



Wethouder

Dijkema

Onderwerp

Belnotitie met betrekking tot belafsprak met Staatssecretaris Infrastructuur en Waterstaat inzake aanpassing huidige milieuzones en invoering nieuwe milieuzones voor Amsterdam

Gevraagde beslissing

1. Kennis te nemen van de notitie aanscherping huidige milieuzones en invoering nieuwe milieuzones Amsterdam 2019-2020 waarin wordt aangegeven wat de planning is van het landelijke harmonisatie traject en van het lokale bestuurlijke traject. Daarnaast wordt in de notitie nader onderbouwd waarom Amsterdam de voorkeur heeft om taxi als aparte categorie te kunnen blijven reguleren.
2. In te stemmen met de volgende bespreekpunten voor de belafsprak met de Staatssecretaris I&W inzake afstemmen landelijk traject harmonisatie en lokale traject milieuzones:
 - a. Het verlengen van de overgangstermijn van 6 maanden naar 1 jaar zodat het bestuurlijk traject voor de aanscherping van de huidige milieuzones en het invoeren van nieuwe milieuzones zorgvuldig kan worden doorlopen.
 - b. De mogelijkheid voor Amsterdam om taxi's als aparte categorie te kunnen blijven reguleren.

Korte toelichting / samenvatting

Ad 1 – Kennis te nemen van de notitie aanscherping huidige milieuzones en invoering nieuwe milieuzones Amsterdam 2019-2020

In de notitie wordt aangegeven wat de planning is van het landelijke traject van harmonisatie en het lokale traject voor aanscherping van de huidige milieuzones en invoering de nieuwe milieuzone personenauto's. De planning komt hieronder onder 2a eveneens aan de orde.

Daarnaast wordt in de notitie aangegeven waarom Amsterdam taxi's als aparte categorie wil blijven regelen.

Ad 2a – Het verlengen van de overgangstermijn naar 1 jaar

Op 13 december 2018 is met de wethouder afgesproken ten behoeve van contact tussen wethouder en staatssecretaris Infrastructuur en Waterstaat een belnotitie en een notitie aan te leveren, die eventueel door de wethouder aan de Staatssecretaris I&W kan worden overgelegd.

Huidige stand van zaken:

Ambtelijk heeft het ministerie van I&W gecommuniceerd dat een overgangstermijn van langer dan 6 maanden voor de staatssecretaris niet acceptabel is.

Bespreken met de Staatssecretaris I&W

Begin 2019 is begonnen met het bestuurlijk traject voor de maatregelen luchtkwaliteit voor 2019-2022. Nieuwe en aangescherpte milieuzones zijn onderdeel van dit traject. Na vaststelling van het maatregelenpakket zal naar verwachting in mei 2019 kunnen worden begonnen met uitwerking van de concrete milieuzones. Daarbij moeten de stadsdelen en stakeholders worden betrokken en moet inspraak worden georganiseerd. Het is van belang dat voor de invoering van de milieuzone personenauto's (die in Amsterdam door gebruik van hetzelfde bord is gekoppeld aan de milieuzone voor bestelverkeer) het bestuurlijk traject zorgvuldig wordt doorlopen. De inspraak is daarbij belangrijk omdat de burger tijdig op de hoogte moet zijn gesteld van nieuwe regelgeving zodat hierop geanticipeerd kan worden. Het bestuurlijke traject ter voorbereiding van de nieuwe en aangepaste milieuzones zal tot zeker na de zomer 2019 duren. Vervolgens is nog er nog inspraak mogelijk op het moment dat de landelijke regeling definitief is en in Amsterdam verkeersbesluiten worden genomen. Ook moeten de nieuwe regels worden afgestemd met het Openbaar Ministerie en met omliggende gemeentes.

De landelijke regeling betekent dat de huidige milieuzones aangepast moeten worden. Hiermee is ongeveer 3 miljoen euro gemoeid. Amsterdam kan pas met de fysieke uitvoering van de aanpassingen beginnen als de landelijke regeling definitief is en als de inspraak op de lokale verkeersbesluiten is geweest. Dat is niet eerder dan oktober 2019.

Als we vanaf dat moment starten met aanbesteding van borden en uitbreiden van contracten voor ANPR camera's dan is een periode van 10 tot 12 maanden nodig totdat fysiek alle milieuzones voldoen aan de landelijke regeling. Vooral het aanbesteden van de borden kost tijd. Een aanbesteding kost ongeveer 6 maanden, eventueel 8 tot 9 maanden als er bezwaarprocedures volgen. Dan moeten de borden geproduceerd en geplaatst worden. Idem geldt voor de ANPR camera's en ICT voor ontheffingverlening of subsidieverlening.

Een overgangstermijn van 6 maanden is door de planning van het bestuurlijk traject niet mogelijk. Daarom wordt voorgesteld de overgangstermijn te verlengen tot 1 jaar, te rekenen vanaf het moment dat de landelijke regeling definitief is.

Ad 2b Aparte categorie voor taxi's

Vanuit het ministerie is eind november ambtelijk gecommuniceerd dat 'taxi' in de verkeerswetgeving geen aparte voertuigcategorie is, maar deel uitmaakt van de voertuigcategorie 'personenauto's'. Tot dat moment was gegarandeerd dat de bestaande milieuzones (waaronder de in 2018 ingevoerde milieuzone voor taxi's in Amsterdam) konden blijven bestaan. Na in werking treden van de landelijke regeling is geen aparte milieuzone voor taxi mogelijk.

Bespreken met Staatssecretaris I&W

De huidige milieuzone taxi in Amsterdam, ingevoerd op 1 januari 2018, heeft euro 5

als toelatingscriterium. Als taxi niet als aparte categorie geregeld kan worden dan betekent dit dat in Amsterdam het toegangscriterium euro 3 of euro 4 gaat gelden voor taxi's. In beide gevallen is sprake van een versoepeling van het regime voor taxi's en in zoverre een achteruitgang als het gaat om de luchtkwaliteit. Een versoepeling naar euro 3 of euro 4 is onwenselijk in verband met de doelstellingen voor de luchtkwaliteit aangezien taxi's een groot aandeel hebben in de uitstoot, juist op de knelpunten in de stad. In Amsterdam rijden maandelijks ongeveer 7.000 taxi's, waarvan er 4.000 zijn aangesloten bij een TTO. Amsterdam wil voorwaarts met het verschonen van de taxibranche naar uitstootvrij en daarin zijn al flinke stappen gezet. Met de branche zijn afspraken gemaakt om in 2025 tot volledig uitstootvrij te komen. In 2018 is € 1 miljoen extra aan subsidie ingezet voor de verschoning van taxi's. 20% van de TTO taxi's is al uitstootvrij (elektrisch), de rest van taxi's heeft geanticipeerd op beleid door te voldoen aan euro 5. Door het landelijk beleid ten behoeve van de harmonisatie zou de norm in Amsterdam worden versoepeld naar euro 3 of euro 4, terwijl het huidige beleid tot stand is gekomen na intensief overleg met en door vastleggen van afspraken met de taxibranche. Een versoepeling past niet in het beeld van betrouwbaar en behoorlijk bestuur.

Stukken

Meegezonden stukken

Notitie aanscherping huidige milieuzones en invoering nieuwe milieuzones Amsterdam 2019-2020

Verdere procedurestappen met data

Ander overleg: niet van toepassing

Publiciteit / communicatie

Geen

Wijze van voorbereiding

Afstemming met andere dienst V&OR afgestemd en akkoord
DJZ afgestemd en akkoord

Resultaat overleg met
directie/bestuurdienst
Ander overleg

Productinformatie

Opdracht verleend
Financiering/budget
Tijd
Kwaliteit

Beslissing

Behandelend ambtenaar

ve ruimte en duurzaamheid, 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e
5.1, 2, e [@amsterdam.nl](mailto:amsterdam.nl)