter. Afhankelijk van de herkomst van energiebron als alternatief van houtstook (zoals bijvoorbeeld aardgas) kan er een negatief effect ontstaan op de CO_2-reductie.

Landelijk is de bijdrage van houtstook aan PM2,5 23% ten opzichte van alle uitstootbronnen. GGD Amsterdam heeft berekend wat de bijdrage van houtstook is in Amsterdam aan PM2,5. In Amsterdam is er veel wegverkeer, waardoor het aandeel houtstook in Amsterdam aan PM2,5 7% is.



Bron: GGD Amsterdam



8. MOBIELE WERKTUIGEN

Het voornemen
Amsterdam werkt aan het verschonen van mobiele werktuigen. Het doel is om in 2025 al zoveel mogelijk uitstootvrij te werken en in 2030 volledig uitstootvrij. In 2023 wordt de ‘Amsterdamse Aanpak’ gepresenteerd, in samenspraak met de branche.

Oorspronkelijke ambitie Actieplan Schone Lucht (2019) was:
Het streven is uitstootvrij in 2025, voor zover de stand van de techniek en de handhaafbaarheid dat toelaten.



MOBIELE WERKTUIGEN

Amsterdam werkt sinds 2022 aan de Amsterdamse Aanpak. Samen met een groep marktpartijen worden er ambitieuze en realistische doelen gesteld voor mobiele werktuigen (inclusief stationair, zoals bijvoorbeeld aggregaten).

Ook op landelijk niveau wordt er gewerkt aan een routekaart. De landelijke routekaart en het convenant worden in 2023 afgerond. De ambities van Amsterdam en de andere G4-gemeenten gaan verder. We streven naar een versnelling ten opzichte van de landelijke routekaart.

Op dit moment zijn er restricties voor aggregaten bij evenementen. De gemeente heeft de afgelopen jaren stroompunten aangelegd op veelgebruikte evenementenlocaties, waardoor minder aggregaten en transportbewegingen nodig zijn. Dit in het kader van de Richtlijn Duurzame Evenementen voor Amsterdam.

Mobiele werktuigen en aggregaten vallen onder Europese emissienormen. De richtlijn kent verschillende emissielimieten voor verschillende vermogensklassen. De Europese emissiestandaard (ook wel 'EU Fase V' genoemd) is in 2019 de meest recente aanscherping geweest van de toegestane waarden voor stikstofoxide en fijnstof van diesel-aangedreven materieel.

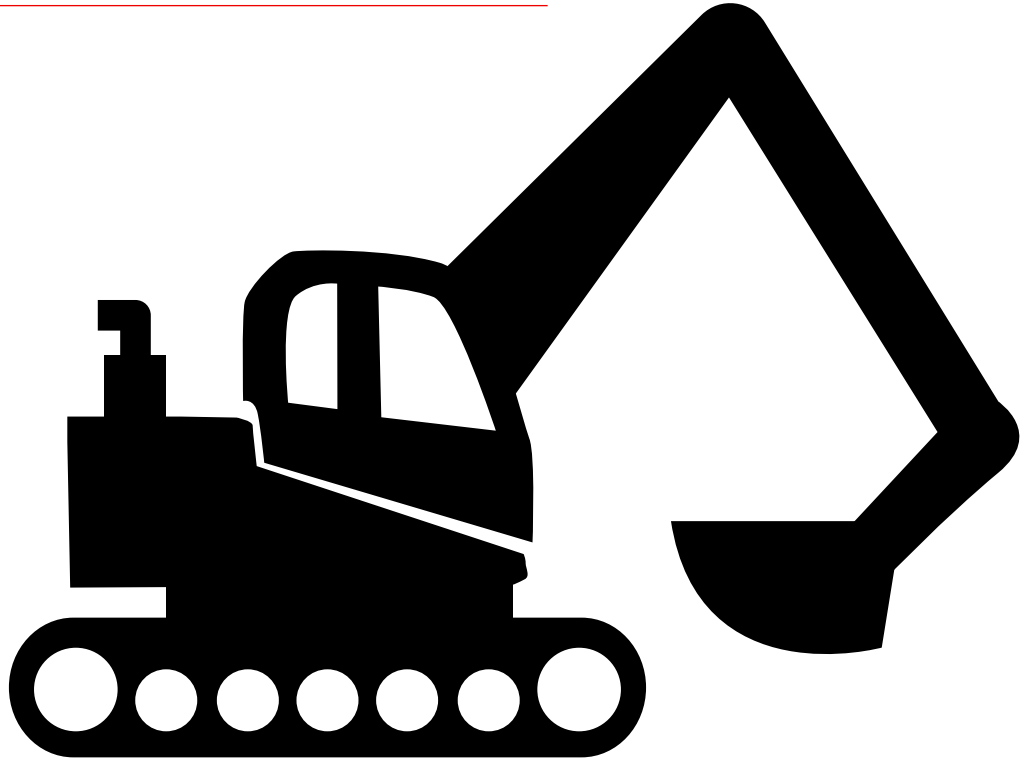
Vanaf 2023 wordt de gemeentelijk inkoopeis uitstootvrij op het kleine(<19kW) materieel. Bij koplopersprojecten wordt zoveel mogelijk uitstootvrij uitgevraagd. Er is nog een beperkte beschikbaarheid van (midden) grote (>56 kW) uitstootvrije mobiele werktuigen. De verwachting is dat in 2025 tot middenzwaar (<56 kW) materieel uitstootvrij beschikbaar is en in 2030 volledig uitstootvrij.

Voornemen

Dit jaar wordt de 'Amsterdamse Aanpak' gepresenteerd in samenspraak met de branche. Het doel is om in 2025 al zoveel mogelijk uitstootvrij te werken en in 2030 volledig uitstootvrij.

De uitstootcijfers van mobiele werktuigen en het wegverkeer laten zich niet goed vergelijken. De uitstoot van mobiele werktuigen wordt berekend op basis van gestandaardiseerde uitstootwaarden, vermenigvuldigt met het inwonersaantal van een gemeente. Dat is een andere methode dan de methode waarmee de uitstoot van het wegverkeer wordt vastgesteld.

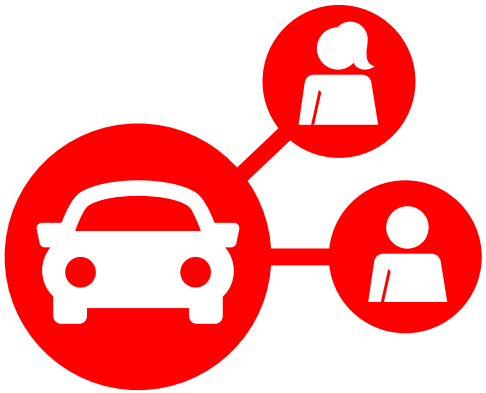
Wel neemt TNO aan dat in het algemeen de uitstoot van mobiele werktuigen wordt onderschat, vanwege de relatieve ouderdom van een deel van de werktuigen. In samenwerking met de gemeente Amsterdam werkt TNO aan beter inzicht in de vloot die in gebruik is, en een nieuwe methode voor de berekening van de bijdrage aan luchtverontreiniging van deze werktuigen.



DEELMOBILITEIT

Het stimuleren van deelmobiliteit is een belangrijke pijler voor uitstootvrije mobiliteit. Het zorgt voor minder privé-voertuigen en minder gereden kilometers. De bijna 3.000 deelauto's zijn goed op weg om in 2025 volledig uitstootvrij te zijn. De meer dan 700 elektrische deelscooters en de deelauto's bieden Amsterdammers de kans om kennis te laten maken met het gemak van elektrisch rijden.

In maart 2023 heeft het college de 'Nota Deelvervoer 2023' gepresenteerd en ter inspraak voorgelegd. De komende jaren wordt ingezet op de verdere groei van het aantal deelvoertuigen waardoor Amsterdammers steeds makkelijker toegang hebben tot uitstootvrije mobiliteit. Dit geldt voor de elektrische deelscooters, deelauto's en deelbakfietsen.



EIGEN WAGENPARK

In 2019 heeft het college het Transitieplan Verduurzamen Gemeentelijk Wagenpark vastgesteld. Eind 2022 zijn alle scooters en 90 procent van de personenauto's elektrisch. Daarnaast rijdt 82 procent van de heftrucks, 23 procent van de kleine veegmachines en vaart 30 procent van de boten inmiddels uitstootvrij en zijn er drie elektrisch aangedreven vuilniswagens operationeel.

Dit jaar (2023) komt er een herijking van het Transitieplan Verduurzamen Gemeentelijk Wagenpark waarin de aanpak voor de komende jaren wordt voorgesteld. Het gemeentelijk wagenpark zal aan de milieuzone-eisen (inclusief uitstootvrije zones) voldoen.

MOTOREN

De gemeente heeft nog geen (zelfstandig) beleid op motoren. Er zijn relatief weinig motoren en die rijden relatief weinig kilometers. Het aantal gereden kilometers wordt geschat tussen de 1.200 en 3.500 per jaar per motor. De markt voor elektrische motoren is in opkomst, maar nog relatief klein. In 2022 zijn er slechts enkele honderden nieuwe elektrische motorfietsen verkocht. Amsterdam volgt de ontwikkelingen nauwlettend. De ambitie uitstootvrij vanaf 2030 uit het Actieplan Schone Lucht geldt ook voor motoren.



Vooruitblik naar ambities 2030

Personenauto's

In het Actieplan Schone Lucht (2019) stellen we de invoering van een uitstootvrije zone personenauto's binnen de bebouwde kom voor. Daar is op dit moment nog geen uitzicht op, omdat er geen landelijke regelgeving is. Amsterdam moet daarom rekening houden met een uitstootvrije zone met overgangsregeling en/of een latere invoeringsdatum.

Amsterdam faciliteert de transitie van fossiel aangedreven voertuigen naar uitstootvrij door het uitgebreide netwerk van openbare laadinfrastructuur. In het Strategisch Plan Laadinfrastructuur 2020-2030 schetsen we de voorwaarden voor een uitstootvrij Amsterdam in 2030. We onderzoeken hoe we via het parkeerbeleid, een werkgeversaanpak en een communicatiecampagne de overstap naar elektrische auto's kunnen stimuleren.

Voor het aandeel elektrische auto's is Amsterdam grotendeels afhankelijk van landelijk en Europees beleid:

- Op landelijk niveau is het streven 100 procent nieuwverkoop in 2030. Op dit moment is het mogelijk om een aankoopsubsidie te ontvangen en fiscaal wordt het elektrisch rijden gestimuleerd door een lagere motorrijtuigenbelasting en bijtellingstarieven. Het landelijke stimuleringspakket loopt tot en met 2025 en nieuwe voorstellen worden voorbereid.
- De Europese Unie heeft het einde van de verbrandingsmotor aangekondigd. Nieuwe auto's en bestelbusjes moeten vanaf 2035 uitstootvrij zijn.

Er zijn andere ontwikkelingen die invloed hebben zoals:

- De landelijke invoering van het 'Betalen naar Gebruik' (rekeningrijden) in 2030. Dit kan mogelijk tot circa 15 procent minder autokilometers leiden en daarmee tot een reductie van CO_2- uitstoot en andere luchtverontreinigende stoffen.
- De gemeentelijke inzet op minder automobiliteit in de stad gebeurt door bijvoorbeeld minder parkeervergunningen uit te geven, autoluwe gebieden te creëren of meer ruimte voor andere vormen van vervoer te bieden zoals de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer.
- Het pleiten voor 80 km per uur op snelwegen in en rondom Amsterdam. Dit ligt niet binnen de invloedssfeer van de gemeente en is een bevoegdheid van het Rijk.

Uitbreiding uitstootvrije zones voor alle vormen van vervoer van de Ring A10 naar de bebouwde kom.

De komende jaren werken we voorstellen uit om de uitstootvrije zones naar de gehele bebouwde kom uit te breiden. We verwachten de voorstellen rond 2025 te presenteren.





3

Uitvoering, participatie, monitoring, financiën en handhaving

De uitvoering van de maatregelen en de daarbij behorende regierol van de totale opgave ligt bij het Team Uitstootvrije Mobiliteit van de afdeling Ruimte en Duurzaamheid.

Uitvoering

De uitvoering van de maatregelen gebeurt in nauwe samenwerking met andere gemeentelijke directies zoals Verkeer en Openbare Ruimte, Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte en andere teams binnen de directie Ruimte en Duurzaamheid.

We kunnen het verkeer en vervoer in de stad alleen verduurzamen door actief te blijven samenwerken met alle betrokken partijen in de stad: de branche, voer- en vaartuigeigenaren, Amsterdammers, omliggende gemeenten en haar bezoekers.

Participatie

Rond het Actieplan Schone Lucht (2019) is in de zomer van 2019 een participatietraject geweest met een online community platform en een kennismarkt. De input van dat traject is toen al zoveel mogelijk verwerkt in het Actieplan waar de *Uitvoeringsagenda* op voortborduurt.

De maatregelen zijn de afgelopen jaren zoveel mogelijk in samenspraak met de branche ontwikkeld. De nieuwe gemaakte afspraken zijn waar mogelijk opgenomen in een convenant, zoals bij taxi. Of er ligt een landelijk afsprakenkader met maatregelen en randvoorwaarden waar vertegenwoordigende organisaties aan hebben meegewerkt, zoals bij stadslogistiek en personenauto.

Voor de uitstootvrije zones wordt, na vaststelling van de *Uitvoeringsagenda*, gestart met de voorbereiding op de zienswijzenprocedure van het verkeersbesluit. Dit biedt belanghebbenden de gelegenheid om te reageren op het concept-verkeersbesluit. Rond die periode starten we ook met een bewustwordingscampagne en informatiebijeenkomsten. De inzet van participatie en voorlichting verschilt per onderwerp vanwege de uiteenlopende doelgroepen en tijdsplanning.

Monitoring

De gemeenteraad wordt jaarlijks op de hoogte gehouden over de stand van zaken ten aanzien van de uitvoering van het Actieplan Schone Lucht (2019). Dit gebeurt in de vorm van de Monitor Actieplan Schone Lucht. De uitvoering en effect van de maatregelen uit deze *Uitvoeringsagenda* worden daarin meegenomen.

Cijfermatige analyse door TNO

In opdracht van de gemeente Amsterdam heeft TNO de voorgestelde maatregelen doorgerekend op effecten luchtkwaliteit en klimaat. De effecten zijn opgenomen in de uitvoeringsagenda. Het volledige rapport staat op www.amsterdam.nl/schonelucht

Financiën

De voorbereiding en uitvoering van deze *Uitvoeringsagenda* vindt plaats onder leiding van Team Uitstootvrije Mobiliteit. De voorgestelde activiteiten en maatregelen kunnen in 2023, 2024 en 2025 gedekt worden uit incidentele middelen uit het voormalig Stedelijk Mobiliteitsfonds voor Luchtkwaliteit, uit coalitiemiddelen voor intensivering Luchtkwaliteit en uit aanvullende Rijksmiddelen voor de uitvoering van de taken vanuit het Klimaatakkoord Mobiliteit, zoals het vormgeven en handhaven van uitstootvrije zones. Vooralsnog is er na 2025 een jaarlijks tekort van € 5,3 miljoen. De meest aangewezen oplossing hiervoor is het betrekken van dit tekort bij het fonds stadsverbetering bij de eerstvolgende begrotingsronde. Dekking is daarmee afhankelijk van de prioriteitstelling bij de inzet van de middelen uit dit fonds.

Uitleg luchtverontreinigende stoffen en CO_2

Stikstof (NOx)

Stikstofoxiden (NOx) komen vrij bij de verbranding van fossiele brandstoffen zoals bijvoorbeeld door verkeer. In de lucht wordt de uitgestoten fractie stikstofmonoxide (NO) relatief snel omgezet in stikstofdioxide (NO2). De WHO-advieswaarde wordt daarom uitgedrukt in NO2. De WHO jaargemiddelde advieswaarde 2005 was 40 µg/m3 en is recent bijgesteld naar 10 µg/m3.

Fijnstof (PM10 en PM2,5)

PM10 is fijnstof tot een doorsnede tot 10 micrometer, PM2.5 is fijnstof met een doorsnede tot 2.5 micrometer per deeltje. Langdurige blootstelling aan fijnstof kan leiden tot een verhoogd risico op ziektes en tot een verkorte levensduur. De WHO jaargemiddelde advieswaarde 2005 voor PM10 was 20 µg/m3 en is recent bijgesteld naar 15 µg/m3. Voor PM2.5 is dit 10 µg/m3 respectievelijk 5 µg/m3.

Koolwaterstoffen (HC)

Koolwaterstoffen zijn veelal brandbaar en worden gebruikt als brandstof. Zowel benzine als diesel bestaan uit diverse koolwaterstoffen zoals benzeen. Benzeen is een vluchtige vloeistof die kankerverwekkend is. Hierom is het gebruik van benzeen wettelijk beperkt. De jaargemiddelde grenswaarde van benzeen is 5 µg/m3.

Elementair koolstof (EC)

EC (roet) is onderdeel van fijnstof. Ten opzichte van PM10 is EC een betere indicator voor de bijdrage van wegverkeer aan luchtkwaliteit.

Koolstofdioxide (CO_2)

Koolstofdioxide is een anorganische verbinding van koolstof en zuurstof en komt van nature in de atmosfeer voor. Bij de verbranding van fossiele brandstoffen komt CO_2 vrij.

Handhaving

Handhaving van de milieuzone is een verantwoordelijkheid van de gemeente. De milieuzones en toekomstige uitstootvrije zones worden gehandhaafd door middel van ANPR-camera's en aanvullend op straat door buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's). De camera's controleren of de voertuigen voldoen aan het geldende milieuzone-regime. De camera's kunnen automatisch nummerplaten herkennen door een foto van een kenteken te koppelen aan het kentekenregister van de RDW. Er volgt een boete als een voertuig niet aan de gestelde eisen voldoet.

De handhaving op het water wordt gedaan door BOA's. Er wordt een specifieke handhavingsstrategie voor de zomer van 2023 opgesteld.

Colofon

Uitgave
Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid,
Team Uitstootvrije Mobiliteit, 2023

Contact
luchtkwaliteit@amsterdam.nl

Ontwerp
Ontwerpwerk

ONT2023025