



Gemeente
Amsterdam

Nota van Beantwoording Milieuzone Amsterdam 2020

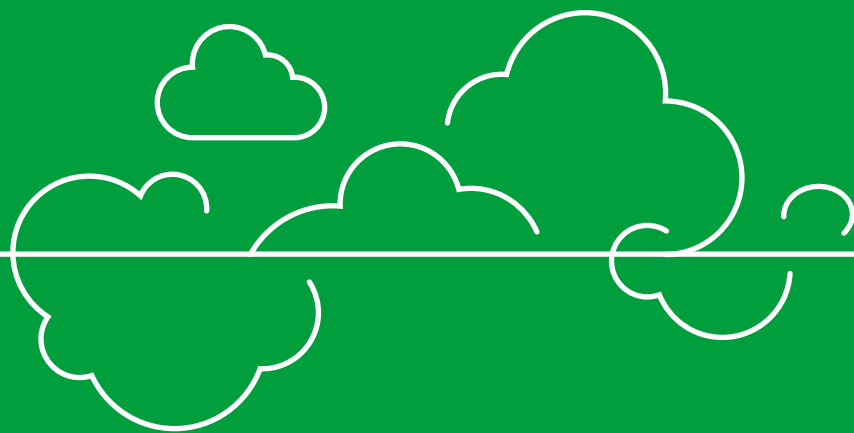
April 2020





Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2		
Inleiding	4		
Samenvatting	5		
1.1 Waarom een milieuzone?	5		
1.2 Inhoud zienswijzen	5		
1.3 Reacties en conclusie van het college	6		
1.4 Definitief verkeersbesluit	6		
2 Zienswijzen waarin de milieuzone wordt gesteund	7		
2.1 Positieve zienswijzen	7		
3 Zienswijzen over effectiviteit en noodzaak van de milieuzone	8		
3.1 Effectiviteit op luchtkwaliteit	8		
3.2 Rapport van TNO	9		
3.3 Noodzaak milieuzone	10		
4 Zienswijzen over de omvang van de milieuzone	11		
4.1 Grens van de milieuzone	11		
4.2 Specifieke gebieden	12		
4.2.1 De Coen- en Vlothaven, de tegenoverliggende kade in de Mercuriushaven en het westelijk deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord	12		
4.2.2 De toerit naar de zuidelijke standbouwersingang bij de RAI	12		
4.3 Er moeten in de milieuzone P+R-voorzieningen blijven	13		
5 Zienswijzen over het gebruikte bord en de kaart	14		
5.1 Bord en kaart	14		
6 Zienswijzen over alternatieve (toelatings)eisen	16		
6.1 Verplichte toepassing landelijke regelgeving	16		
6.1.1 Schone brandstoffen	16		
6.1.2 Feitelijke uitstoot en APK-keuring	17		
6.1.3 Nieuwe diesels zijn vervuilender	17		
6.1.4 Roetfilters zijn juist schadelijk	17		
6.1.5 Tot de weg toegelaten voertuigen mogen niet geweerd worden	18		
6.1.6 'Sjoemelsoftware'/verwijderen roetfilters	18		
6.1.7 Aanpassingen voertuig	18		
6.1.8 Emissieklasse 3	19		
6.1.9 Strengere maatregelen	20		
7 Negatieve gevolgen van de milieuzone	21		
7.1 Gevolgen voor individuen	21		
7.1.1 Negatieve persoonlijke gevolgen	21		
7.1.2 Waardevermindering van het voertuig	22		
7.1.3 Milieuzone is in strijd met het eigendomsrecht	22		
7.1.4 Bewoners rijden juist weinig binnen de milieuzone	22		
7.2 Gevolgen voor bedrijven	22		
7.2.1 Financiële gevolgen	22		
7.3 Gevolgen voor het klimaat	23		
7.3.1 Ook vervangende voertuigen zijn vervuilend	23		
7.3.2 Benzine is gelet op de uitstoot van kooldioxide (CO ₂) slechter voor het klimaat dan diesel	23		
7.3.3 Sloop is niet duurzaam	23		
7.3.4 Het produceren van nieuwe voertuigen is slecht voor het milieu	24		
8 Zienswijzen over schade	25		
8.1 Nadeelcompensatie	25		
8.2 Schadevergoeding	25		
9 Zienswijzen over alternatieve oplossingen	26		
9.1 Minder autoverkeer binnen de Ring A10	26		
9.2 Schiphol en vliegverkeer	26		
9.3 Openbaar vervoer	26		
9.4 Verschoning (GVB-)wagpark	27		
9.5 Verhoging van brandstofprijzen	27		
9.6 Meer groen in de stad	27		
9.7 Het achteraf inbouwen van een roetfilter is een goed alternatief	28		
9.8 Opkoopregeling voor oude diesels	28		
9.9 Doorstroming van het verkeer	28		
9.10 Ring A10	29		
9.11 Olie-industrie	29		
9.12 Pakketbezorgers	29		
9.13 Voertuigen	30		
9.13.1 Scheepvaart	30		
9.13.2 IJ-veren elektrisch	30		
9.13.3 Rondvaartboten	30		
9.14 SUV's	30		



9.15 Algeheel vuurwerkverbod	31	13 Zienswijzen over milieuzone voor brom- en snorfietsen	40
9.16 Standkachels, houtkachels en pelletkachels	31	13.1 Milieuzone voor brom- en snorfietsen	40
9.17 Rekening rijden	31	14 Zienswijzen over elektrisch rijden	41
9.18 Waterstof	32	14.1 Elektrisch rijden is niet schoon en mensonvriendelijk	41
9.19 Verbod op alle vervuilende diesels per 2025	32	14.2 Elektrische voertuigen zijn duur	41
9.20 Achteraf inbouwen van een gasinstallatie	32	14.3 Elektrisch rijden is onveilig	41
9.21 Verlagen maximumsnelheid in de stad	32	14.4 Elektrisch rijden leidt tot meer vervoersbewegingen gelet op de zwaarte van het voertuig	42
9.22 Lokale industrie aanpakken	33	14.5 Laadinfrastructuur	42
10 Zienswijzen over moment invoering milieuzone	34	15 Zienswijzen over handhaving	44
10.1 Moment invoering emissieklasse 4 diesel (november 2020)	34	15.1 Handhaving	44
10.2 Moment invoering emissieklasse 6 voor dieselvrachtauto's (per 2022)	35	15.2 Kentekenregistratie	44
10.3 Moment invoering 0 emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's (per 2025)	35	16 Zienswijzen over flankerend beleid	45
11 Zienswijzen over communicatie en participatie	36	16.1 Ontheffingen en vrijstellingen	45
11.1 Communicatie	36	16.2 Subsidieverordening sloop en schoon alternatief vervoer Amsterdam	46
11.2 Participatie en inspraak	36	16.2.1 Sloopsubsidie	46
12 Zienswijzen over de relatie met andere maatregelen	38	16.2.2 Vervangingssubsidie	47
12.1 Fijnstoftoeslag	38	Begrippenlijst	50
12.2 Youngtimerregeling	38		
12.3 Stapeling van maatregelen	38		
12.4 Parkeerbeleid	39		
12.5 Andere gemeente schaft de milieuzone af	39		

Inleiding

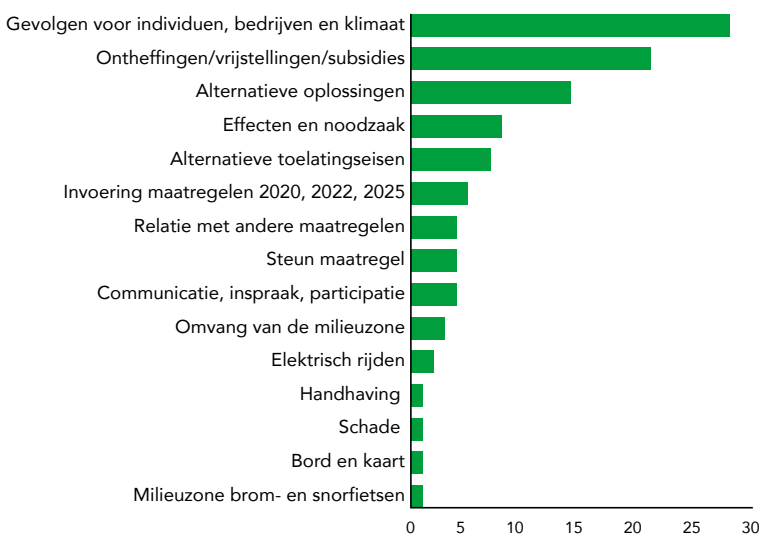
Waarom deze Nota van Beantwoording?

Op 12 november 2019 heeft het college een voorgenomen verkeersbesluit genomen (het ontwerpverkeersbesluit). In dat ontwerpverkeersbesluit is de invoering van de milieuzone voor dieselpersonenauto's, de aanscherping van de milieuzone voor dieselbedrijfsauto's en de geografische uitbreiding van de huidige milieuzones voor alle voertuigcategorieën aangekondigd.

Het ontwerpverkeersbesluit is vervolgens ter inzage gelegd¹. Iedereen, zowel Amsterdammers als mensen van buiten Amsterdam, kon van 6 januari tot en met 17 februari 2020 een zienswijze indienen tegen het ontwerpverkeersbesluit. Bedrijven en andere organisaties mochten ook hun mening geven.

Een zienswijze kon op verschillende manieren worden ingediend: digitaal via een webformulier, per post of mondeling tijdens één van de zeven inloopavonden die zijn georganiseerd in de verschillende stadsdelen.

Figuur 1: Percentage onderwerpen in de zienswijzen



De gemeente ontving in totaal 234 zienswijzen. Alle ingediende zienswijzen zijn aandachtig bekeken en in deze Nota van Beantwoording wordt daarop gereageerd. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend ontvangt een persoonlijk bericht. Te laat ingediende zienswijzen zijn niet meegenomen bij de besluitvorming.

Leeswijzer Nota van Beantwoording

Omdat veel van de ingediende zienswijzen betrekking hebben op dezelfde onderwerpen zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geeft het college een reactie met een toelichting op de overwegingen. Als de zienswijze heeft geleid tot een aanpassing van het ontwerpverkeersbesluit wordt dat aangegeven. Aan het einde van de Nota van beantwoording vindt u een begrippenlijst.

Met deze Nota van Beantwoording worden ook het definitieve verkeersbesluit en het Ontheffingenbeleid Milieuzone Amsterdam 2020 bekendgemaakt. Het verkeersbesluit wordt bekendgemaakt op de website van de Staatscourant en via de website www.amsterdam.nl/milieuzone. Het ontheffingenbeleid wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad.

Veel mensen hebben hun mening gegeven over de Subsidieverordening sloop en schoon alternatief vervoer Amsterdam. Hoewel de zienswijzeprocedure geen betrekking had op de Subsidieverordening, besteedt het college gezien het verband met de milieuzone Amsterdam 2020 hier wel aandacht aan in deze Nota van Beantwoording.

In het kader van deze Nota van Beantwoording zijn partijen op het gebied van hun specifieke deskundigheid geraadpleegd, waaronder de Gemeentelijke Gezondheidsdienst Amsterdam en TNO. De quotes die in deze Nota van Beantwoording worden uitgelicht, zijn letterlijk overgenomen van indieners.

1 In de Staatscourant (www.officiëlebekendmakingen.nl/staatscourant) en op de website van de gemeente Amsterdam (www.amsterdam.nl/milieuzone). Daarnaast lag het ontwerpverkeersbesluit tot en met 17 februari 2020 fysiek ter inzage bij het stadsloket Centrum van de gemeente Amsterdam, Amstel 1, 1011 PN te Amsterdam.

Samenvatting

1.1 Waarom een milieuzone?

Luchtverontreinigende stoffen, zoals fijn stof (PM) – waaronder roet (EC) – en stikstofdioxide (NO₂) kunnen leiden tot gezondheidsproblemen. Met het Actieplan Schone Lucht dat op 1 oktober 2019 is vastgesteld zet de gemeente in op schonere lucht. Om dat te bereiken wordt onder meer een milieuzone voor dieselpersonenauto's, een aanscherping van de milieuzone voor dieselbedrijfsauto's en de geografische uitbreiding van de huidige milieuzones voor alle voertuigcategorieën doorgevoerd (hierna: milieuzone Amsterdam 2020).

Met milieuzones kunnen de meest vervuilende voertuigen worden geweerd uit delen van de stad waardoor de luchtkwaliteit verbetert. Dit is in het belang van de gezondheid van alle bewoners en bezoekers van Amsterdam. Ook draagt de milieuzone Amsterdam 2020 bij aan het wegnemen van (dreigende) overschrijdingen van grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide.

Op grond van landelijke harmonisatiewetgeving kunnen gemeenten bij het instellen van een milieuzone in 2020 kiezen voor een milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's met emissieklasse 3 en hoger (gele zone) of emissieklasse 4 en hoger (groene zone). De gemeente Amsterdam kiest voor een groene zone. Voor dieselvrachtauto's en dieselautobussen wordt in 2020 een toegangsregime met emissieklasse 4 en hoger voorgeschreven. Brom- en snorfietsen zijn geen onderdeel van de landelijke regelgeving en voor taxi's geldt een wettelijke uitzondering: die milieuzone blijft gewoon hetzelfde.

1.2 Inhoud zienswijzen

Allereerst wil het college erop wijzen dat er een aantal positieve zienswijzen zijn ingediend waarbij de indieners aangeven het eens te zijn met de milieuzone Amsterdam 2020. Daarbij is vaak aangegeven dat deze niet ver genoeg gaat en zijn er suggesties gedaan voor strengere of andere maatregelen.

Bij een belangrijk deel van de ingediende zienswijzen is men het op zich wel eens met het doel van de milieuzone Amsterdam 2020, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit. Maar maakt men zich zorgen over de consequenties voor zijn of haar persoonlijke (financiële) situatie in verband met vervanging van het voertuig of de hoogte van het subsidiebedrag. Ook is door de indieners gesteld dat de milieuzone Amsterdam 2020 geen of weinig effect heeft op de luchtkwaliteit of dat het betreffende voertuig (al dan niet met roetfilter) net zo schoon is als een voertuig dat vanaf november nog wel toegang heeft tot de milieuzone. De indieners hebben suggesties gegeven voor alternatieve maatregelen die volgens hen meer effect zouden hebben, zo is vaak gewezen op het aanpakken van de lucht- en scheepvaart en de olie-industrie. Verder hebben indieners gewezen op de gevolgen van de uitbreiding in de havengebieden. Ook hebben indieners aangegeven niet te kunnen voldoen aan de toekomstige aanscherpingen voor bedrijfs- en vrachtauto's in 2022 en in 2025.

Het bovengenoemde vormt een algemene en beknopte weergave van de verschillende zienswijzen die zijn ingediend. Een volledig overzicht van de ingediende zienswijzen met daaronder de reactie van het college is gegroepeerd per onderwerp opgenomen in deze Nota van Beantwoording.



Tijdslijn Maatregelpakket Milieuzone 2020



1.3 Reacties en conclusie van het college

Bovenstaande opsomming bevat de onderwerpen die door het grootste deel van de indieners zijn genoemd. In deze Nota van Beantwoording reageert het college op alle zienswijzen die zijn ingediend. Veel van de ingediende zienswijzen gaan in op dezelfde onderwerpen. Daarom zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geeft het college een inhoudelijke reactie en toelichting bij zijn overwegingen.

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

- De Coen- en Vlothaven, en
- de tegenover gelegen kade van de Mercuriushaven, en
- het westelijk deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord, en
- de toerit naar de zuidelijke standbouwersingang bij de RAI.

Er zijn verder geen argumenten of inzichten ingediend die het college aanleiding geven om andere wijzigingen in het verkeersbesluit aan te brengen.

1.4 Definitief verkeersbesluit

Het college is ervan overtuigd dat de invoering van de milieuzone Amsterdam 2020 in het belang is van de verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee van de gezondheid van alle bewoners en bezoekers van Amsterdam.



H2

Zienswijzen waarin de milieuzone wordt gesteund

2.1 Positieve zienswijzen

Er is een aantal zienswijzen ingediend waarin de milieuzone Amsterdam 2020 wordt gesteund. Daarbij worden door de indieners vaak suggesties gedaan om verderstreckende of andere maatregelen te nemen, of bestaande maatregelen aan te scherpen.

Zo geven indieners aan dat de milieuzone Amsterdam 2020 eerder zou moeten ingaan, strenger zou moeten zijn, of dat de milieuzone voor brom- en snorfietsen moet worden uitgebreid. Verder geven indieners aan dat de milieuzone Amsterdam 2020 op zich een goed idee is, maar dat goede handhaving belangrijk is. Ook mag deze milieuzone volgens een enkele indiener worden uitgebreid tot heel Amsterdam, omdat luchtverontreiniging geen grenzen kent.

Reactie van het college

Het college is verheugd om te lezen dat de indieners de milieuzone Amsterdam 2020 steunen. Het college waardeert het dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee ook de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Het college gaat in deze Nota van Beantwoording in op de gemaakte keuzes en alle suggesties van de indieners.

“Ik vind dat de gemeente nog verder mag gaan met haar zorg om de overlast van het autoverkeer tegen te gaan. De Valkenburgerstraat en de Weesperstraat zijn nog steeds te vies en ook zeer lawaaiig.”



H3

Zienswijzen over effectiviteit en noodzaak van de milieuzone

3.1 Effectiviteit op luchtkwaliteit

Door de indieners is aangevoerd dat de milieuzone Amsterdam 2020 geen of nauwelijks effect heeft op de luchtkwaliteit. De indieners voeren aan dat dit komt doordat er maar heel weinig voertuigen worden geweerd en dat de geweerde voertuigen maar heel weinig kilometers rijden in de milieuzone. Verder zou de milieuzone Amsterdam 2020 niet bijdragen aan het terugdringen van de concentraties fijn stof (PM), omdat de wrijving door remmen en bandenslijtage ook voor fijn stof zorgt. Ook voert een enkele indiener aan dat fijn stof komt aanwaaien.

Ook hebben de indieners aangevoerd dat de milieuzone Amsterdam 2020 niet per se tot verschoning leidt, omdat schonere auto's duur zijn. De indieners stellen dat er geen probleem is met de luchtkwaliteit in Amsterdam en hebben daarvoor verwezen naar Luchtmeetnet.nl. De indieners hebben aangevoerd dat een milieuzone waarbij de grens ligt bij emissieklasse 4 te streng is. Ook voeren indieners aan dat het probleem zich verplaatst of dat hun voertuig schoon is en daarom niet geweerd zou hoeven worden.

“De uitkomsten van het TNO-rapport zijn zeer arbitrair en geven een eenzijdig beeld van de bron van luchtverontreiniging.”

Reactie van het college

Het college stelt dat uit onderzoek van TNO blijkt dat de milieuzone Amsterdam 2020 een positief effect op de luchtkwaliteit in Amsterdam heeft en dat deze effecten zich voordoen binnen én buiten de milieuzone door het uitstralings-effect van voertuigen die zowel binnen als buiten de milieuzone rijden. Het college weerspreekt de door indieners naar voren

gebrachte zienswijzen dat sprake zou zijn van geen of weinig effecten.

De indieners wijzen erop dat de absolute effecten beperkt zijn. Daarmee verliezen de indieners uit het oog dat de milieuzone Amsterdam 2020 moet worden bekeken in het kader van een pakket aan maatregelen zoals dat is aangekondigd in het Actieplan Schone Lucht dat het college op 1 oktober 2019 heeft vastgesteld.

In dat Actieplan werkt het college op hoofdlijnen uit hoe Amsterdam van nu tot 2030 toewerkt naar schonere en gezondere lucht in de stad. Het college neemt daartoe verschillende maatregelen. Alle maatregelen in het Actieplan zorgen ervoor dat Amsterdam zo snel mogelijk voldoet aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. De ambitie van Amsterdam gaat echter verder en richt zich op het halen van de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie, ofwel World Health Organization (WHO) in 2030.

Voor de vraag wat de effecten van het invoeren van de milieuzone Amsterdam 2020 zijn, baseert het college zich op door TNO uitgevoerd onderzoek, waarvan de resultaten zijn te vinden in het rapport “Luchtkwaliteitseffecten van de mogelijke nieuwe en uitgebreide milieuzones” (TNO 2019 R11546, 25 oktober 2019). In dat rapport heeft TNO de effecten van invoering van de milieuzone Amsterdam 2020 beschreven.

Momenteel zijn er in de huidige milieuzone overschrijdingslocaties voor stikstofdioxide (NO₂) ofwel locaties waar de Europese grenswaarde voor stikstofdioxide niet wordt gehaald (bron: voorlopige NSL-monitoringsresultaten 2018). Verder doen zich in sommige van de uitbreidingsgebieden risico's op overschrijdingen voor. Uit het rapport van TNO blijkt dat invoering van de onderzochte milieuzone Amsterdam 2020 de stikstofdioxide- en fijn



“Overbodige maatregel. Oude auto’s verdwijnen vanzelf in de komende jaren.”

stofconcentratie, waaronder de fractie roet, per 2020 over een groot deel van de stad vermindert. Deze vermindering van concentratie doet zich voor in zowel de huidige milieuzone als in de uitbreidingsgebieden met een uitstralingseffect naar buiten.

De milieuzone Amsterdam 2020 draagt dus bij aan het zo snel mogelijk oplossen van de nog bestaande overschrijdingslocaties, het voorkomen van nieuwe overschrijdingslocaties én het terugdringen van fijn stofconcentratie, en dus aan het bereiken van de doelstellingen uit het Actieplan Schone Lucht.

Over het betoog dat de effecten beperkt zijn doordat er weinig voertuigen worden geweerd, overweegt het college als volgt. In de landelijke harmonisatieregeling is bepaald welke emissieclassen mogen worden geweerd. Daarbij mag de lokale overheid bepalen of er een milieuzone wordt ingesteld en of er een strenge of minder strenge variant wordt ingevoerd.

Het college stelt vast dat ook bij invoering van de meest strenge zone de hoeveelheid geweerde voertuigen beperkt is. Het college merkt op dat dit ook betekent dat de groep getroffen gelukkig beperkt is. Het college volgt de stelling van indieners niet dat de effecten niet voldoende zouden zijn om instelling van de milieuzone Amsterdam 2020 te kunnen rechtvaardigen.

De stelling van indieners dat deze milieuzone niet effectief zou zijn omdat banden- en remmenslijtage ook zorgt voor fijn stofuitstoot volgt het college niet. Het college erkent dat er fijn stof slijtage emissies zijn, maar die zijn er zowel met als zonder milieuzone.

Uit eerdergenoemd TNO-rapport volgt dat invoering van de meest strenge milieuzone de meest positieve effecten op luchtkwaliteit heeft. De minder strenge milieuzone heeft minder effecten. Voor degenen die hebben aangevoerd dat emissieklasse 3 net zo schoon is als emissieklasse 4, wordt verwezen naar paragraaf 6.1.8.

Voor zover indieners hebben verwezen naar Luchtmeetnet.nl als onderbouwing voor de stelling dat er geen sprake is van een slechte luchtkwaliteit, overweegt het college dat de website inzicht geeft in gemeten waarden van bepaalde stoffen in de lucht op een bepaald moment. Deze waarden zeggen niets over de jaargemiddelden van stoffen, en dus ook niet over de vraag of wordt voldaan aan de

Europese normen voor luchtkwaliteit of de WHO-advieswaarden.

Dat een voertuig zuinig is, zoals indieners hebben aangevoerd, betekent niet dat het weren van dat voertuig niet in het belang van een verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam is.

Het college bestrijdt verder de stelling dat sprake zou zijn van verplaatsing van het probleem, omdat de luchtkwaliteitsproblemen gerelateerd zijn aan Amsterdam.

3.2 Rapport van TNO

De indieners voeren aan dat het TNO-rapport niet voldoet als onderbouwing. Daarmee zou het besluit in strijd met het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel zijn. Zo voert deze indiener aan dat TNO geen andere bronnen heeft geraadpleegd en dat geen rekening is gehouden met andere uitstootbronnen, en dat niet is gekeken naar de feitelijke uitstoot van een voertuig met emissieklasse 3. Een andere indiener voert aan dat enkel absolute en relatieve effecten zijn beschreven en dat uit hoofdstuk acht van het rapport blijkt dat het enkel gebaseerd is op aannames.

Reactie van het college

Het college stelt vast dat het rapport van TNO een goede grondslag biedt voor de milieuzone Amsterdam 2020. Op grond van dat rapport verwacht het college dat deze milieuzone een positief effect op de luchtkwaliteit heeft. Het college twijfelt door de naar voren gebrachte zienswijzen met betrekking tot het rapport niet aan de inhoud van het rapport.

TNO heeft in het rapport de gehanteerde methodiek onderbouwd en toegelicht. TNO hanteert een model dat rekening houdt met verschillende factoren (bronnen) die invloed hebben op de lokale luchtkwaliteit, hierbij wordt de nationaal vastgestelde rekenmethodiek gehanteerd. Zo wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met de verkeersintensiteit, de verkeerssamenstelling waaronder onder meer voertuigcategorieën, leeftijd en brandstofsoort, de maximumsnelheid, de aanwezigheid van bomen langs de weg, het type bebouwing, congestie en de meteorologische omstandigheden zoals windsnelheid, aanwezigheid van ozon en achtergrondconcentraties. Verder maakt TNO bij het bepalen van luchtkwaliteitseffecten voor milieuzones gebruik van emissiefactoren op basis van praktijkemissies en niet op basis van normwaarden. Wat betreft de effecten van de milieuzone Amsterdam 2020 is gekeken naar het effect ten opzichte van de uitstoot van het



wegverkeer, de milieuzone heeft immers effect op het wegverkeer. Dat in TNO in het rapport aannames heeft gedaan betekent niet dat het onzorgvuldig tot stand is gekomen of dat het niet aan het verkeersbesluit ten grondslag kan worden gelegd.

3.3 Noodzaak milieuzone

Volgens een enkele indiener is er geen noodzaak om de milieuzone Amsterdam 2020 in te voeren omdat de luchtkwaliteit sinds 1960 al sterk verbeterd is. Andere indieners stellen dat er geen noodzaak is omdat oude auto's vanzelf verdwijnen. Ook wordt door de indieners aangevoerd dat er andere maatregelen zijn die leiden tot vermindering van uitstoot zoals hogere parkeertarieven, fijnstof toeslag en de Noord/Zuidlijn, of concepten als deelmobiliteit. Een enkele indiener heeft aangevoerd dat de maatregel niet werkt omdat nieuwe auto's te duur zijn en er daarom geen verschoning optreedt.

“Geldverspilling. Helpt niet of nauwelijks.”

Reactie van het college

Het college is verheugd dat de luchtkwaliteit in Amsterdam sinds 1960 is verbeterd. Helaas voldoet Amsterdam nog niet overal aan de Europese normen of de WHO-advieswaarden. Daarom voert het college de milieuzone Amsterdam 2020 in. Milieuzones versnellen de verschoning van het wagenpark. Milieuzones zijn precisie maatregelen, waarmee alleen die voertuigen worden geweerd die relatief veel bijdragen aan luchtverontreiniging. Daarmee wordt de groep getroffen ook zo klein mogelijk gehouden. Verder houdt de gemeente met de milieuzone Amsterdam 2020 goedkope diesels die door andere milieuzones in Europa worden geweerd buiten de stad.

De milieuzone Amsterdam 2020 maakt deel uit van een pakket aan maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit zoals aangekondigd in het Actieplan Schone Lucht. Het feit dat er ook nog andere maatregelen zijn die ook bijdragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam juicht het college alleen maar toe. Het betekent echter niet dat daarmee de milieuzone Amsterdam 2020 niet nodig zou zijn.

H4

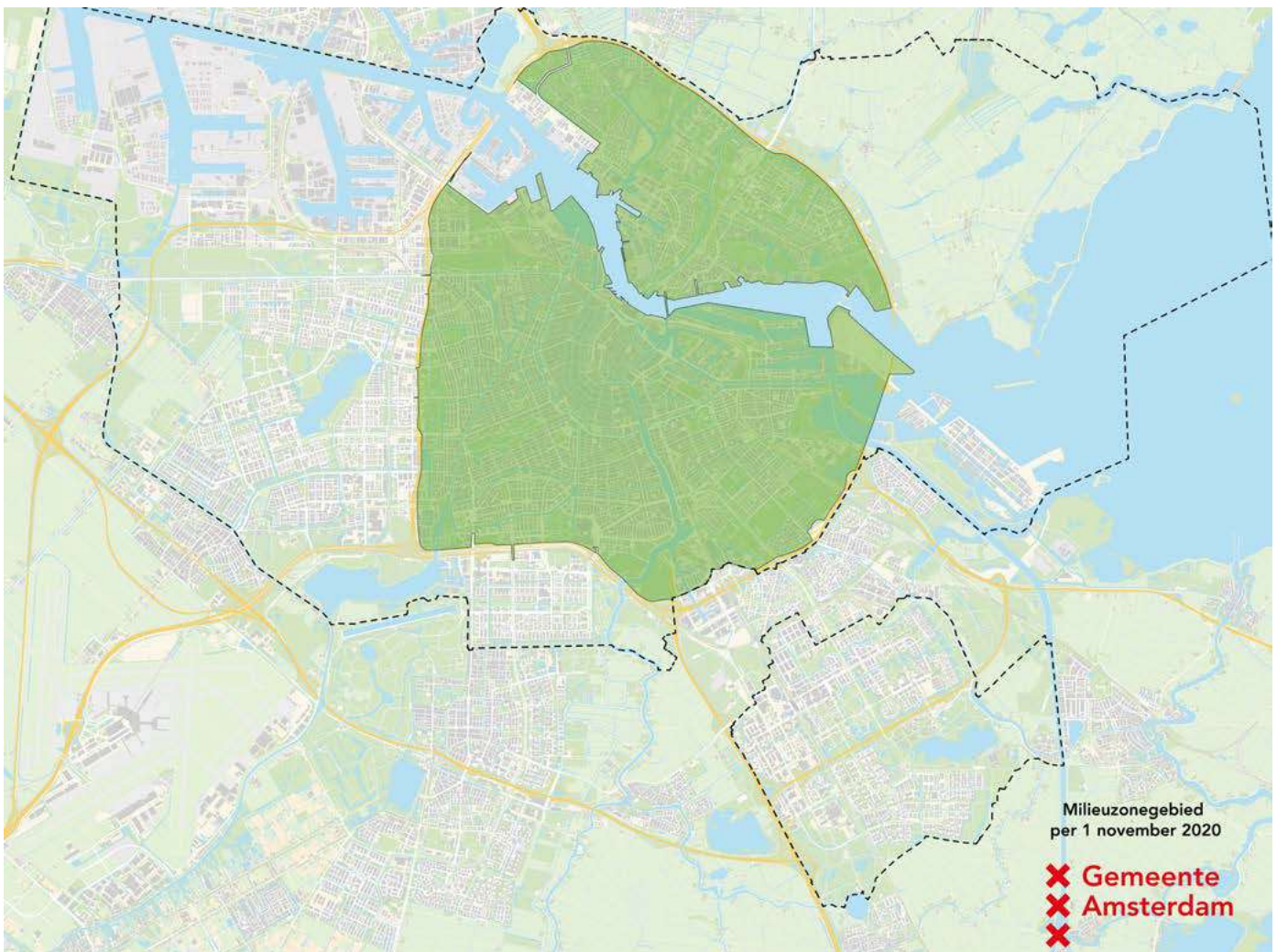
Zienswijzen over de omvang van de milieuzone

4.1 Grens van de milieuzone

Er zijn verschillende zienswijzen ingediend met betrekking tot de grens van de milieuzone. Indiëners hebben aangevoerd dat de milieuzone in heel Amsterdam moet gelden, waarbij een enkele indiener zegt dat luchtkwaliteit geen grenzen kent. Anderen

voeren aan dat de omvang moet worden bepaald aan de hand van de stadsdeelgrenzen, of dat de grens moet komen te liggen bij de IJdoornlaan in Noord, of dat de S100 een logische grens is. Een enkele indiener voert aan dat er in Noord geen luchtkwaliteitsprobleem is en dat het stadsdeel daarom uitgezonderd moet blijven.

Figuur 2: Kaart milieuzone





“Wat betreft het gebied van de milieuzone is als grens de autosnelweg van de buitenring een erg breed gebied. Een keuze voor de binnenring is als grens meer logisch en heeft meer overeenkomsten met andere Europese steden.”

Reactie van het college

Milieuzones worden eerst ingevoerd in gebieden waar sprake is van hoge belasting, dus waar bewoners worden blootgesteld aan luchtkwaliteit die niet goed is. Buiten de Ring A10 is de luchtkwaliteit in het algemeen beter dan binnen de Ring A10. Daar komt bij dat milieuzones een gunstig uitstralings-effect hebben: relatief schone voertuigen die binnen de milieuzone rijden, rijden heel vaak ook in de aangrenzende gebieden daaromheen. Daardoor verbetert ook in die gebieden de luchtkwaliteit. Daarnaast is binnen de Ring A10 sprake van (bijna) overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂).

Het college streeft verder naar een zo eenduidig en helder mogelijke milieuzone voor bewoners en bezoekers van Amsterdam. De Ring A10 inclusief het gebied boven het IJ is al lang een fysieke en mentale barrière voor bewoners en bezoekers en vormt daarmee de meest heldere grens. Naar aanleiding van de zienswijzeperiode maakt het college wel een aantal aanpassingen in de omvang van het gebied. Zie paragraaf 4.2 voor een toelichting op deze aanpassingen.

4.2 Specifieke gebieden

4.2.1 De Coen- en Vlothaven, de tegenoverliggende kade in de Mercuriushaven en het westelijk deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord

De indieners hebben aangevoerd dat het Convenant Milieuzone Goederenvervoer Amsterdam uit 2007 en het convenant NDSM/Houthavens (2009) uitbreiding van de milieuzone naar de Coen- en Vlothaven, de tegenoverliggende kade in de Mercuriushaven en het Noordwestelijk Havengebied belemmeren. De woonfunctie is (nog) niet ontwikkeld in deze gebieden. Verder is aangevoerd dat invoering van de milieuzone in de Coen- en Vlothaven geen verbetering zal zijn voor de luchtkwaliteit in dit gebied, gezien het beperkte aandeel dieselvrachtauto's dat als gevolg van de

milieuzone geen toegang meer heeft. Bovendien is volgens een enkele indiener het besluit mogelijk in strijd met artikelen uit het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna: VWEU) of de Dienstenrichtlijn, maar uitsluitend voor zover het gaat om uitbreiding van de milieuzone voor dieselvrachtauto's met de Coen- en Vlothaven. Een enkele indiener voert aan dat het verkeersbesluit in strijd is met het Unierecht, voor zover het betrekking heeft op het westelijke deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord.

Reactie van het college

In bovengenoemde gebieden is hoofdzakelijk sprake van havengerelateerde bedrijvigheid zoals de overslag van en naar grote schepen waarvoor de bereikbaarheid van zwaar vrachtverkeer van buiten Amsterdam cruciaal is. In het kader van het convenant NDSM/Houthavens (2009) is voor deze (en enkele andere gebieden die niet direct aan het IJ gelegen zijn) gebieden bovendien afgesproken tot 2029 een 'pas op de plaats' te maken in de transformatie naar woongebied. In deze gebieden zal in ieder geval tot 2030 niet of nauwelijks sprake zijn van bewoning.

Het college is in nauwe afstemming met onder meer de vertegenwoordigers van de bedrijven en de Commissie Bevoorrading Amsterdam tot de conclusie gekomen dat deze gebieden voor alle voertuigcategorieën uitgezonderd moeten blijven van de milieuzone. In deze gebieden wegen de gebieds- en bedrijfsspecifieke belangen die hiervoor uiteen zijn gezet zwaarder dan de effecten op luchtkwaliteit. Het gaat dan om de volgende gebieden:

- de Coen- en Vlothaven en de tegenover gelegen kade in de Mercuriushaven;
- het westelijk deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord.

In het verkeersbesluit worden de motivering en de kaart op dit punt aangepast. Dat betekent dat in deze gebieden geen milieuzone wordt ingevoerd. De vraag of het besluit tot invoering van een milieuzone in deze gebieden in strijd is met het Unierecht, het VWEU, of de Dienstenrichtlijn kan dan ook verder buiten beschouwing blijven.

4.2.2 De toerit naar de zuidelijke standbouwersingang bij de RAI

Een enkele indiener heeft aangevoerd dat de RAI in zijn geheel binnen de milieuzone moet vallen om sluiproutes te voorkomen. Een enkele indiener voert aan dat de RAI uitgezonderd moet blijven in verband met zijn werkzaamheden in dat gebied. Tot slot wordt



aangevoerd dat er een P+R-voorziening bij de RAI moet komen.

Reactie van het college

Het opnemen van het RAI-gebied heeft een positief effect op de luchtkwaliteit binnen de milieuzone. Zie paragrafen 3.1 en 4.1 voor een verdere toelichting.

Wel wordt een uitzondering gemaakt voor de toerit naar de zuidelijke standbouwersingang bij de RAI. De bereikbaarheid van één standbouwersingang van de RAI Amsterdam is belangrijk voor het toegankelijk houden van de RAI voor (inter) nationale standbouwers. Er is overeengekomen om de zuidelijke toegang buiten de milieuzone te houden, gelet op de ligging van de corridor tussen het gebouw van de RAI en de Ring A10, gezien de beperkte negatieve effecten op de luchtkwaliteit. Standbouwers die van de noordelijke toegang gebruik willen maken zullen, anders dan nu het geval is, moeten voldoen aan de toegangseisen voor de milieuzone.

In nauwe afstemming met onder meer de vertegenwoordigers RAI Amsterdam en de Commissie Bevoorrading Amsterdam is de conclusie getrokken dat de toerit voor alle voertuigcategorieën uitgezonderd moet blijven van de milieuzone. Ook in dit gebied wegen de gebieds- en bedrijfsspecifieke belangen die hiervoor uiteen zijn gezet zwaarder dan de effecten op luchtkwaliteit. Het verkeersbesluit zal ook op dit punt worden aangepast.

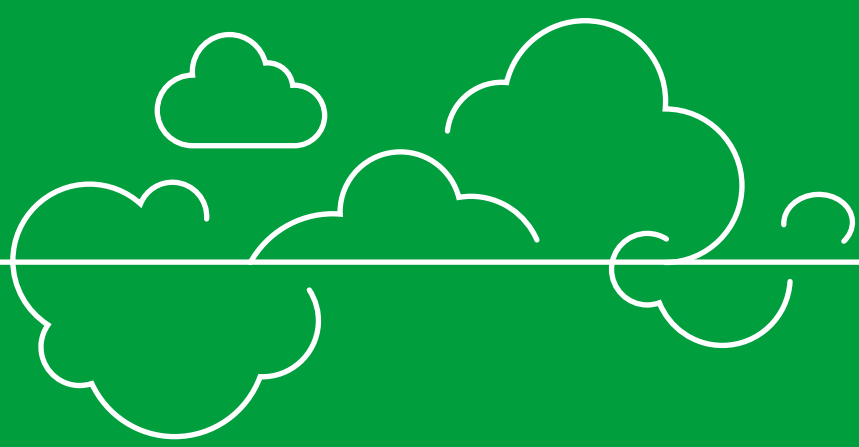
Sluiproutes moeten altijd worden voorkomen. Bovenstaande aanpassing van de omvang van het gebied leidt niet tot sluiproutes. Tot slot stelt het college vast dat de RAI over één P+R beschikt die voor alle voertuigen bereikbaar is.

4.3 Er moeten in de milieuzone P+R-voorzieningen blijven

Indieners voeren aan dat er P+R-voorzieningen binnen de milieuzone moeten zijn waar voertuigen die geen toegang hebben toch naar toe kunnen rijden in het belang van de bereikbaarheid van de stad.

Reactie van het college

Het college stelt vast dat er voldoende voorzieningen zijn waarmee Amsterdam bereikbaar is. Zo is er een goed netwerk van openbaar vervoer waarmee Amsterdam op verschillende manieren toegankelijk is (bus, trein, tram, metro, IJ-veren) en zijn er voldoende P+R-voorzieningen buiten de Ring A10, zodat mensen de milieuzone met datzelfde goede openbaar vervoer gemakkelijk kunnen bereiken. Voor wat betreft bedrijven wordt verwezen naar het ontheffingenbeleid. Er zijn zes incidentele dagontheffingen per jaar voor dieselbedrijfsauto's en maximaal twaalf dagontheffingen per jaar voor dieselvrachtauto's.



Zienswijzen over het gebruikte bord en de kaart

5.1 Bord en kaart

Een enkele indiener voert aan dat het bord te veel informatie bevat, en dat een bestuurder van een voertuig bij verschillende snelheden per uur zoveel informatie niet in 1 keer kan verwerken. Dat kan leiden tot een verkeersonveilige situatie. Verkeersveiligheid is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, in dit geval de gemeente.

Verder is aangevoerd dat buitenlanders de tekst in het Nederlands niet begrijpen. Als buitenlanders geen boete zouden krijgen omdat het bord voor hen niet begrijpelijk is, dan zou dat een ongerechtvaardigd verschil in handhaving betekenen, aldus de indiener.

Ook is aangevoerd dat het bord voor dieseltaxi's niet op dezelfde wijze is ingevuld als de bordes daarboven; zo wordt er geen emissieklasse vermeld, maar de tekst 2009 en jonger. Dat zorgt voor extra verwarring. Ook is ten onrechte niet overal hetzelfde lettertype gebruikt voor de teksten, en dat is in strijd met de CROW-richtlijn (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek). Tot slot heeft een enkele indiener aangevoerd dat de open afritten aan de Ring A10 West blijken de kaart bij het ontwerpverkeersbesluit nu ook onterecht in de milieuzone Amsterdam 2020 vallen.

verkeersbesluit een milieuzone instellen voor dieselloertuigen overeenkomstig artikel 86d van het RVV. Hiertoe wordt exclusief het verkeersbord C22a gebruikt. Bij de vaststelling van een milieuzone heeft een gemeente de keuze of de geslotenverklaring alleen van toepassing is op dieselpersonen- en bedrijfsauto's óf alleen op dieselvrachtauto's en/of bussen óf op een combinatie van dieselpersonen- en bedrijfsauto's én vrachtauto's en/of bussen. Dit komt tot uitdrukking in de specifieke toepassing van de in het tweede tot en met vierde lid van artikel 86d genoemde onderborden, die onder het verkeersbord C22a worden geplaatst. Met deze onderborden wordt het specifieke toegangsregime van de milieuzone aangeduid. In alle gevallen wordt het verkeersbord C22a gecombineerd met één of meerdere onderborden (C22a1 tot en met C22a9). Het college heeft bij vaststelling van het bord in het ontwerpverkeersbesluit deze regelgeving toegepast.

Verder geldt er een wettelijke overgangstermijn tot uiterlijk 2025 voor een bestaande milieuzone voor dieseltaxi's die al op 29 juni 2018 van kracht was. Deze overgangsbepaling houdt in dat gemeenten met een op 29 juni 2018 al van kracht zijnde milieuzone voor dieseltaxi's niet hoeven over te stappen op de nieuwe emissieklasse systematiek, als die overstap ertoe leidt dat er minder dieseltaxi's worden geweerd dan in de oude situatie. In Amsterdam is dat laatste bij overstap het geval. Dat betekent dat Amsterdam voor dieseltaxi's een lokaal onderbord mag voeren, op voorwaarde dat de toelatingseisen niet veranderen. Dat betekent dat dieseltaxi's van voor 2009 moeten worden geweerd. Het college heeft het onderbord voor dieseltaxi's zo vormgegeven dat deze aansluit bij de in artikel 86d gekozen systematiek dat een verbodsbord samen gaat met een onderbord waarop staat welke groep er wel in mag: voor dieseltaxi's geldt dus een DET van 2009 en jonger. De overstap naar emissieklasse zou betekenen dat niet dezelfde groep zou worden geweerd als

“Er staat veel te veel informatie op het totale bord.”

Reactie van het college

De wetgever heeft het Reglement Verkeerstekens en Verkeersregels per 1 januari 2020 gewijzigd. Vanaf deze datum kan een gemeente met een



“Een goed bord bestaat uit voldoende informatie (daar zijn richtlijnen voor, bijvoorbeeld CROW) die overzichtelijk en met pictogrammen te lezen zijn. Herkenbaarheid en uniformiteit spelen een belangrijke rol in het kunnen (op)volgen van borden.”

voorheen, aangezien de gekozen DET van 2009 en jonger globaal aansluit bij emissieklasse.

De gekozen bebording is verder – met het oog op het in artikel 24, aanhef en onder a, van het Besluit Administratieve Bepalingen Wegenverkeerswet bedoelde overleg – afgestemd met de korpschef van de politie. Ook is het Centraal Verwerkingsorgaan Openbaar Ministerie voor wat betreft de duidelijkheid van deze bebording geraadpleegd. De feitelijke uitvoering van de bebording zal in lijn zijn met de daarvoor bestaande wettelijke eisen en daarvoor geldende Richtlijnen en Leidraad.

De milieuzone Amsterdam 2020 inclusief de hierboven genoemde bebording geldt zowel voor Nederlandse als buitenlandse kentekens. Als met een voertuig dat niet voldoet binnen deze milieuzone wordt gereden, is altijd sprake van een overtreding en loopt men, zowel met binnenlandse als buitenlandse voertuigen, het risico op een boete. Handhaving vindt plaats door middel van ANPR-camera's en de inzet van BOA's. Dat betekent dat iedereen die niet voldoet, ongeacht uit welk land het voertuig komt, een boete kan krijgen. Dat daar verschillende handhavingsmiddelen op worden ingezet doet daar niet aan af.

Wat betreft de afritten aan de westzijde van de Ring A10 merkt het college op dat er een bordenplan zal worden opgesteld waarbij rekening wordt gehouden met de op- en afritten waardoor voertuigen die een bestemming hebben buiten de Ring A10 en die via de Ring A10 rijden, niet in de milieuzone Amsterdam 2020 komen. Voor gebieden buiten de Ring A10 die enkel bereikbaar zijn via een route die door deze milieuzone gaat, kan dit niet gegarandeerd worden.



Zienswijzen over alternatieve (toelatings)eisen

6.1 Verplichte toepassing landelijke regelgeving

Een aanzienlijk aantal zienswijzen gaat over de eisen waaraan voertuigen moeten voldoen om in de milieuzone Amsterdam 2020 te mogen komen. De indieners brachten alternatieve toelatingseisen of -regimes naar voren, zoals schonere brandstoffen toepassen, handhaven op feitelijke uitstoot, of achteraf inbouwen van roetfilters.

Reactie van het college

Het college waardeert het dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen of -regimes in de milieuzone Amsterdam 2020.

Het college moet echter landelijke regelgeving toepassen. De landelijke overheid heeft de regelgeving rondom milieuzones per 1 januari 2020 aangepast.¹ Daarmee is een zogenaamd geharmoniseerd systeem voor milieuzones voor dieselpersonenauto's, -bedrijfsauto's, -vrachtauto's en -autobussen geïntroduceerd.

Voertuigen zijn op basis van een in het Kentekenreglement voorgeschreven systematiek gekoppeld aan een emissieklasse die als authentiek gegeven hoort bij dat voertuig en staat geregistreerd in het Kentekenregister bij de Dienst Wegverkeer (RDW). Met dat systeem wordt aangesloten bij de milieukeurmerken van de voertuigen. Grofweg geldt dat hoe hoger de emissieklasse is, des te minder verontreinigende stoffen worden uitgestoten.

Bij het weren van dieselpersonen- en bedrijfsauto's kunnen gemeenten de grens leggen bij emissieklasse 3 (gele zone) of emissieklasse 4 (groene zone). In

2025 is het niet meer mogelijk om emissieklasse 3 te hanteren, maar zal de begrenzing komen te liggen bij emissieklasse 4 of emissieklasse 5 (blauwe zone).

Voor dieselvrachtauto's en -autobussen bestaat er geen keuze in het toegangsregime. Bij de start van het geharmoniseerde systeem in 2020 wordt het (vigerende) toegangsregime van emissieklasse 4 gecontinueerd (groene zone). In 2022 volgt een begrenzing bij emissieklasse 6 (paarse zone).

Het college heeft in paragraaf 3.1 uiteengezet waarom het college kiest voor invoering van de milieuzone Amsterdam 2020. Gemeenten met reeds voor 1 januari 2020 in werking zijnde milieuzones, zoals Amsterdam, moeten uiterlijk 1 november 2020 voldoen aan de nieuwe regelgeving.

6.1.1 Schone brandstoffen

De indieners geven aan dat beter kan worden gekeken naar het gebruik van schonere brandstoffen zoals Gas to Liquid (GTL) en Hydrotreated Vegetable Oil (HVO)/Neste My. Een enkele indiener voert aan dat de gemeente mensen zou moeten verplichten gebruik te maken van deze schonere brandstoffen.

Reactie van het college

Het college waardeert het dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen of -regimes in de milieuzone Amsterdam 2020.

Het college moet echter landelijke regelgeving toepassen. U leest hierover meer in paragraaf 6.1. Het toepassen van andere toelatingseisen of -regimes in milieuzones is dus niet toegestaan. Ten aanzien van

¹ Bij besluit van 29 oktober 2019 zijn het RVV, het BABW en het Kentekenreglement per 1 januari 2020 gewijzigd (Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones), Staatsblad 2019, 398, 11 november 2019.



“Ook wordt er totaal geen aandacht besteed aan “nieuwe” synthetische diesel brandstoffen.”

GTL of HVO/Neste My merkt het college niettemin het volgende op.

GTL of HVO/Neste My kennen onmiskenbaar een lagere uitstoot dan de meest gebruikte dieselloot. De uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) daalt bij een emissieklasse 3 dieselmotor met ongeveer 5-19%, voor fijn stof (PM) is de daling 10-34% (TNO; 2014 R10588). Dat betekent echter dat een dieselauto met emissieklasse 0 tot en met 3 die op GTL of HVO/Neste My rijdt nog steeds meer uitstoot dan een dieselauto met een hogere emissieklasse.

Verder is handhaving van het gebruik van alternatieve brandstoffen zoals GTL of HVO/Neste My praktisch lastig vorm te geven, omdat de feitelijk gebruikte brandstof niet door de RDW wordt geregistreerd en ook niet uit andere gegevens kan worden afgeleid. Bovendien is het college, gelet op artikel 9.2.2.6a van de Wet Milieubeheer, niet bevoegd om ter zake regulerend op te treden.

6.1.2 Feitelijke uitstoot en APK-keuring

De indieners voerden aan dat het beter is om naar de feitelijke uitstoot van het voertuig te kijken en niet naar de emissieklasse. De indieners voerden ook aan dat aan dat een voertuig die de Algemene Periode Keuring (APK) positief heeft doorstaan, toegang tot de weg moet hebben: de APK is in feite een uitstoottest, aldus de indieners.

Reactie van het college

Het college waardeert het dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen of -regimes in de milieuzone Amsterdam 2020.

Het college moet echter landelijke regelgeving toepassen. U leest hierover meer in paragraaf 6.1. Het toepassen van andere toelatingseisen of -regimes in milieuzones is dus niet toegestaan. Ten aanzien van een milieuzone gebaseerd op feitelijke uitstoot of een APK-keuring merkt het college niettemin het volgende op.

Het handhaven op feitelijke uitstoot is praktisch niet mogelijk. Enkel op basis van een (overgelegde) APK-keuring kan niet worden vastgesteld of een voertuig net zo schoon of schoner is dan voertuigen die wel toegang hebben tot de milieuzone Amsterdam

2020. De APK-test is slechts een indicatieve meting die is bedoeld om te signaleren of een motor of een uitlaatsysteem (deels) defect is. Verder wordt gemeten onder geheel andere condities dan die er zijn bij een typekeuring of een ritje in de stad. Op basis van de APK-keuring kan daarom niet getoetst worden of de uitstoot van het voertuig voldoet aan de typekeuringseisen of wat de praktijkemissies zijn. Het college gaat niet mee in de stelling van indieners dat voertuigen op basis van het enkele feit dat deze APK-gekeurd zijn toegang zouden moeten hebben tot de milieuzone Amsterdam 2020.

6.1.3 Nieuwe diesels zijn vervuilerder

De indieners hebben aangevoerd dat nieuwe diesels vervuilerder zijn dan oude diesels, omdat de uitgestoten deeltjes bij nieuwe diesels kleiner zijn.

Reactie van het college

Het college waardeert het dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen of -regimes in de milieuzone Amsterdam 2020.

Het college moet echter landelijke regelgeving toepassen. U leest hierover meer in paragraaf 6.1. Het toepassen van andere toelatingseisen of -regimes in milieuzones is dus niet toegestaan. Ten aanzien van het betoog dat nieuwe diesels vervuilerder zijn merkt het college niettemin het volgende op.

Een moderne diesel stoot veel minder deeltjes uit doordat er een roetfilter is geplaatst. Het roetfilter werkt over het hele spectrum van deeltjesgroottes, en filtert dus ook de kleine deeltjes. Daarnaast wordt ook verwacht dat een deel van de groep overstapt op een benzinevoertuig. De uitstoot door een benzineauto van fijn stof (PM) is lager dan door een dieselauto zonder roetfilter.

6.1.4 Roetfilters zijn juist schadelijk

Een enkele indiener heeft aangevoerd dat door het gebruik van roetfilters kleine deeltjes in de lucht blijven zweven die anders op het wegdek zouden neerslaan. Een roetfilter heeft volgens deze indiener negatieve effecten op de luchtkwaliteit.

Reactie van het college

Het college waardeert het dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen of -regimes in de milieuzone Amsterdam 2020.

Het college moet echter landelijke regelgeving



“En dan zijn er ook nog een groot aantal auto’s die met sjoemel software rondrijden. Dus de milieuzone is oneerlijk.”

toepassen. U leest hierover meer in paragraaf 6.1. Het toepassen van andere toelatingseisen of -regimes in milieuzones is dus niet toegestaan. Ten aanzien van de vermeende schadelijkheid van roetfilters merkt het college niettemin het volgende op.

Een auto met roetfilter stoot hoe dan ook fors minder ultrafijn stof (PM) uit dan een voertuig zonder roetfilter. Als het vermeende effect zich al voor zou doen, dan hangt dat effect niet samen met een roetfilter of andere goede of schone voertuigtechnologie maar met andere externe omstandigheden. Overigens kent het college geen onderzoek naar dit soort effecten.

6.1.5 Tot de weg toegelaten voertuigen mogen niet geweerd worden

Door een enkele indiener is aangevoerd dat tot de weg toegelaten voertuigen niet geweerd mogen worden.

Reactie van het college

Het college is op basis van de artikelen 2, 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994 bevoegd om door middel van een verkeersbesluit een milieuzone in te stellen. Om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van burgers en bezoekers te verbeteren. Deze bevoegdheid staat geheel los van het feit dat een voertuig is goedgekeurd voor de Nederlandse weg.

6.1.6 ‘Sjoemelsoftware’/verwijderen roetfilters

Een enkele indiener voert aan dat emissieklasse niet garandeert dat de feitelijke uitstoot overeenkomt met de emissiefactoren en verwijst daarvoor naar ‘dieselgate’ ofwel het schandaal rondom de zogenaamde ‘sjoemelsoftware’. Met deze software hadden voertuigen op de rolbank gunstigere uitstootresultaten dan bij feitelijk gebruik op de weg. Ook voert een enkele indiener aan dat autoverhuurbedrijven roetfilters verwijderen om onderhoudskosten te besparen.

Reactie van het college

Het college waardeert het dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen of

-regimes in de milieuzone Amsterdam 2020.

Het college moet echter landelijke regelgeving toepassen. U leest hierover meer in paragraaf 6.1. Het toepassen van andere toelatingseisen of -regimes in milieuzones is dus niet toegestaan. Ten aanzien van sjoemelsoftware merkt het college niettemin het volgende op.

De oplopende nummering van de emissieklassen heeft te maken met de eisen die de Europese Unie stelt aan de uitstoot van voertuigen. Hoe hoger het nummer, hoe zwaarder de eisen. Om aan die eisen te kunnen voldoen moeten fabrikanten andere technieken toepassen. Zo moesten voor emissieklasse 5 roetfilters worden ingebouwd om aan fors aangescherpte limieten voor de uitstoot van fijn stof (PM) te voldoen. Gemiddeld wordt geconstateerd dat bij jongere diesels de uitstoot in de praktijk steeds lager wordt voor zowel fijn stof als voor stikstofdioxide (NO₂), dit zijn de zogenaamde emissiefactoren. Dat er bij bepaalde emissieklasse 5 diesellootvoertuigen via software is gesjoemeld met de uitstoot is spijtig. Het college wijst er wel op dat deze voertuigen wat betreft fijn stof aanzienlijk schoner zijn, mede door het ingebouwde roetfilter, dan de diesels met emissieklasse 3 zonder roetfilter die per november 2020 worden geweerd. Ook het achteraf inbouwen van een roetfilter biedt hier geen soelaas. Achteraf ingebouwde roetfilters zijn vaak minder effectief dan roetfilters die fabriek-af zijn gemonteerd. Meer informatie over het achteraf inbouwen van roetfilters vindt u in paragraaf 9.7. In de effectberekening voor de milieuzone Amsterdam 2020 heeft TNO overigens rekening gehouden met het gegeven dat in bepaalde voertuigen sjoemelsoftware is toegepast.

Het college betreurt het, indien bedrijven in de fabriek ingebouwde roetfilters achteraf verwijderen om onderhoudskosten te besparen. Het college wijst erop dat het verwijderen van deze roetfilters wettelijk verboden is.

6.1.7 Aanpassingen voertuig

De indieners hebben aangevoerd dat de Dienst Wegverkeer (RDW) ten onrechte aanpassingen aan het voertuig niet meeneemt in het Kentekenregister en dat sommige voertuigen met een kleine aanpassing kunnen voldoen aan de eisen die in de milieuzone Amsterdam 2020 zouden gelden.

Reactie van het college

Het college waardeert het dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen of



-regimes in de milieuzone Amsterdam 2020.

Het college moet echter landelijke regelgeving toepassen. U leest hierover meer in paragraaf 6.1. Het toepassen van andere toelatingseisen of -regimes in milieuzones is dus niet toegestaan. Ten aanzien van aanpassingen door de RDW merkt het college niettemin het volgende op.

Het college moet bij de vraag welk voertuig toegang heeft tot de milieuzone Amsterdam 2020 en welk voertuig niet, op basis van de nieuwe landelijke regelgeving uitgaan van de emissieklasse zoals deze in het Kentekenregister is opgenomen. Uitsluitend de RDW is verantwoordelijk voor het Kentekenregister. Alleen bij een structurele aanpassing van het voertuig of de motor, kan de RDW een herkeuring uitvoeren. De vraag of een herkeuring moet leiden tot aanpassing van de emissieklasse mag het college niet beantwoorden. Het monteren van een roetfilter zorgt wel voor een iets lagere uitstoot, maar zorgt – vooral voor stikstofoxiden (NO_x) – niet voor een hogere emissieklasse. De stap van emissieklasse 3 naar emissieklasse 4 of 5 is technisch uitermate gecompliceerd.

6.1.8 Emissieklasse 3

Door de indieners wordt gesteld dat emissieklasse 3 net zo schoon is als emissieklasse 4. Een enkele indiener geeft aan dat zijn voertuig uit 2001 schoner is dan voertuigen die toegang hebben tot de milieuzone. Daarom zou het college voor emissieklasse 3 en hoger moeten kiezen.

Reactie van het college

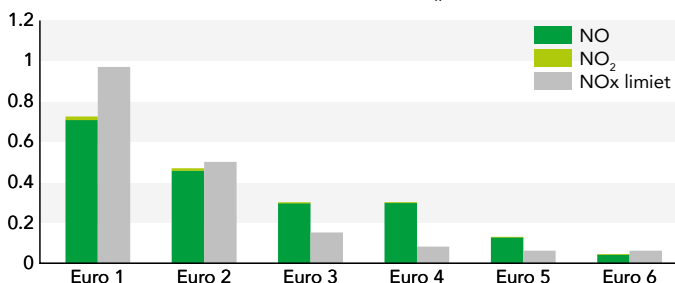
Het college waardeert het dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen of -regimes in de milieuzone Amsterdam 2020. Het college moet echter landelijke regelgeving toepassen. U leest hierover meer in paragraaf 6.1. Het toepassen van andere toelatingseisen of -regimes in milieuzones is dus niet toegestaan. Ten aanzien van het bovenstaande betoog merkt het college niettemin het volgende op.

Onderstaande figuren uit het TNO-rapport “Luchtkwaliteitseffecten van de mogelijke nieuwe en uitgebreide milieuzones” (TNO 2019 R11546, 25 oktober 2019) geven een overzicht van de stikstofoxiden (NO_x) en fijn stof (PM), (uitlaat) emissiefactoren. Ook wordt een overzicht gegeven van de Europese emissielimieten – Emissieklasse 1 tot en met 6 – voor zowel diesel- (figuur 4 & 6) als benzinepersonenauto's (figuur 3 & 5).

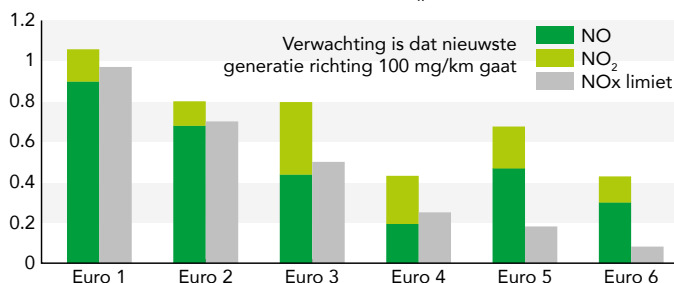
Allereerst is te zien dat benzinevoertuigen ten aanzien van de uitstoot van zowel stikstofoxiden als fijn stof substantieel schoner zijn dan diesellovoertuigen. Voor diesellovoertuigen valt verder op dat de Europese limieten voor stikstofoxiden veel sneller dalen dan de emissiefactoren die representatief zijn voor de uitstoot in de praktijk.

Ook blijkt uit onderstaande figuur (TNO 2019 R11546) dat diesellovoertuigen tot en met emissieklasse 3 in de praktijk het meest vervuילend zijn. Diesellovoertuigen met een emissieklasse 5 motor komen wat betreft de uitstoot van stikstofoxiden helaas in de buurt van de emissieklasse 3 uitstoot. Diesellovoertuigen met

Figuur 3: Personenauto's, benzine, stad, NO_x



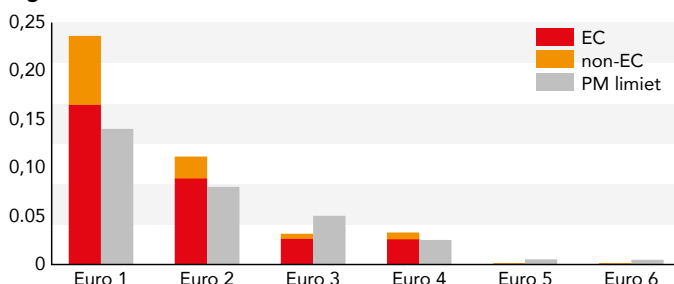
Figuur 4: Personenauto's, diesel, stad, NO_x



Figuur 5: Personenauto's, benzine, stad, PM



Figuur 6: Personenauto's, diesel, stad, PM





“Wat ik echter niet begrijp is dat er geen mogelijkheid wordt geboden mijn dieselauto aan te passen aan de Euro 4 norm of hoger.”

een emissieklasse 4 motor zijn vooral wat betreft stikstofoxiden aanzienlijk schoner dan emissieklasse 3. De stelling dat dieservoertuigen met emissieklasse 3 (groveweg voertuigen vanaf 2000) net zo schoon zijn als dieservoertuigen met emissieklasse 4 gaat dus niet op.

Overigens is voor wat betreft fijn stof – waaronder roet, wat ook wel elementair koolstof wordt genoemd (EC) – voor dieservoertuigen een substantiële daling te zien over de emissieklassen 1 tot en met 6. Vanaf emissieklasse 5 heeft elke (diesel)personenauto en bedrijfsauto namelijk verplicht een roetfilter, wat zorgt voor zeer lage fijn stof uitlaatmissies. Dit is overigens ook één van de gevolgen van de sjoemelsoftware-affaire.

Het college kiest voor invoering van een strengere zone met toegang voor emissieklasse 4 en hoger, omdat een minder strenge zone op basis van het hierboven genoemde rapport minder gunstige effecten op de luchtkwaliteit heeft.

6.1.9 Strengere maatregelen

De indieners voeren aan dat de milieuzone Amsterdam 2020 niet ver genoeg gaat en wijzen erop dat de Valkenburgerstraat, de Weesperstraat of de Stadhouderskade vieze straten zijn.

Reactie van het college

Het college waardeert het dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen of -regimes in de milieuzone Amsterdam 2020.

Het college moet echter landelijke regelgeving toepassen. U leest hierover meer in paragraaf 6.1. Het toepassen van andere toelatingseisen of -regimes in milieuzones is dus niet toegestaan. Een strengere milieuzone is niet mogelijk.

In het Actieplan Schone Lucht wordt beschreven hoe de gemeente richting 2030 toewerkt naar gezondere en schonere lucht. Het invoeren van milieuzones is hier een onderdeel van. Met betrekking tot het verbeteren van de luchtkwaliteit behoren milieuzones tot de categorie maatregelen die het meest effectief zijn, juist omdat de focus ligt op het weren van de relatief kleine groep meest vervuilende voertuigen. Omdat juist oude dieselauto's relatief veel luchtverontreinigende stoffen uitstoten, is het logisch dat juist deze categorie voertuigen geen toegang krijgt tot de milieuzone Amsterdam 2020.

In het Actieplan Schone Lucht legt het college de focus op het schoner maken van het gemotoriseerd wegverkeer zoals dat in Amsterdam rondrijdt. Er zijn andere gemeentelijke projecten die zich bezighouden met volumebeleid, bijvoorbeeld het project Amsterdam Autoluw. Ook dergelijke projecten dragen bij aan het verder verbeteren van de luchtkwaliteit in Amsterdam.

Negatieve gevolgen van de milieuzone

7.1 Gevolgen voor individuen

7.1.1 Negatieve persoonlijke gevolgen

De indieners hebben aangevoerd dat de milieuzone Amsterdam 2020 voor hen negatieve gevolgen heeft. Hierbij wordt soms aangegeven dat men afhankelijk is van het voertuig wegens werk, persoonlijke of medische redenen. Voor de indieners betekent invoering of aanscherping van de milieuzone Amsterdam 2020 ook dat zij hun hobby of passie niet meer kunnen uitoefenen. Verder stelt een enkele indiener dat de milieuzone Amsterdam 2020 slecht is voor de bereikbaarheid van Amsterdam (en de economie). Daarnaast hebben de indieners aangevoerd aan dat zij op kosten worden gejaagd en dat vooral de mensen met een laag inkomen worden geraakt, omdat zij zich geen nieuwe auto kunnen veroorloven. De indieners hebben verder aangevoerd dat de milieuzone Amsterdam 2020 leidt tot beperking van hun vrijheid of hun levensgenot, omdat zij zich met hun voertuig niet meer kunnen verplaatsen binnen de milieuzone Amsterdam 2020.

Reactie van het college

Zoals volgt uit paragraaf 3.1 is met de invoering van de milieuzone Amsterdam 2020 een zwaarwegend milieu- en gezondheidsbelang gediend. Dat belang is gelegen in een verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. De milieuzone Amsterdam 2020 zorgt ervoor dat de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijn stof (PM) daalt, waardoor Amsterdammers en bezoekers een schonere lucht inademen. In 2015 moest Amsterdam overal al aan de Europese grenswaarden voor stikstofoxiden en fijn stof voldoen.

Het college ontkent niet dat de milieuzone Amsterdam 2020 voor individuen indringende gevolgen kan hebben. De zienswijzen waarin de individuen deze gevolgen hebben geschetst zijn dan

ook aandachtig bestudeerd. Voor zover mogelijk zijn de geschetste gevolgen meegenomen bij de besluitvorming over het ontheffingenbeleid. Voor het ontheffingenbeleid en een toelichting daarop zie paragraaf 16.1.

Naast het ontheffingenbeleid kunnen Amsterdammers met een voertuig dat niet meer voldoet sinds 1 januari 2020 een sloopsubsidie aanvragen van maximaal € 750,-, per 1 april 2020 is het maximale subsidiebedrag € 500,-. Men heeft de keuze om het voertuig te laten slopen, maar is hiertoe niet verplicht.

Verder geldt dat voor de groep Amsterdammers met beperkte financiële draagkracht, de stadpashouders met groene stip, er een aanvullende subsidie beschikbaar is van maximaal € 1250,-. Op deze manier kan naar het oordeel van het college zonder of met geringe meerkosten de overstap naar schoner vervoer worden gemaakt en kan men zich vrij binnen de milieuzone blijven verplaatsen.

Met deze subsidieregeling en ontheffingen wil het college invoering van de milieuzone Amsterdam 2020 voor iedereen haalbaar maken. Bij schrijvende niet voorziene situaties is er altijd een beroep op de hardheidsclausule mogelijk. In dat geval zullen de individuele omstandigheden worden betrokken bij de vraag of de situatie inderdaad zo schrijvend is, dat een ontheffing geboden is.

Het college is van mening dat de invoering van de milieuzone Amsterdam 2020 geen invloed heeft op de bereikbaarheid van de stad. Het college gaat ervan uit dat bezoekers die Amsterdam willen bezoeken met een dieselpersonenauto die niet voldoet, gebruik kunnen maken van een P+R-voorziening buiten de milieuzone en hun reis kunnen voortzetten met het openbaar vervoer. Verder zijn er ontheffingen voor specifieke groepen voor wie alternatieven voor het gebruik van de auto ontbreken. Het gaat om ontheffingen voor aangepaste voertuigen van mensen



“Ik kan mijn kinderen en familie dan niet meer even snel bezoeken voor een kop koffie of een praatje. Of even iemand halen of brengen.”

met een handicap en om elektrische voertuigen die in bestelling zijn. Zie verder paragraaf 16.1 voor het ontheffingenbeleid.

7.1.2 Waardevermindering van het voertuig

De indieners hebben aangevoerd dat de milieuzone Amsterdam 2020 leidt tot waardevermindering van het voertuig, omdat deze nog veel waard is of in goede staat verkeert. De indieners geven hierbij ook aan dat zij (onlangs) in het voertuig hebben geïnvesteerd en door de milieuzone Amsterdam 2020 de waarde van gedane investeringen in het voertuig vermindert. Een enkele indiener geeft aan verplicht te zijn het voertuig te verkopen of slopen.

Reactie van het college

Het college stelt vast dat men de mogelijkheid heeft om het voertuig buiten de milieuzone te gebruiken of te verkopen, waardoor het verwachte waarde- of investeringsverlies verminderd wordt of zelfs teniet kan worden gedaan.

7.1.3 Milieuzone is in strijd met het eigendomsrecht

Door een enkele indiener is gesteld dat het besluit in strijd is met het eigendomsrecht.

Reactie van het college

Voor zover het nemen van een verkeersbesluit op grond van artikel 2, tweede lid, aanhef en onder a, van de WVV 1994 als een aantasting van het recht op ongestoord genot van eigendom is aan te merken, laat artikel 1 van het Eerste Protocol P bij het EVRM de toepassing van wetten die noodzakelijk kunnen worden geacht om het gebruik van eigendom te reguleren in overeenstemming met het algemeen belang onverlet. Dit volgt ook uit de rechtspraak. De bevoegdheid tot het nemen van het verkeersbesluit is bij wettelijk voorschrift voorzien. Het verkeersbesluit dient ertoe het gebruik van dieselloertuigen in overeenstemming met het algemeen belang van het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wm, te reguleren. Naar het oordeel van het college is – gelet op de in het TNO-rapport beschreven positieve effecten voor luchtkwaliteit – het algemeen

belang dat is gediend met het verkeersbesluit van een zwaarder gewicht dan de nadelige gevolgen voor eigenaren van te weren voertuigen.

7.1.4 Bewoners rijden juist weinig binnen de milieuzone

Door de indieners is aangevoerd dat bewoners ten opzichte van bezoekers hard worden geraakt, omdat juist bewoners weinig in de milieuzone rijden. Ook voeren indieners aan dat er een onderscheid zou moeten worden gemaakt tussen bezoekers en bewoners.

Reactie van het college

Gebleken is dat op een twaalfstal (drukke) straten Amsterdammers met hun voertuigen ongeveer 30% van alle ritten voor hun rekening nemen. Het college is van mening dat iedereen – ook Amsterdammers zelf – moeten bijdragen aan een gezondere lucht. Immers, juist de Amsterdammer wordt langdurig blootgesteld aan de luchtkwaliteit in onze stad en daarom profiteren zij het meest van de gezondheidswinst die wordt geboekt door de milieuzone Amsterdam 2020. Bovendien is het juridisch niet mogelijk om een milieuzone in te stellen voor uitsluitend bezoekend verkeer.

7.2 Gevolgen voor bedrijven

7.2.1 Financiële gevolgen

De indieners voeren aan dat bedrijven onevenredig worden getroffen omdat zij bijvoorbeeld hun klantenkring (mogelijk) verliezen, de aanschafprijzen van nieuwe bedrijfsvoertuigen te hoog is, de afschrijftermijn van het huidige wagenpark nog niet verstreken is, of het personeel in de problemen komt. De indieners voeren aan dat ze mogelijk failliet gaan. Ook voeren indieners aan dat bedrijven binnen de Ring A10 in een nadeliger positie komen te verkeren ten opzichte van bedrijven buiten de Ring A10.

Reactie van het college

In hoofdstuk 3 kunt u lezen dat met de invoering van de milieuzone Amsterdam 2020 een zwaarwegend milieu- en gezondheidsbelang wordt gediend. Dat belang is gelegen in een verbetering van de luchtkwaliteit en – in het verlengde daarvan – de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. De milieuzone Amsterdam 2020 zorgt ervoor dat de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM) dalen, waardoor Amsterdammers en bezoekers een schonere lucht inademen.



“Ik, als bewoner van Amsterdam, gebruik mijn auto dan ook nauwelijks in de stad. In de stad, en voor mijn dagelijkse woon/werk reis, maak ik gebruik van het openbaarvervoer of de fiets.”

Het college ontkent niet dat de milieuzone Amsterdam 2020 voor de indieners indringende gevolgen kan hebben. De zienswijzen waarin de indieners deze gevolgen hebben geschetst zijn dan ook aandachtig bestudeerd. Voor zover mogelijk zijn de door de indieners geschetste gevolgen meegenomen bij de besluitvorming over het ontheffingenbeleid. Voor het ontheffingenbeleid en een toelichting daarop zie paragraaf 16.1.

Naast het ontheffingenbeleid kunnen ook in Amsterdam gevestigde bedrijven met een voertuig dat niet meer voldoet sinds 1 januari 2020 een sloopsubsidie van maximaal € 750,- aanvragen, per 1 april 2020 is het maximale subsidiebedrag € 500,-. Men heeft de keuze om het voertuig te laten slopen, maar is hiertoe niet verplicht.

Met deze subsidieregeling en ontheffingen beoogt het college de aanscherping van de milieuzone voor dieselbedrijfsauto's voor de indieners haalbaar te maken, zodat zij zo min mogelijk worden geraakt door de aspecten die hierboven zijn aangevoerd. Als zich toch schrijnende niet voorziene situaties voordoen is er altijd een beroep op de hardheidsclausule mogelijk waardoor mogelijk toch een ontheffing verkregen kan worden. In dat geval zal het college met inachtneming van de individuele situatie en (persoonlijke) omstandigheden van de aanvrager bepalen of een ontheffing noodzakelijk is.

7.3 Gevolgen voor het klimaat

7.3.1 Ook vervangende voertuigen zijn vervuilend

Door de indieners is aangevoerd dat het instellen van een milieuzone ook negatieve gevolgen voor het milieu heeft. Hierbij is aangevoerd dat alle voertuigen, dus ook de vervangende, vervuilend zijn.

Reactie van het college

Het college wil met de milieuzone Amsterdam 2020 op korte termijn de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijn stof (PM) terugdringen. Deze stoffen zijn schadelijk voor de gezondheid van bewoners

en bezoekers van Amsterdam. Juist omdat oude dieselvoertuigen veel van deze schadelijke stoffen uitstoten kiest het college voor de milieuzone Amsterdam 2020.

Het college erkent dat alle door fossiele brandstoffen aangedreven voertuigen schadelijke stoffen uitstoten. Nieuwere voertuigen stoten in het algemeen echter beduidend minder schadelijke stoffen uit dan oudere voertuigen, en oudere diesels zijn de meest vervuilende.

7.3.2 Benzine is gelet op de uitstoot van kooldioxide (CO₂) slechter voor het klimaat dan diesel

De indieners hebben aangevoerd dat benzinevoertuigen slechter zijn voor het klimaat dan dieselvoertuigen, omdat benzinevoertuigen meer CO₂ uitstoten.

Reactie van het college

Het college wil met de milieuzone Amsterdam 2020 op korte termijn de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijn stof (PM) terugdringen. Deze stoffen zijn schadelijk voor de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. Juist omdat oude dieselvoertuigen veel van deze schadelijke stoffen uitstoten kiest het college voor de milieuzone Amsterdam 2020.

Benzinevoertuigen stoten bij gebruik in het algemeen meer CO₂ uit dan dieselvoertuigen. Wel is het zo dat moderne voertuigen in het algemeen minder CO₂ uitstoten dan oudere voertuigen. Bij de overstap van oude diesel naar nieuwe diesel heb je dus zowel een luchtkwaliteitsvoordeel als CO₂ voordeel. Bij de overstap van oude diesel naar een vergelijkbare benzine-variant heb je een luchtkwaliteitsvoordeel, maar in het algemeen een CO₂ nadeel. Door over te stappen op een jongere benzine of een benzineauto van een kleiner formaat kun je dit nadeel beperken of zelfs compenseren.

Overigens wordt voor de openbare laadpunten in Amsterdam nu al duurzaam opgewekte elektriciteit gebruikt. Het college streeft ernaar om het aandeel duurzaam opgewekte energie in de periode tot 2050 verder uit te breiden om CO₂ neutraal te worden

7.3.3 Sloop is niet duurzaam

De indieners voeren aan dat het slopen van voertuigen die het nog goed doen niet duurzaam is.



“Diesels stoten minder CO₂ uit dan vergelijkbare benzinemotoren, ze zijn immers super efficiënt en daarmee heel zuinig.”

Reactie van het college

Het college stelt vast dat slopen een van de opties is. De individuele eigenaar met een voertuig dat niet meer voldoet bepaalt zelf wat voor hem of haar de beste optie is. De gemeente verplicht een individuele eigenaar (dus) niet tot slopen, maar biedt wel subsidie om die sloop te stimuleren. Het voertuig mag nog buiten de milieuzone rijden. Verkoop van het voertuig en overstappen naar alternatief vervoer is ook een optie. Overigens resulteert sloop veelal in het hergebruik van de meeste onderdelen van het voertuig.

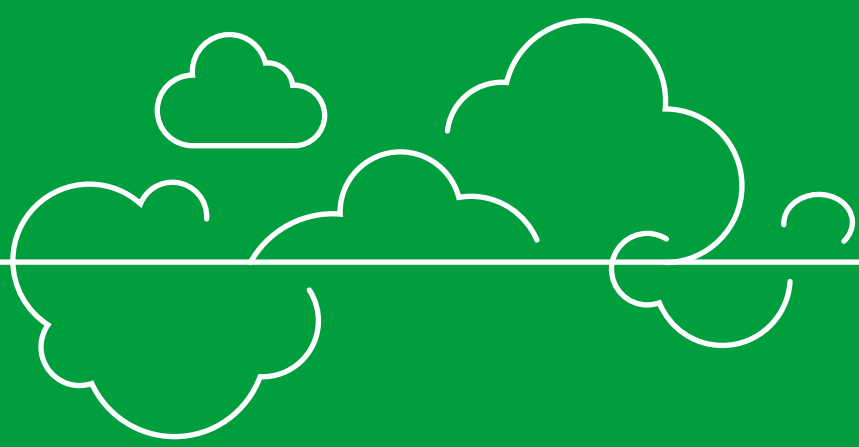
7.3.4 Het produceren van nieuwe voertuigen is slecht voor het milieu

De indieners voeren aan dat het produceren van nieuwe (elektrische) voertuigen schadelijk is voor het milieu.

Reactie van het college

Het college erkent dat het produceren van nieuwe voertuigen, al dan niet elektrisch, zorgt voor impact op het milieu. TNO heeft in 2015 in opdracht van Rijksdienst voor Ondernemend Nederland een vergelijking gemaakt tussen de CO₂ uitstoot van conventionele en elektrische voertuigen over de gehele levenscyclus. De resultaten daarvan zijn te vinden in het rapport “Energie- en milieuaspecten van elektrische personenvoertuigen”.¹ Dat rapport laat zien dat de fabricage van een conventioneel voertuig (inclusief sloop en onderhoud) ca. 20% van de totale CO₂ emissies (in de hele levenscyclus, bij een kilometerstand van 220.000 km) kan omvatten. Het stimuleren van energiezuinige voertuigen kan helpen om de totale CO₂ emissies te reduceren. Bij elektrische voertuigen is de CO₂ uitstoot over de hele levenscyclus lager dan bij een conventioneel voertuig (door lage CO₂ emissies in de gebruiksfase), dit geldt nog sterker bij gebruik van groene stroom.

¹ TNO 2015 R10386.



Zienswijzen over schade

8.1 Nadeelcompensatie

De indieners hebben aangevoerd door de milieuzone Amsterdam 2020 schade te lijden die voor vergoeding in aanmerking zou moeten komen. Door de indieners is aangevoerd dat er, gelet op het subsidiebedrag van maximaal € 750,- (per 1 april is het maximale subsidiebedrag maximaal € 500,-) geen redelijke compensatieregeling is, wat in strijd is met het beginsel van de gelijke verdeling van de publieke lasten. In dat kader wordt gesteld dat als gevolg van de milieuzone Amsterdam 2020 de auto niet meer kan worden gebruikt en hiervan afstand moet worden gedaan door middel van sloop of verkoop. Uiteindelijk zal dat leiden tot schade. Nu deze schade niet binnen het maatschappelijk risico valt, moet deze worden vergoed op grond van bovengenoemd beginsel.

Indien de indieners van oordeel zijn dat zij schade lijden als gevolg van dit besluit, staat het indieners vrij om gebruik te maken van de wettelijke mogelijkheden om een verzoek tot compensatie van de schade in te dienen. Een dergelijk verzoek staat echter los van de vaststelling van dit besluit. Of er sprake zal zijn van schade die voor vergoeding in aanmerking komt en de eventuele hoogte van een vergoeding, zal in deze aparte procedure worden beoordeeld.

8.2 Schadevergoeding

Een enkele indiener heeft aangevoerd dat sprake is van onrechtmatige besluitvorming als de milieuzone Amsterdam 2020 wordt ingevoerd zonder compensatieregeling voor mensen die met hun voertuig vanaf november geen toegang meer hebben tot deze milieuzone en moeten overstappen naar een ander vervoermiddel.

“Voor de auto heb ik recentelijk al veel kosten gemaakt, wie gaat die nu voor me vergoeden?”

Reactie van het college

In de rechtspraak is bepaald dat een bestuursorgaan is gehouden tot compensatie van onevenredige – buiten het maatschappelijk risico vallende en op een beperkte groep burgers of instellingen drukkende – schade als gevolg van zijn op de behartiging van het openbaar belang gerichte optreden. Voor een dergelijk verzoek om schadevergoeding moeten gegevens worden overgelegd waaruit blijkt dat schade is geleden en op basis daarvan dat de geleden schade het gevolg is van het handelen van de gemeente. Naar het oordeel van het college is geen sprake van onevenredige – buiten het maatschappelijk risico vallende – schade als gevolg van handelen van de gemeente.

Reactie van het college

Het college ziet het instellen van de milieuzone Amsterdam 2020 niet als een onrechtmatig besluit. Zie hoofdstuk 3 en verder voor de toelichting op de bevoegdheid tot het nemen van het besluit, de effecten en noodzaak, en de in het besluit gemaakte belangenafweging. Zie ook in paragraaf 8.1 waarom het college geen reden ziet voor een compensatieregeling die gelijktijdig wordt ingevoerd met de invoering van de milieuzone Amsterdam 2020.

Indien de indieners van oordeel zijn dat zij schade lijden als gevolg van dit besluit, staat het indieners vrij om gebruik te maken van de wettelijke mogelijkheden om een verzoek tot compensatie van de schade in te dienen. Een dergelijk verzoek staat echter los van de vaststelling van dit besluit. Of er sprake zal zijn van schade die voor vergoeding in aanmerking komt en de eventuele hoogte van een vergoeding, zal in deze aparte procedure worden beoordeeld.

Zienswijzen over alternatieve oplossingen

9.1 Minder autoverkeer binnen de Ring A10

De indieners hebben aangevoerd dat de leefbaarheid in het algemeen, en de luchtkwaliteit in het bijzonder, binnen de Ring A10 zou kunnen verbeteren door minder (auto)verkeer toe te staan of door auto's helemaal te verbieden.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Met de Agenda Amsterdam Autoluw (zie amsterdam.nl/autoluw) zet Amsterdam in op het verder leefbaar en toegankelijk maken van de gehele stad. In de Agenda zijn maatregelen opgenomen die nu (tot 2022), straks (tot 2025) en later (tot 2040) moeten leiden tot meer ruimte voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, groen, spelen en voorzieningen. Deze ruimte wordt gecreëerd door de ruimte voor de rijdende en parkerende auto's de komende jaren te verminderen.

9.2 Schiphol en vliegverkeer

De indieners voeren aan dat de luchtkwaliteit in Amsterdam zou kunnen verbeteren door het vliegverkeer te beperken. Gesuggereerd wordt om de uitbreiding van Schiphol tegen te gaan of vliegbelasting in te voeren. Een enkele indiener merkt op dat kerosine heel vervuilend is. Een enkele indiener geeft aan dat Amsterdam via het aandeelhouderschap in Schiphol invloed zou kunnen hebben.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Het college merkt op dat het reguleren van het vliegverkeer geen gemeentelijke bevoegdheid is; dit valt onder de verantwoordelijkheid van het Rijk. In het Klimaatakkoord zijn ambities opgenomen om het vliegverkeer te verduurzamen. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden voor het optimaliseren van nationaal en internationaal treinvervoer.

Het college heeft ook geen bevoegdheid om een vliegbelasting in te voeren. Het college erkent dat de luchtkwaliteit rondom Schiphol vermindert door de uitstoot van vliegtuigen die op kerosine vliegen. Dit is een onderwerp waar de gemeente Amsterdam geen directe invloed op heeft.

9.3 Openbaar vervoer

De indieners voeren aan dat het openbaar vervoer te duur is of dat het moet worden verbeterd.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Van alle steden in ons land heeft Amsterdam het meest fijnmazige netwerk van openbaar vervoer. Amsterdam zet in op het verder verbeteren en het toegankelijk maken van het openbaar vervoer. Zo wordt onder meer ingezet op het verhogen van



de frequentie op belangrijke verbindingen binnen Amsterdam waar deze nu nog niet spoorboekloos is. Verder wordt op termijn gestart met een pilot 'nachtmetro' waarbij er wordt doorgereden in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag. Ook wordt geprobeerd het openbaar vervoer financieel aantrekkelijker te maken door het aanbieden van combitickets voor openbaar vervoer en toegang tot grote Amsterdamse attracties. Ook wordt door het aantal parkeerplaatsen te verminderen ruimte gemaakt om op meer plekken bus- en tramhaltes beter toegankelijk te maken voor mensen met een fysieke beperking.

In het algemeen zet Amsterdam met de Agenda Amsterdam Autoluw (zie amsterdam.nl/autoluw) in op het verder leefbaar en toegankelijk maken van de gehele stad. In de Agenda zijn maatregelen opgenomen die nu (tot 2022), straks (tot 2025) en later (tot 2040) moeten leiden tot meer ruimte voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, groen, spelen en voorzieningen. Deze ruimte wordt gecreëerd door de ruimte voor de rijdende en parkerende auto's de komende jaren te verminderen.

9.4 Verschoning (GVB-)wagenpark

De indieners hebben aangevoerd dat het wagenpark van Amsterdam zelf ook moet verschonen. Een enkele indiener vraagt zich daarbij af waarom het GVB-wagenpark pas in 2025 elektrisch hoeft te zijn, terwijl oude diesels al vanaf november 2020 worden geweerd.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Alle voertuigen van de gemeente Amsterdam moeten voldoen aan de eisen in de milieuzones. Dat geldt ook voor het busvervoer van het Gemeentelijk Vervoersbedrijf (GVB bussen). Vanaf november 2020 worden de toelatingseisen voor dieselautobussen gelijkgesteld aan die voor dieselpersonenauto's, bedrijfsauto's, en vrachtauto's. Alleen dieselautobussen met een emissieklasse 4 of hoger hebben toegang. Verder wil de gemeente in 2025 zoveel mogelijk uitstootvrij verkeer in de stad hebben om zo de gezondheid van alle bewoners en bezoekers van Amsterdam te verbeteren. Voor wat betreft de GVB-bussen zijn hierover afspraken gemaakt in het Duurzaamheidsconvenant GVB-gemeente

Amsterdam uit 2015. Alle GVB-bussen zullen in 2025 uitstootvrij zijn. Dit is in lijn met het landelijke Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus.

9.5 Verhoging van brandstofprijzen

Een enkele indiener heeft aangevoerd dat de brandstofprijzen moeten worden verhoogd.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

De hoogte van de benzine- en dieselprijzen in Nederland wordt bepaald door verschillende factoren en vastgesteld door de rijksoverheid. Op de eerste plaats wordt de brandstofprijs bepaald door de markt en door de fluctuerende (wereld)olieprijzen. De prijs van (inkoop van) de brandstof is slechts een van de factoren. De hoogte van de prijs wordt vooral bepaald door het aandeel belasting en accijnzen. Dit gaat om landelijk overheidsbeleid waar het college geen invloed op heeft.

Overigens blijkt uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid ('Effecten van prijsprykkels in de mobiliteit: een literatuurscan') dat verhoging van de brandstofprijzen beperkt effect heeft op verlaging van de autokilometers. Het effect op lange termijn (elasticiteit -0,3 tot -0,5) is groter dan op korte termijn (elasticiteit -0,1 tot -0,2). Dit komt door het grotere aantal mogelijkheden om op de lange termijn gedrag aan te passen (bijvoorbeeld door verhuizen).

9.6 Meer groen in de stad

Een enkele indiener heeft aangevoerd dat de luchtkwaliteit zou kunnen verbeteren door meer groen in de stad.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.



“Ik ga in bezwaar tegen de aanscherping en uitbreiding van de milieuzone omdat wij een euro 3 auto hebben, waardoor we Amsterdam niet in mogen. Terwijl de cruiseschepen en binnenvaart Amsterdam wel in mogen(!).”

Het aanplanten van groen in een stad heeft een aantal voordelen. Zo geeft het bijvoorbeeld verkoeling en houdt het regen langer vast. Verder heeft groen het vermogen om verontreinigende stoffen uit de lucht op te nemen: hoe groter het groene gebied, hoe meer dat een rol van betekenis gaat spelen. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de Gemeentelijke Gezondheidsdienst Amsterdam (GGD) concludeerden een aantal jaar geleden op basis van literatuuronderzoek dat het aanplanten van groen de luchtkwaliteit in een stad niet merkbaar verbetert en de luchtkwaliteit zelfs kan verslechteren. Bomen in drukke straten belemmeren namelijk de luchtstroming, waardoor uitlaatgassen blijven hangen. Dit negatieve effect van groen is in drukke straten groter dan het positieve effect van het afvangen van luchtverontreiniging.

9.7 Het achteraf inbouwen van een roetfilter is een goed alternatief

De indieners hebben aangevoerd dat het achteraf inbouwen van een roetfilter in een voertuig ook een goed alternatief is om de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Het is bekend dat het achteraf inbouwen van een halfopen roetfilter mogelijk is en kan zorgen voor lagere emissies van roet met 20% tot maximaal 30%. Het is echter bekend dat na korte tijd dit effect afneemt tot 10-20%. Bovendien is aannemelijk dat het retrofitten van dieselveertuigen met roetfilters voor een verhoogde uitstoot van stikstofdioxide (NO₂) zorgt. De roetfilters die achteraf worden ingebouwd zijn vaak minder effectief dan de roetfilters die fabriek-af zijn gemonteerd. Het type roetfilters die af-fabriek worden toegepast (gesloten roetfilter) zijn complexer om achteraf in te bouwen (bron TNO).

9.8 Opkoopregeling voor oude diesels

Een enkele indiener heeft aangegeven dat er een opkoopregeling voor oude diesels zou moeten komen.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Op 1 januari 2020 is de Subsidieverordening sloop en schoon alternatief vervoer Amsterdam in werking getreden. Met deze regeling kunnen alle Amsterdammers wier dieselpersonen- of bedrijfsauto niet voldoet aan de milieuzone Amsterdam 2020 hun voertuig tot 1 april 2020 met een subsidie van maximaal € 750,- laten slopen, per 1 april 2020 is het maximale subsidiebedrag € 500,-. Stadspashouders met een groene stip kunnen daarbovenop nog subsidie krijgen om hun voertuig te vervangen voor een schoner alternatief. Met deze verordening wordt ook geprobeerd de luchtkwaliteit te verbeteren. Zie paragraaf 16.2 voor een nadere toelichting op de voorwaarden van de Subsidieverordening.

9.9 Doorstroming van het verkeer

De indieners hebben naar voren gebracht dat het zorgen voor een goede doorstroming van het verkeer ook positieve effecten op de luchtkwaliteit heeft.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Het verbeteren van de doorstroming heeft niet automatisch een positief effect op de langere termijn, vanwege de aanzuigende werking op het verkeer, ofwel een toename van het verkeer. Bij de te nemen maatregelen moet daar dus rekening mee worden gehouden.

Met de Agenda Amsterdam Autoluw (zie amsterdam.nl/autoluw) zet Amsterdam in op het verder leefbaar en toegankelijk maken van de stad. In de Agenda zijn maatregelen opgenomen die nu (tot 2022), straks (tot 2025) en later (tot 2040) moeten leiden



tot meer ruimte voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, groen, spelen en voorzieningen. Deze ruimte wordt gecreëerd door de ruimte voor de rijdende en parkerende auto's de komende jaren te verminderen.

Tegelijkertijd zet Amsterdam in op meer alternatieven voor de auto: meer en frequenter openbaar vervoer, een pilot met een nachtmetro, deelmobiliteit en meer fiets- en voetgangersruimte. Ook gaat Amsterdam aan de slag met gedragsmaatregelen. Met al deze maatregelen vermindert de instroom van autoverkeer de komende jaren. De komende jaren werkt de gemeente daarnaast aan verschillende circulatiemaatregelen, om het autoverkeer te laten rijden op wegen die daarvoor meer toegerust zijn. Dit leidt er ook toe dat er meer ruimte komt in verschillende andere (stads)straten.

9.10 Ring A10

Door indieners wordt aangevoerd dat het verkeer op de Ring A10 zorgt voor uitstoot van vervuilende stoffen; het college zou dat verkeer moeten terugdringen. Indieners hebben daarnaast aangevoerd dat de verbreding van de A10 zou moeten worden teruggedrongen. Ook wordt door indieners voorgesteld om de maximumsnelheid op de Ring A10 te verlagen.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Alleen wegbeheerders kunnen verkeersmaatregelen treffen ten aanzien van wegen waarvoor zij bevoegd zijn. De A10 is een rijksweg waarvan Rijkswaterstaat de wegbeheerder is. Het college is geen wegbeheerder van de Rijksweg A10, en dus niet bevoegd om ten aanzien van de Ring A10 verkeersmaatregelen, waaronder het instellen van een milieuzone of het aanpassen van de maximumsnelheid, te treffen.

Het college is het met indieners eens dat voertuigen op de Ring A10 ook schadelijke stoffen uitstoten en dat dit een negatief effect op de luchtkwaliteit in Amsterdam heeft. Met de milieuzone Amsterdam 2020 worden de meest vervuilende voertuigen binnen de Ring A10 geweerd. Deze milieuzone heeft in ieder geval tot gevolg dat voertuigen die op de Ring A10 rijden en niet aan de emissie-eisen voldoen, niet meer in de milieuzone mogen rijden. Daarnaast

heeft een milieuzone in het algemeen ook positieve uitstralingseffecten buiten de milieuzone. Ook heeft een milieuzone positieve effecten voor de Ring A10, want door de gestelde toelatingseisen rijden ook daar veel voertuigen die voldoen.

9.11 Olie-industrie

De indieners verwijzen naar de vervuiling die de olie-industrie veroorzaakt en verzoekt het college daar iets aan te doen. Men name Shell en Tatasteel zijn vaak genoemd.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Rotterdam (Shell) en IJmuiden (Tatasteel) liggen op relatief grote afstand van Amsterdam, waardoor de invloed op de lokale luchtkwaliteit in Amsterdam bijzonder klein is. De industrie en het bedrijfsleven moeten uiteraard wel voldoen aan de Europese en landelijke regels en worden gereguleerd in samenwerking met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

9.12 Pakketbezorgers

De indieners verwijzen naar de uitstoot die de vele pakketbezorgers in Amsterdam veroorzaken, en stellen dat het college zich beter daarop kan richten.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Het college onderschrijft dat pakketbezorgers net als de bewoners en andere bezoekers van Amsterdam een bijdrage moeten leveren aan schonere lucht. Dat doen ze ook, omdat ook pakketbezorgers moeten voldoen aan de eisen in de milieuzone. Verder is het college verheugd te constateren dat steeds meer grote pakketbezorgers de overstap maken naar elektrische bedrijfsauto's en naar elektrische bakfietsen. De ambitie van de gemeente is om binnen de Ring A10 per 2025 een uitstootvrij gebied te hebben voor bedrijfsauto's.



9.13 Vaartuigen

9.13.1 Scheepvaart

De indieners geven aan dat de scheepvaart zorgt voor veel uitstoot in Amsterdam en dat de aanpak daarvan de luchtkwaliteit zou kunnen verbeteren. De indieners geven in dit verband aan dat er meer moet worden ingezet op het gebruik van walstroom, en niet alleen voor riviercruiseschepen maar ook voor de grote cruiseschepen.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Met betrekking tot zeescheepvaart merkt het college het volgende op. In november 2018 is de regionale bestuursopdracht 'Zeeceuse in het NZKG' vastgesteld door het bestuursplatform Noordzeekanaalgebied (NZKG). Het bestuursplatform is een samenwerkingsverband tussen gemeente en andere overheden die liggen in of (deels) gaan over het gebied rond het NZKG. Doel van het bestuursplatform is het opstellen van een regionale beleidsvisie op de zeeceuse. Onderdeel hiervan is ook het onderzoeken van verduurzamingsmogelijkheden voor de zeeceuse. Één van de maatregelen om te verduurzamen is walstroom. Deze maatregel wordt dan ook onderzocht. Zeeceuseschepen die geschikt zijn om aan te sluiten op walstroom zouden dan als ze aan de kade liggen op dit systeem kunnen aansluiten, zodat ze zonder uitstoot aangemeerd zijn. Hier geldt wel het voorbehoud dat een en ander technisch mogelijk is.

Met betrekking tot de binnenvaartschepen merkt het college het volgende op. De uitstoot van afgemeerde binnenvaartschepen wordt door het faciliteren van het gebruik van walstroom sterk teruggebracht. In Amsterdam zijn diverse plekken waar binnenvaart en riviercruiseschepen gebruikmaken van walstroom. Op een aantal plaatsen geldt een generatorverbod.

Op de uitstoot van varende binnenvaartschepen heeft Amsterdam geen invloed. Dit is Europees of mondiaal geregeld.

9.13.2 IJ-veren elektrisch

Een enkele indiener geeft aan dat ook alle veren over het IJ zo snel mogelijk schoon moeten worden.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

De gemeente streeft naar een uitstootvrij gebied binnen de Ring A10 voor GVB-veren, en de passagiers- en pleziervaart in 2025. In 2015 is het duurzaamheidsconvenant ondertekend door de gemeente en het GVB met o.a. uitstootvrije veerponten als doel. Het uitstootvrij maken van deze schepen levert een substantiële milieuwinst op. Momenteel veroorzaken de veren namelijk 2% van de totale stikstof- en 2% van de totale fijnstofuitstoot binnen Amsterdam. Hierbij wordt ingezet op elektrische aandrijving als techniek, waarbij de GVB-veren dan op of nabij de pontaanlandingen met groene stroom opladen. Vanaf 2022 zouden de eerste schepen uitstootvrij moeten kunnen varen. De recent in de vaart gekomen schepen (60 serie) zijn overigens al schoner (minder uitstoot) dan de oude vloot.

9.13.3 Rondvaartboten

De indieners hebben aangevoerd dat rondvaartboten ook onderdeel van de milieuzone moeten zijn.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Milieuzones voor voertuigen zoals hier aan de orde, zijn niet van toepassing op vaartuigen. Voor de passagiersvaart geldt dat nieuwe vergunde vaartuigen vanaf 2022 uitstootvrij moeten varen. De gehele passagiersvaart moet uiterlijk in 2025 geheel uitstootvrij varen, ongeacht of dat op dat moment met een nieuwe (tijdelijke) exploitatievergunning is of met een oude exploitatievergunning voor onbepaalde tijd. Momenteel vaart 70% van de passagiersvaartuigen uitstootvrij.

9.14 SUV's

De indieners hebben aangevoerd dat juist de SUV's moeten worden aangepakt, omdat deze voertuigen veel vieze stoffen uitstoten en niet zuinig zijn.



Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Het college is bij het instellen van een milieuzone gehouden aan de nieuwe landelijke regelgeving. Op basis van deze regelgeving kan het college kiezen voor een gele zone voor dieselpersonen- of dieselbedrijfsauto's (emissieklasse 3 of hoger heeft toegang), of een groene (emissieklasse 4 of hoger). Deze zones gelden ook voor SUV's. Het is op basis van de landelijke regelgeving voor milieuzones juridisch niet mogelijk om een speciale zone voor SUV's te maken. De eisen aan de uitstoot van schadelijk emissies zoals stikstofoxiden (NO_x) en fijn stof (PM) zijn voor SUV's hetzelfde als voor voertuigen van een kleiner segment.

9.15 Algeheel vuurwerkverbod

Een enkele indiener voert aan dat er een algeheel vuurwerkverbod moet komen, omdat daarmee de luchtkwaliteit zou verbeteren.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Vuurwerk zorgt vooral op het moment van afsteken voor slechte luchtkwaliteit. Voor Amsterdam is nog niet duidelijk wat het effect van eenmalig vuurwerk afsteken is op het jaargemiddelde van luchtkwaliteit. Het instellen van een vuurwerkverbod is een bevoegdheid van de burgemeester. De burgemeester onderzoekt op dit moment de mogelijkheden voor een lokaal vuurwerkverbod.

9.16 Standkachels, houtkachels en pelletkachels

Een enkele indiener heeft aangevoerd dat het college zou moeten kijken naar zogenoemde standkachels in auto's. Deze indiener heeft ook aangevoerd dat houtkachels en pelletkachels zeer vervuilend zijn.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Het college is zich bewust van de negatieve effecten die het gebruik van hout- en pelletkachels kan hebben op de gezondheid van mensen. De gemeente is momenteel bezig met het opstellen van een Beleidskader Houtstook dat na de zomer aan het bestuur ter vaststelling wordt aangeboden. Houtkachels hebben op dit moment ook landelijke aandacht in verband met de gezondheid omdat steeds meer mensen houtstook als verwarmingsbron overwegen.

Standkachels zijn kleine kachels op brandstof waarmee de cabine van een voertuig verwarmd kan worden zonder de motor aan te hebben. Voor deze standkachels geldt dat deze vaak in vrachtauto's aanwezig zijn. Auto's in het hogere segment hebben dit vaak als optie. De verbranding en de emissies zijn echter niet te vergelijken met een verbrandingsmotor in een voertuig. Het college ziet dit niet als een alternatieve oplossing voor het aanpakken van luchtkwaliteitsproblematiek.

9.17 Rekening rijden

Sommigen voeren aan dat rekening rijden of een kilometerheffing de luchtkwaliteit kan verbeteren.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

In het Klimaatakkoord zijn diverse plannen met betrekking tot mobiliteit opgenomen. Zo worden door het kabinet onder meer verschillende varianten voor betalen naar gebruik onderzocht. Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) levert dit potentieel een bijdrage aan minder files en uitstoot. Verder streeft de Rijksoverheid er volgens het regeerakkoord naar om in 2023 een vrachtwagenheffing in te voeren waarbij het tarief wordt gedifferentieerd naar Euroklasse en gewicht van het voertuig. De gemeente gaat niet over het invoeren van dergelijke maatregelen.



“Mijn vraag is waarom niet wordt gekozen voor het achteraf laten inbouwen van een roetfilter”

9.18 Waterstof

De indieners hebben aangevoerd dat waterstof een goed alternatief is.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Met de milieuzone worden dieselveertuigen geweerd. Bij de invoering van nul-emissiezones worden geen middeleisen (zoals waterstof, perslucht, batterij-elektrisch), maar zogeheten doeleisen, namelijk emissievrije voertuigen, gesteld. Waterstof is dus ook een alternatief.

9.19 Verbod op alle vervuilende diesels per 2025

Een enkele indiener heeft aangevoerd dat Amsterdam vanaf 2025 alle vervuilende diesels zou moeten verbieden.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

De ambitie van de gemeente is om binnen de Ring A10 per 2025 een uitstootvrij gebied voor vrachtauto's, bedrijfsauto's, taxi's en autobussen te realiseren. Deze voertuigen moeten dan binnen de Ring A10 volledig uitstootvrij zijn. Dit is één van de maatregelen zoals opgenomen in het Actieplan Schone Lucht. Door (onder andere) deze ambitie wordt zo snel mogelijk voldaan aan de Europese normen voor luchtkwaliteit om uiteindelijk te voldoen aan de advieswaarden van de World Health Organization in 2030.

Het college kiest er niet voor om per 2025 alle diesels te verbieden, omdat alle door fossiele brandstof aangedreven voertuigen vervuilend zijn. Vrachtauto's,

bedrijfsauto's, taxi's en autobussen op benzine (voor zover die er zijn) hebben nog toegang tot de milieuzone tot 2025. Voor personenauto's op benzine is dit 2030, omdat de aanpak van personenauto's ook een aanzienlijke maatschappelijke impact heeft. Daarnaast is het streven van het Rijk om in 2030 voor nieuwverkopende alleen uitstootvrij toe te staan. Daaraan gekoppeld laat de gemeente vanaf dat moment alleen uitstootvrije personenauto's in de stad toe.

9.20 Achteraf inbouwen van een gasinstallatie

Een enkele indiener vraagt zich af of het achteraf inbouwen van een gasinstallatie een oplossing zou kunnen zijn.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Het college handhaaft op de bij de RDW geregistreerde brandstofcategorie. Zolang diesel als brandstof staat geregistreerd, blijft de emissieklasse doorslaggevend voor de vraag of een voertuig toegang heeft tot de milieuzone of niet.

9.21 Verlagen maximumsnelheid in de stad

Een enkele indiener voert aan dat de maximumsnelheid in Amsterdam zou moeten worden verlaagd omdat dit goed is voor de luchtkwaliteit.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Het is aannemelijk dat bij gelijkblijvende omstandigheden de luchtkwaliteit bij een lagere snelheid verslechtert. Nader onderzoek moet uitwijzen of de hoeveelheid autoverkeer in de stad vermindert als er een snelheidsverlaging wordt doorgevoerd en of dit de voorziene effecten geheel of gedeeltelijk compenseert.



“En we moeten echt meer lobbyen voor waterstof auto’s.”

9.22 Lokale industrie aanpakken

Een enkele indiener voert aan dat er meer moet worden gedaan aan de uitstoot door de lokale industrie.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

De industrie in Amsterdam bevindt zich op relatief grote afstand van bewoonde gebieden en bovendien vindt uitstoot vaak plaats via hoge schoorstenen. Het gevolg hiervan is dat de luchtverontreiniging veroorzaakt door de industrie in bewoonde gebieden in Amsterdam erg beperkt is. Toch ziet de gemeente erop toe – via de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied – dat de Amsterdamse industrie voldoet aan alle vergunningsvoorschriften. Deze vergunningsvoorschriften zijn veelal gebaseerd op Europese regelgeving.



H10

Zienswijzen over moment invoering milieuzone

10.1 Moment invoering emissieklasse 4 diesel (november 2020)

De indieners hebben aangevoerd dat de milieuzone Amsterdam 2020 eerder moet worden ingevoerd. Anderen voeren juist aan dat deze later moet worden ingevoerd omdat men er geen rekening mee heeft kunnen houden. Ook zijn er indieners die hebben aangevoerd dat de milieuzone Amsterdam 2020 gefaseerd moet worden ingevoerd, waarbij er eerst een gele emissieklasse 3 zone, en dan een groene emissieklasse zone 4 voor dieselbedrijfs- en personenauto's moet worden ingevoerd. Weer andere indieners voeren aan dat de maatregelen elkaar te snel opvolgen.

“Het is heel plotseling dat we onze auto moeten laten vervangen.”

Reactie van het college

De landelijke overheid heeft bepaald dat gemeenten met een milieuzone voor personen-, bedrijfs- of vrachtauto's of autobussen met een dieselmotor, ingesteld voor 1 januari 2020, uiterlijk één jaar na vaststelling van de nieuwe landelijke regelgeving aan artikel 86d van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 moeten voldoen.

Amsterdam had op 1 januari 2020 een milieuzone binnen de Ring A10 met uitzondering van de industriële gebieden en Noord waarin – voor zover in dit verband relevant – de volgende voertuigen toegang hebben:

- Bedrijfsauto's met een DET 2000 en jonger op diesel;
- Vrachtauto's Euro 4 en hoger op diesel;
- Autobussen met een DET 2005 en jonger op diesel.

Amsterdam had op 1 januari 2020 een milieuzone voor deze voertuigcategorieën. Dat betekent dat Amsterdam uiterlijk 29 oktober 2020 – een jaar na vaststelling van de nieuwe regels – de bebording en toelatingscriteria in lijn met de nieuwe regels moet hebben gebracht. Amsterdam kan niet besluiten dat later te doen.

Een milieuzone voor dieselbedrijfsauto's gaat op grond van de aangepaste regelgeving per definitie altijd samen met een milieuzone voor dieselpersonenauto's. Hieruit volgt ook dat Amsterdam op 29 oktober 2020 een milieuzone voor dieselpersonenauto's moet hebben ingevoerd. Voor de onderbouwing van de keuze voor een groene zone, en niet eerst een gele zone, wordt verwezen naar paragraaf 3.1. Een groene zone heeft de meeste effecten voor de luchtkwaliteit. Omdat Amsterdam nog aan de Europese grenswaarden moet voldoen ligt deze keuze voor de hand.

Voor de begrijpelijkheid kiest het college voor invoering van de milieuzone per 1 november 2020. Eerder invoeren is niet aan de orde. Hoe korter de termijn tussen aankondiging en invoering, hoe minder tijd mensen en bedrijven hebben om op de komst van deze milieuzone te anticiperen. De milieuzone Amsterdam 2020 heeft gevolgen voor de kentekenhouders van ongeveer 7.000 in Amsterdam geregistreerde voertuigen. De kentekenhouders van deze voertuigen hebben de tijd tot 1 november 2020 nodig om zich aan te passen aan de nieuwe situatie. Weliswaar zal eerdere invoering van een milieuzone in de regel positieve effecten op de luchtkwaliteit hebben, maar eerdere invoering is niet haalbaar. Het college wil mensen en bedrijven voldoende tijd geven om een keuze te maken voor schoner alternatief vervoer.



“Een invoering binnen 10 maanden is te kort”

10.2 Moment invoering emissieklasse 6 voor dieselvrachtauto's (per 2022)

De indieners hebben aangevoerd dat de overstap van het toestaan van emissieklasse 4 naar 6 voor dieselvrachtauto's in 2022 te vroeg komt. Onder meer omdat de afschrijftermijn voor hun wagenpark, of dat van hun toeleveranciers, nog niet verstreken is.

Reactie van het college

Met de vaststelling van een groene emissiezone (zone toegankelijk voor emissieklasse 4, 5 en 6) per 2020 heeft de landelijke overheid de mogelijkheid tot het instellen van een milieuzone voor emissieklasse 4 dieselvrachtauto's wettelijk vastgelegd. Per 1 januari 2022 kan een gemeente kiezen voor een paarse milieuzone, waar alleen dieselvrachtauto's met een emissieklasse 6 (en schoner) mogen inrijden of voor het afschaffen van de milieuzone voor dieselvrachtauto's. Deze aanscherping is tot stand gekomen uit een landelijk commitment met vervoerders, verladers en ondernemers. Uit de landelijke regelgeving volgt dat het vanaf dat moment niet meer mogelijk is de zone op basis van emissieklasse 4 te continueren. De stikstofoxiden (NO_x)- en fijn stof (PM) emissies van deze Euro VI-motoren verbeteren sterk ten opzichte van de oudere Euro IV- en V-motoren.

Uit de toelichting op het RVV blijkt dat deze stap naar emissieklasse 6 op veel draagvlak kan rekenen bij onder meer het bedrijfsleven en belangenorganisaties. Het college constateert op grond van de ingediende zienswijzen dat dit niet geldt voor sommige individuele bedrijven en belangenorganisaties.

Deze procedure gaat echter niet over de paarse milieuzone voor dieselvrachtauto's. Voor de overstap naar een paarse zone is later nadere besluitvorming nodig, gezien de noodzakelijke wijziging van het onderbord. In verband met een zorgvuldige voorbereiding bij die besluitvorming worden ook de belangen van bedrijven betrokken die stellen niet te kunnen gaan voldoen. Dit gebeurt via overleg met de betrokken belangenorganisaties.

Overigens geldt voor de milieuzone voor dieselautobussen dat deze per 1 januari 2022 ook naar emissieklasse 6 zal moeten worden aangescherpt, of moet vervallen.

10.3 Moment invoering nul emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's (per 2025)

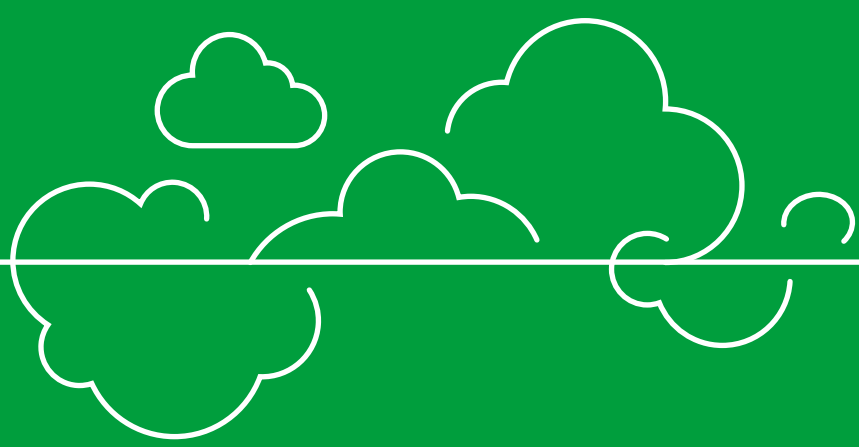
De indieners hebben aangevoerd dat de overstap naar nul emissie per 2025 te vroeg komt, onder meer vanwege de ontbrekende beschikbaarheid van elektrische bedrijfs- en vrachtwagens. Als het emissievrije gebied al wordt ingevoerd, dan zou het niet zo groot moeten worden als het gebied binnen de Ring A10. Ook zouden er corridors moeten komen. Voorts wordt aangevoerd dat de maatregelen elkaar te snel opvolgen. Ook wordt aangevoerd dat er in geval van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 2025 ontheffingen zouden moeten komen voor emissieklasse 6 voertuigen.

Reactie van het college

Amsterdam heeft in 2015 de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek 2025 ondertekend, waarin een zero-emissiezone voor lichte bedrijfsvoertuigen is aangekondigd. Verder heeft Amsterdam in het Actieplan Schone Lucht aangekondigd dat er per 2025 een nul-emissiezone komt voor bedrijfs- en vrachtauto's. Ook volgt uit het Klimaatakkoord dat 30-40 gemeenten (waaronder Amsterdam) per 2025 een nul-emissiezone instellen voor goederenvervoer. Deze zone geldt in principe binnen de Ring A10.

De Milieuzone Amsterdam 2020 heeft geen betrekking op de nul-emissiezone in 2025. De landelijke overheid zal in 2022 het geharmoniseerde systeem evalueren. Gezien de toelichting op het RVV wordt in het kader van de uitvoeringsagenda van het Klimaatakkoord in overleg met gemeenten en belangenorganisaties nog bekeken welke behoefte bestaat aan een aan milieuzones vergelijkbare regeling van vrijstellingen en ontheffingen voor bijzondere soorten voertuigen. De daarvoor noodzakelijke wettelijke aanpassingen worden tijdig vastgesteld, zodat voertuigeigenaren voldoende tijd hebben om zich op de aangepaste regelgeving voor te bereiden.

Verschillende bedrijven spreken hun zorg uit over de ambitie van de gemeente om in 2025 een uitstootvrij gebied in te stellen binnen de Ring A10. De gemeente en branchevertegenwoordigers blijven, zoals voorheen, in overleg over de invulling van deze ambitie.



Zienswijzen over communicatie en participatie

11.1 Communicatie

De indieners hebben aangevoerd dat de communicatie rondom de nieuwe regels onduidelijk of zelfs misleidend is. Volgens de indieners wordt de indruk gewekt dat het besluit al definitief zou zijn, terwijl dat niet het geval is. Hierdoor verkeert men dan weer in de veronderstelling dat het voertuig al moet worden gesloopt of verkocht.

De indieners geven aan dat het vrijstellingenbeleid voor kampeervoertuigen onduidelijk is. Ook heeft een enkele indiener aangevoerd dat de aangekondigde uitbreiding van de milieuzone in strijd is met eerdere communicatie.

“Mijn grootste bezwaar is dat eerder is aangekondigd dat deze uitbreiding er niet komt en u komt deze er toch.”

Reactie van het college

In het Actieplan Schone Lucht beschrijft de gemeente hoe zij van nu tot 2030 toewerkt naar schonere lucht. De introductie van de milieuzone Amsterdam 2020 wordt hierin aangekondigd.

De gemeente maakte in mei 2019 met een persbericht het Actieplan Schone Lucht bekend. In juni, juli en augustus is vervolgens een participatieplatform opgezet waarbij iedereen zijn of haar ideeën rondom de voorgenomen plannen kon geven en vragen kon stellen. Op 1 oktober 2019 is het Actieplan Schone Lucht vastgesteld door het college. Het Actieplan Schone Lucht is op 18 oktober 2019 gepubliceerd op de website van de gemeente. In november 2019 is nogmaals een persbericht over de nieuwe plannen geplaatst,

waarna begin januari 2020 alle eigenaren van oude diesels die vanaf november geen toegang meer hebben persoonlijk zijn aangeschreven. Per abuis zijn ook een aantal eigenaren aangeschreven wier voertuigen vrijgesteld zijn voor de Amsterdamse milieuzone omdat de eigenaren in de milieuzone wonen. Deze personen hebben inmiddels allemaal een herstelbrief ontvangen.

Alle informatie over de milieuzone Amsterdam 2020 en vrijstellingen die voor bepaalde typen voertuigen gelden, waaronder kampeervoertuigen, is daarnaast terug te vinden op amsterdam.nl/milieuzone. Op verschillende kanalen is de inspraakperiode bekend gemaakt. Op kanalen van de gemeente zoals de website en social media, maar ook via externe kanalen zoals een advertentie in de Echo en in de Telegraaf. Het ontwerpverkeersbesluit is op 6 januari gepubliceerd in de Staatscourant en op de website van de gemeente.

Bij communicatie over de sloopregeling wordt altijd aangegeven dat het een optie is om het voertuig te laten slopen. Dit is geen verplichting. Men kan ook besluiten het voertuig te verkopen of buiten de milieuzone te blijven gebruiken.

Het college is van mening dat de plannen ruim op tijd zijn aangekondigd.

11.2 Participatie en inspraak

Door een enkele indiener is aangevoerd dat te weinig inspraak plaats heeft gevonden en een andere indiener vraagt zich af in hoeverre belanghebbenden, belangenorganisaties, burgers en experts betrokken zijn bij de besluitvorming.



“De brief die ik ontving wekt stellig de indruk dat het besluit al is genomen.”

Reactie van het college

Het college heeft in mei 2019 een eerste versie van het Actieplan Schone Lucht gepubliceerd. Daarnaast is er in de zomer van 2019 een participatieplatform opgezet waarbij iedereen zijn of haar ideeën rondom de voorgenomen plannen kon geven en vragen kon stellen.

Van 6 januari tot en met 17 februari 2020 was het mogelijk om een zienswijze in te dienen tegen het ontwerpverkeersbesluit dat ter inzage lag. Hierbij had iedereen de mogelijkheid om zijn of haar mening te geven over de plannen. De procedure die de gemeente hier volgt, namelijk de uniforme openbare voorbereidingsprocedure ex afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, is een vorm van inspraak. De gemeente heeft iedere ingediende zienswijze aandachtig bekeken en meegenomen in de afweging voor het definitieve besluit. In deze Nota van Beantwoording worden alle ingediende zienswijzen beantwoord.

In het voortraject is uitvoerig overleg gepleegd met belangenorganisaties zoals BOVAG, ANWB, en FEHAC, met het Rijk, (regio)gemeenten, de Vervoerregio, de stadsdelen, en de Commissie Bevoorrading Amsterdam (CBA), over de inhoud en uitvoering van de milieuzone Amsterdam 2020.

H12

Zienswijzen over de relatie met andere maatregelen

12.1 Fijnstoftoeslag

De indieners hebben aangegeven bovenop de nieuwe regels voor milieuzones ook al verplicht fijnstoftoeslag te moeten betalen. Een enkele indiener voert aan dat het juist goed zou zijn als de fijnstoftoeslag wordt verhoogd.

Reactie van het college

Fijnstoftoeslag op de motorrijtuigenbelasting is vanaf januari 2020 door de Rijksoverheid ingevoerd om het bezit en gebruik van dieselauto's minder aantrekkelijk te maken en luchtvervuiling die door deze voertuigen wordt veroorzaakt aan te pakken. Door de toeslag betaalt men ongeveer 15% meer motorrijtuigenbelasting. Op de website van de RDW is de fijnstofuitstoot van een voertuig terug te vinden.

Het invoeren van fijnstoftoeslag is dus net als het invoeren van milieuzones gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit, maar deze maatregel is niet ingevoerd door de gemeente. De gemeente is ook niet bevoegd de toeslag te verlagen of te verhogen. Meer informatie over fijnstoftoeslag is te vinden op www.rijksoverheid.nl.

“Ik betaal al meer bij mijn wegenbelasting om dat ik diesel rij.”

12.2 Youngtimerregeling

De indieners geven aan voor een voertuig te hebben gekozen die onder de youngtimerregeling valt, omdat dit voor hen financieel aantrekkelijk was. Zij geven aan dat ze zijn gestimuleerd om hiervoor te kiezen, terwijl de gemeente deze voertuigen vanaf november 2020 gaat weren.

Reactie van het college

De youngtimerregeling is een tegemoetkoming voor ondernemers uitgevoerd door de Belastingdienst. De gemeente begrijpt dat het weren van youngtimers die rijden op diesel voor ondernemers (financiële) consequenties kan hebben. Maar de milieuzone Amsterdam 2020 wordt ingevoerd in het belang van schone lucht en daarmee de gezondheid van alle inwoners en bezoekers van Amsterdam. De gemeente maakt daarom een belangenafweging, waarbij aan het algemeen belang dat wordt gediend met deze milieuzone zwaarder gewicht wordt toegekend dan aan het individuele belang. Evenals andere voertuigen die worden geweerd in de milieuzone Amsterdam 2020 hebben de eigenaren van deze dieselyoungtimers de mogelijkheid om hun voertuig buiten de milieuzone te blijven gebruiken.

12.3 Stapeling van maatregelen

De indieners zien de milieuzone Amsterdam 2020 als de zoveelste maatregel die bovenop al andere geldende maatregelen komt zoals bijvoorbeeld de hoge parkeertarieven, het dure openbaar vervoer en erfpacht. Hier wordt ten onrechte geen rekening gehouden met een tegemoetkoming van de Belastingdienst richting jou als ondernemer.

Reactie van het college

Het college is op grond van de Wegenverkeerswet en het RVV bevoegd om milieuzones in te voeren in het belang van schonere lucht en daarmee de gezondheid van alle inwoners en bezoekers van Amsterdam om de ambities op het gebied van schone lucht te realiseren.

Het verhogen van de parkeerkosten is een maatregel om de leefbaarheid in de stad te verbeteren en de binnenstad toegankelijk te houden. Het overstapbeleid naar eeuwigdurende erfpacht is



“Goed plan om de zogenoemde DET, datum eerste toelating, te vervangen door de daadwerkelijke uitstootklasse conform de RDW registratie voor de controle in de milieuzone. Alleen moet dit ook gaan gelden voor de bewoners parkeervergunning regeling ‘schoner parkeren’.”

van een geheel andere orde. Voor wat betreft het OV verwijst het college naar paragraaf 9.3. Al deze maatregelen dienen verschillende doelen. Het college is van mening dat er geen sprake is van een stapeling van maatregelen met betrekking tot luchtkwaliteit.

12.4 Parkeerbeleid

De indieners hebben aangevoerd dat het parkeerbeleid onvoldoende samenhang vertoont met het luchtkwaliteitsbeleid. Zo wordt in het parkeerbeleid niet uitgegaan van het begrip emissieklasse, of houdt het beleid geen rekening met landelijk geldende vrijstellingen voor kampeervoertuigen en oldtimers. Ook wordt door een enkele indiener aangegeven dat men zijn of haar parkeervergunning verliest als men het te weren voertuig weg moet doen. Een andere indiener voert aan dat het parkeerbeleid auto's al verschoont.

Reactie van het college

Om in aanmerking te komen voor een parkeervergunning is al geruime tijd de eis van kracht dat het voertuig waarvoor de vergunning wordt aangevraagd niet te oud is (datum eerste toelating). Deze regeling staat ook wel bekend als ‘schoner parkeren’. Het college onderzoekt of het mogelijk is om het toetsingscriterium emissieklasse, dat geldt voor milieuzones, ook op te nemen in de parkeerverordening.

Bewoners die hun auto wegdoen verliezen inderdaad hun parkeervergunning; wel kan aanspraak worden gedaan op de zogenaamde ‘spijtoptantenregeling’. Daarmee kunnen voormalige houders van een parkeervergunning – onder bepaalde voorwaarde – aanspraak maken op een nieuwe parkeervergunning zonder op de wachtlijst te hoeven staan, vervuilende voertuigen komen hiervoor echter niet in aanmerking. Evenmin zijn er plannen om het parkeerbeleid te verruimen. Dit betekent dat er geen voornemen is om het mogelijk te maken een parkeervergunning aan te vragen voor bijvoorbeeld oude kampeervoertuigen.

12.5 Andere gemeente schaft de milieuzone af

Indieners hebben aangevoerd dat andere gemeenten zoals Rotterdam milieuzones juist afschaffen.

Reactie van het college

De vraag of een gemeente een milieuzone invoert is aan de gemeente zelf. Het antwoord hangt niet af van de vraag of andere gemeentes een milieuzone invoeren of – zoals in het geval van Rotterdam – afschaffen. De vraag die iedere gemeente moet beantwoorden is of een milieuzone in die gemeente – al dan niet in het kader van een pakket van maatregelen – bijdraagt aan het oplossen van luchtkwaliteitsproblemen in die gemeente. In paragraaf 3.1 is uiteengezet dat en hoe de milieuzone Amsterdam 2020 bijdraagt aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam. Het feit dat Rotterdam een milieuzone afschaft is in dat verband dus niet relevant.



H13

Zienswijzen over milieuzone voor brom- en snorfietsen

13.1 Milieuzone voor brom- en snorfietsen

Een enkele indiener heeft aangevoerd dat de milieuzone voor brom- en snorfietsen moet worden aangescherpt of uitgebreid.

Reactie van het college

Het college heeft in 2018 een milieuzone voor brom- en snorfietsen ingevoerd. Deze milieuzone geldt voor brom- en snorfietsen met een Datum Eerste Toelating van 2010 en ouder. Het geldt binnen de gehele bebouwde kom, met uitzondering van de landelijke kernen in Noord.

De DET van 2010 en ouder is gekozen omdat daarmee nagenoeg alle 2-takt voertuigen worden geweerd. 2-takt voertuigen zijn de meest vervuilende voertuigen. Dat laat onverlet dat met deze DET ook 4-takt voertuigen worden geweerd; deze zijn immers ook vervuilend. De milieuzone geldt alleen niet in de landelijke kernen in Noord, omdat daar de belasting door de uitstoot voor andere weggebruikers zeer beperkt is.

Het college heeft in het Actieplan Schone Lucht de al in 2015 uitgesproken ambitie om de bebouwde kom per 2025 uitsluitend toegankelijk te maken voor uitstootvrije brom- en snorfietsen bevestigd. Er bestaat daarom nu geen aanleiding om de milieuzone voor brom- en snorfietsen tussentijds aan te scherpen of uit te breiden. Het ontwerpverkeersbesluit over de milieuzone Amsterdam 2020 heeft dan ook geen betrekking op de milieuzone voor brom- en snorfietsen.



Zienswijzen over elektrisch rijden

14.1 Elektrisch rijden is niet schoon en mensoonvriendelijk

Door de indieners is aangevoerd dat elektrisch rijden niet schoon is gelet op de accu en dat de accu's tevens onder mensoonvriendelijke omstandigheden worden gemaakt.

Reactie van het college

De milieuzone Amsterdam 2020 ziet uitsluitend op het weren van dieselloftuigen en verplicht niet tot elektrisch rijden. De gemeente juicht het gebruik van uitstootvrije voertuigen toe, zeker gezien de ambitie in 2030, wanneer alle voertuigen in Amsterdam uitstootvrij moeten zijn. Uitstootvrij is techniekneutraal, dat wil zeggen niet per se elektrisch.

Met betrekking tot elektrische voertuigen merkt het college het volgende op. Voor de productie van accu's voor telefoons en auto's wordt onder andere kobalt en nikkel gewonnen. Het college erkent dat dit in sommige landen inderdaad kan leiden tot mensoonvriendelijke omstandigheden. Tegelijkertijd is er nu nog geen alternatief voor kobalt en nikkel. Er wordt volop gewerkt aan het recyclen van accu's. Verantwoorde herkomst van deze grondstoffen heeft ook de aandacht van autofabrikanten. Daarnaast gaan de technologische ontwikkelingen bij batterijen hard en zijn deze gericht op het vermijden van het gebruik van schaarse grondstoffen. Er wordt verder volop gewerkt aan het recyclen van accu's, zodat de grondstoffen opnieuw gebruikt kunnen worden. Vóór die stap kunnen batterijen ook een zogeheten 'tweede leven' in de gebouwde omgeving krijgen, waarbij ze een rol spelen in de energiehuishouding.

In een waterstofauto wordt waterstof in een brandstofcel met zuurstof uit de lucht omgezet in water, waarbij elektriciteit geproduceerd wordt, wat een elektromotor aandrijft. De auto rijdt vervolgens emissievrij. Maar voor de productie van die waterstof is wel elektriciteit verbruikt. Door eerst elektriciteit om te zetten in waterstof en vervolgens waterstof

weer om te zetten in elektriciteit gaat wel 60% van de energie verloren. Het is veel efficiënter om een accu met groene stroom op te laden dan om de elektromotor aan te drijven. Overigens is ook een waterstofauto uitgerust met een batterij.

14.2 Elektrische voertuigen zijn duur

Door de indieners is aangevoerd dat elektrische voertuigen te duur zijn.

Reactie van het college

De milieuzone Amsterdam 2020 ziet uitsluitend op het weren van dieselloftuigen en verplicht niet tot elektrisch rijden. De gemeente juicht het gebruik van uitstootvrije voertuigen nu al zeker toe, zeker gezien de ambitie in 2030, wanneer alle voertuigen in Amsterdam uitstootvrij moeten zijn. Uitstootvrij is techniekneutraal, dat wil zeggen niet per se elektrisch.

Elektrische voertuigen zijn in de aanschaf inderdaad (nog) duurder dan benzine of diesel-aangedreven voertuigen. In het gebruik zijn elektrische voertuigen goedkoper. Dat komt niet alleen door de veel lagere energiekosten, maar ook doordat er veel minder onderhoud aan het voertuig nodig is. De aanschaf van een nieuwe auto (met of zonder brandstofmotor) is een behoorlijke investering. Voor brandstofmotoren is er al een goede tweedehands markt, voor uitstootvrije voertuigen is deze tweedehands markt in ontwikkeling.

14.3 Elektrisch rijden is onveilig

Door een enkele indiener is aangevoerd dat elektrische rijden onveilig is en dat het afkoelen bij een ongeluk lang duurt.



“En dan laten we hier voor het gemak de significant hogere aanschafprijs van elektrische auto's, het tegenvallende rendement (actieradius), levensduur van de accu's en de grote hoeveelheid chemisch afval die ze uiteindelijk opleveren nog buiten beschouwing.”

Reactie van het college

De milieuzone Amsterdam 2020 ziet uitsluitend op het weren van diesellootvoertuigen en verplicht niet tot elektrisch rijden. De gemeente juicht het gebruik van uitstootvrije voertuigen nu al zeker toe, zeker gezien de ambitie in 2030, wanneer alle voertuigen in Amsterdam uitstootvrij moeten zijn. Uitstootvrij is techniekneutraal, dat wil zeggen niet per se elektrisch.

Overigens zijn er geen aanwijzingen dat elektrisch rijden onveilig zou zijn. Voor voertuigen zijn er typekeuringen waarbij veiligheid een belangrijke rol speelt. Verder blijkt uit eind 2012 door het Duitse expertisecentrum DEKRA (DEKRA 12-11-2019) uitgevoerde brandtesten dat elektrische en hybride elektrische voertuigen met een lithium-ion accu bij brand minstens zo veilig zijn als voertuigen met verbrandingsmotoren en conventionele accu's. De vlammen- en rookontwikkeling bij brandende accu's bleek zelfs significant minder te zijn dan bij benzine en diesel. De rook van een dergelijke accubrand kan daarbij wel bijzonder giftig zijn, waardoor het gevaar daarvan vergelijkbaar is met die van een brand met conventioneel voertuig. Uit de tests die DEKRA uitvoerde kwam bovendien naar voren dat het vuur zich minder snel verspreidt, omdat er geen brandbare vloeistoffen uit de lithium-ion accu's lekken (RVO, juni 2014).

Alle elektrische auto's zijn zo gebouwd dat het hoogspanningssysteem na een ongeval standaard wordt uitgeschakeld wanneer de airbag wordt geactiveerd. Daarmee is direct elektrocutiegevaar geweken. De brandweer en andere hulpverleners besteden in het (bij)scholingsprogramma uitgebreid aandacht aan ongevallen bij alternatieve brandstoffen (LPG, CNG, accu's, waterstof).

14.4 Elektrisch rijden leidt tot meer vervoersbewegingen gelet op de zwaarte van het voertuig

Door een enkele indiener is aangevoerd dat elektrische voertuigen zwaarder zijn, waardoor minder kan worden vervoerd wat weer leidt tot meer vervoersbewegingen.

Reactie van het college

De milieuzone Amsterdam 2020 ziet uitsluitend op het weren van diesellootvoertuigen en verplicht niet tot elektrisch rijden. De gemeente juicht het gebruik van uitstootvrije voertuigen nu al zeker toe, zeker gezien de ambitie in 2030, wanneer alle voertuigen in Amsterdam uitstootvrij moeten zijn. Uitstootvrij is techniekneutraal, dat wil zeggen niet per se elektrisch.

Verder erkent het college dat het laadvermogen van elektrische voertuigen vanwege het accupakket over het algemeen minder is dan dat van conventionele voertuigen. De rijksoverheid voert op dit moment echter een experiment uit met een tijdelijke vrijstelling van rijbewijs C voor nul-emissie-bedrijfswagens. Dit houdt in dat bestuurders met rijbewijs B een elektrische bedrijfsauto mogen besturen als deze een toegestane maximummassa heeft van meer dan 3.500 kg maar minder dan 4.250 kg. Door deze vrijstelling kan met een grotere elektrische bedrijfsauto toch dezelfde hoeveelheid goederen vervoerd worden. Het experiment maakt onderdeel uit van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (Green Deal ZES), die de gemeente ook ondertekend heeft. Het experiment duurt tot 31 december 2022. Parallel hieraan wordt in Europees verband gewerkt aan het verhogen van de maximum massa voor elektrische bedrijfsauto's.

14.5 Laadinfrastructuur

Een enkele indiener heeft, onder meer in het kader van de ambitie van Amsterdam tot uitstootvrij verkeer in 2030 in de hele stad, aangegeven dat de gemeente moet zorgen voor een goede laadinfrastructuur. Een enkele indiener heeft verder aangevoerd dat elektrische voertuigen in Amsterdam nog niet altijd gebruikmaken van groene stroom en dat door fluctuaties in aanbod en vraag, in het licht van het laadvermogen van een laadpaal, de kans op stroomstoringen en lokale overbelasting groot is.

Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de



“Geld om een elektrische auto te kopen heb ik niet.”

verbetering van de luchtkwaliteit en in het verlengde daarvan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers van de stad.

Op dit moment zijn er circa 3.000 laadpunten bij openbare parkeerplaatsen in de stad. In 2019 is de uitbreiding van het al bestaande netwerk openbare snelladers geïntensiveerd. Inzet is dat er een mix ontstaat van oplaadmogelijkheden als antwoord op de vraag vanuit de verschillende verkeersmodaliteiten (personenauto's, bedrijfs- en vrachtwagens, taxi's). Het elektrisch rijden is nog in ontwikkeling en de gemeente zet zich in om hierop goed te anticiperen. Verder wordt op dit moment het project Flexpower uitgevoerd. Bij 452 palen (904 laadpunten) wordt het laden afgestemd op de beschikbaarheid van lokale duurzame energie (zon). Daarbij wordt tevens rekening gehouden met de feitelijke netbelasting op dat moment, zodat bij piekbelasting in de avonden minder snel geladen wordt. Zo doet de gemeente praktijkervaring op met de technieken voor het afstemmen van het laadproces.

Er is overigens op dit moment geen sprake van overbelasting van het netwerk. Verder werkt de gemeente aan de hand van de Routekaart Klimaatneutraal aan een samenhangend pakket van maatregelen voor het vergroten van het aandeel duurzame energie, het slim gebruiken daarvan op momenten van opwek en het intelligent benutten van het energienetwerk.

Zienswijzen over handhaving

15.1 Handhaving

De indieners voeren aan dat handhaving duur is en dat de kwaliteit van handhaving in Amsterdam slecht is. Andere indieners wijzen erop dat goede handhaving belangrijk is. Ook geeft een enkele indiener aan dat de kosten die gepaard gaan met de handhaving beter ingezet kunnen worden voor een verhoging van het subsidiebedrag.

Reactie van het college

De gezondheid van Amsterdammers en die van de bezoekers staan bij het college hoog in het vaandel. Amsterdammers leven door de kwaliteit van de lucht minder lang dan andere inwoners van Nederland. De gemeente neemt forse maatregelen om de gezondheid voor iedereen te verbeteren en dat brengt de nodige kosten met zich mee. De invoering van maatregelen zónder handhaving is gedoemd te mislukken. Wel merkt het college op dat een groot deel van de omvang van de milieuzone hetzelfde blijft, en dat op die plekken al camera's staan, zodat geen extra kosten hoeven te worden gemaakt.

15.2 Kentekenregistratie

Een enkele indiener maakt zich zorgen over de actualiteit van het kentekenregister van de RDW.

Reactie van het college

Het college baseert zich voor wat betreft toegang tot de milieuzone en handhaving daarvan op het kentekenregister van de RDW en gaat ervan uit dat deze up-to-date is. Voor vragen over (de juistheid van) kentekenregistraties adviseert het college u om contact op te nemen met de RDW. De gemeente gaat hier niet over.

“Ik hoef u niet te vertellen dat handhaving niet het sterkste punt is van de gemeente Amsterdam, en zonder handhaving het plan geen waarde heeft.”

Handhaving gebeurt vooral met kentekencamera's (ANPR) die in een cordon rondom de stad zijn geplaatst. Bijna 100% van de voertuigen die binnen de milieuzone rijden worden daarmee gescand. De boete wordt automatisch verstrekt via het CJIB. Daarnaast kan gehandhaafd worden met verplaatsbare camera's in de stad en zet de gemeente buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) in.

Zienswijzen over flankerend beleid

16.1 Ontheffingen en vrijstellingen

De indieners wijzen in de zienswijzen op bepaalde specifieke persoonlijke of werkomsstandigheden die een ontheffing van de milieuzone Amsterdam 2020 volgens hen zou mogen rechtvaardigen. De indieners verzoeken in hun zienswijze ook om een ontheffing.

Verder wordt verzocht om ontheffingsmogelijkheden voor bewoners, mensen die werken in Amsterdam, gehandicapten en mantelzorgers. Door indieners wordt gevraagd om (dag)ontheffingen voor campers, foodtrucks, voertuigen voor hobbymatig paardenvervoer en andere specialistische voertuigen met een emissieklasse 3. Ook wordt door de indieners verzocht om een ontheffing voor voertuigen waarvan kan worden aangetoond dat deze al dan niet door het (achteraf) laten inbouwen van een roetfilter net zo schoon zijn als emissieklasse 4. Een enkele indiener vraagt om een vrijstelling voor alle kampeervoertuigen met SA code. De indieners vragen om een overgangsregeling voor bestaande situaties. Indieners geven aan dat het ontheffingenbeleid te laat bekend wordt gemaakt, zodat men niet weet waar men aan toe is. Een enkele indiener verzoekt om de leges voor Amsterdamse museumbussen te handhaven op het huidige bedrag van € 25,00. Tot slot vragen indieners om een uitzondering in verband met persoonlijke (financiële) omstandigheden.

Reactie van het college

Het college waardeert het zeer dat indieners hun persoonlijke omstandigheden uitgebreid, en soms voorzien van bewijsstukken, in het kader van de inspraak naar voren hebben gebracht. Dat geldt voor de indieners die dit schriftelijk hebben gedaan. En ook voor de indieners die de moeite en de tijd namen om tijdens de door de gemeente Amsterdam georganiseerde inspraakavonden in de zeven stadsdelen hun zienswijze mondeling in te dienen of toe te lichten.

De geschetste situaties zijn voor zover mogelijk

meegenomen bij het ontheffingenbeleid. Tegelijk merkt het college op dat ontheffingen slechts beperkt verleend worden. Als er veel ontheffingen worden verleend, rijden er veel vervuilende voertuigen rond en dat is niet in het belang van een goede luchtkwaliteit.

Het ontheffingenbeleid is dan ook het resultaat van een afweging. Die afweging houdt enerzijds rekening met het zwaarwegende belang dat is gediend met de milieuzone Amsterdam 2020, namelijk verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. Anderzijds wordt rekening gehouden met de gevolgen die de milieuzone Amsterdam 2020 heeft voor individuen en bedrijven. Uitgangspunt is dat het college slechts in uitzonderlijke gevallen ontheffing verleent. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en zoals ook al aangekondigd wordt gelijktijdig met het verkeersbesluit en deze Nota van Beantwoording ontheffingenbeleid vastgesteld.

Hieronder volgt een beschrijving van de meeste relevante ontheffingsmogelijkheden die zijn opgenomen in het beleid. Het betreft niet alle ontheffingen, maar een samenvatting. Voor vrachtauto's verandert er beleidsmatig niets. Voor de precieze voorwaarden en details wordt verwezen naar het ontheffingenbeleid. Uitsluitend dat ontheffingenbeleid is bepalend. Een ontheffing moet altijd worden aangevraagd.

Met betrekking tot het door een indiener opgeworpen punt dat de hoogte van de leges voor de ontheffing voor Amsterdamse museumbussen op € 25,00 moet worden gehandhaafd, overweegt het college dat de leges jaarlijks opnieuw worden vastgesteld door de gemeenteraad.

Dagontheffingen

Er zijn dagontheffingen voor bedrijfs- en vrachtauto's (N1, N2 of N3) die niet aan de toelatingseisen van de milieuzone Amsterdam 2020 voldoen, voor Amsterdamse museumbussen en voor museale legervoertuigen.



“Verbind voor de stadspashouders geen voorwaarden aan de subsidie die stellen waar de auto vandaan moet komen. Als iemand een knappe auto vindt via Marktplaats die aan de voorwaarden voldoet, dan moet dit geen probleem opleveren.”

Campingontheffing

In de milieuzone Amsterdam 2020 liggen de campings Vliegenbos, Zeeburg en Camping City. Deze campings ontvangen jaarlijks veel bezoekers met kampeervoertuigen. Er is gebleken dat een belangrijk deel (meer dan 50%) van deze kampeervoertuigen niet voldoet aan de eisen in de milieuzone. Om problemen in de bedrijfsvoering van deze campings te voorkomen is een in- en uitrijdontheffing voor kampeervoertuigen met SA code opgenomen in het ontheffingenbeleid. Voorwaarde is dat verblijf op een camping moet worden aangetoond.

Medische ontheffing

Er is een landelijk voorgeschreven ontheffing voor voertuigen die niet voldoen, maar aantoonbaar zijn aangepast voor € 500,- of meer in verband met een handicap van de voertuigeigenaar, een gezinslid of een persoon aan wie de eigenaar mantelzorg verleent. De uitgangspunten voor deze ontheffing komen voort uit landelijke regelgeving. Deze ontheffing wordt voor maximaal 3 jaar verleend. Ook als de ontheffing is verleend door een andere gemeente, heeft men hiermee toegang tot de milieuzone Amsterdam 2020.

Tijdelijke ontheffing emissieklasse 3 bedrijfsauto's

Voor dieselbedrijfsauto's met emissieklasse 3 kan een tijdelijke ontheffing van 6 maanden worden aangevraagd als het voertuig tussen 7 oktober 2015 en 19 november 2019 op naam van de huidige eigenaar is gezet. Deze ontheffing kan op aanvraag worden verlengd tot en met 31 oktober 2021. Na 31 oktober 2021 zal deze ontheffingsmogelijkheid er niet meer zijn.

Ontheffing lange levertijd vervangend voertuig

Voor een personen- en bedrijfsauto die niet aan de toelatingseisen van de milieuzone Amsterdam 2020 voldoet, kan in verband met de aanschaf van een vervangend uitstootvrij voertuig dat nog niet geleverd is ontheffing worden verleend. Voor vrachtauto's en autobussen die niet voldoen kan een dergelijke ontheffing worden aangevraagd als het voertuig wordt vervangen door een emissieklasse

6 of uitstootvrij voertuig dat nog niet geleverd is. Deze ontheffing wordt verleend voor de duur van de levertijd plus een maand, met een maximum van twaalf maanden.

Hardheidsclausule

Als men onevenredig wordt geraakt door de milieuzone Amsterdam 2020, kan een beroep worden gedaan op de hardheidsclausule. Op grond van de hardheidsclausule zal de aanvraag afzonderlijk worden beoordeeld.

Vrijstellingen

Naast de hierboven beschreven lokale ontheffingen, zijn er ook een aantal landelijke vrijstellingen en ontheffingen. Deze komen voort uit de wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) in verband met de landelijke harmonisatie van milieuzones. Op de landelijk geregelde vrijstellingen heeft de gemeente geen invloed.

Er geldt een automatische vrijstelling voor

- kampeerwagens met een SA code waarvan de eigenaar in de milieuzone woont,
- oldtimers (dit zijn voertuigen van 40 jaar en ouder),
- rolstoeltoegankelijke voertuigen die als zodanig staan geregistreerd in het kentekenregister van de RDW, en
- vrachtauto's met carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31, SB of SF tot het voertuig 13 jaar oud is. Bij de laatste categorie gaat het om voertuigen voor speciale doeleinden zoals betonmolens of straatvegers.

Ook geldt er een ontheffing voor 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 tot het voertuig 13 jaar oud is. Deze ontheffing moet wel eerst bij de Rijksdienst voor ondernemend Nederland worden aangevraagd.

16.2 Subsidieverordening sloop en schoon alternatief vervoer Amsterdam

16.2.1 Sloopsubsidie

Indieners hebben aangegeven zich niet te kunnen vinden in de subsidievoorwaarden voor het slopen van de diesel voertuigen. Zo hebben de indieners aangegeven dat het beschikbare subsidiebedrag te laag is om een vervangend voertuig te kunnen kopen. Ook moet bij de hoogte van het subsidiebedrag rekening worden gehouden met de dagwaarde van



“Daar ik maar 300 meter vanaf de ring A10 woon, verzoek ik om een regeling voor deze 300m, de stad hoef ik verder niet in.”

het te slopen voertuig. De indieners vragen zich af waar het subsidiebedrag op is gebaseerd. Een enkele indiener stelt voor om de milieuzone Amsterdam 2020 niet door te laten gaan en met het bedrag dat daarmee vrijkomt het subsidieplafond te verhogen.

Verder hebben indieners aangegeven dat het aanvraagproces rondom de subsidie te ingewikkeld is en dat de uiterlijke aanvraagdatum voor het maximale sloopbedrag te snel komt, zeker nu voor deze datum het ontheffingenbeleid niet is vastgesteld. Andere indieners waren niet op de hoogte van de subsidieregeling en hebben hun voertuig al voor 1 januari 2020 laten slopen, zij verzoeken om subsidie met terugwerkende kracht. Tot slot wordt door een enkele indiener gesuggereerd om ook een subsidie op te nemen voor het achteraf laten inbouwen van een roetfilter.

Reactie van het college

De Subsidieverordening sloop en schoon alternatief vervoer Amsterdam is een regeling van de Amsterdamse gemeenteraad. De Subsidieverordening is sinds 1 januari 2020 in werking en loopt nog door tot en met 27 februari 2021. Het college is niet bevoegd om de Subsidieverordening zelf te wijzigen of aan te passen, ook niet naar aanleiding van deze zienswijzeprocedure.

Ten aanzien van de door indieners naar voren gebrachte punten kan het college wel aangeven welke keuzes aan de regeling ten grondslag liggen. Allereerst merkt het college op dat het subsidiebedrag een tegemoetkoming is en daardoor inderdaad niet altijd toereikend om een vervangend voertuig te kopen. De gemeente acht een tegemoetkoming van maximaal € 750,- (en per 1 april 2020 maximaal € 500,-) redelijk. Uitgangspunt is dat Amsterdammers die een vervuילend vervoermiddel gebruiken in de stad de verantwoordelijkheid hebben om bij te dragen aan gezondere lucht en hiervoor indien nodig zelf een investering doen voor het aanschaffen van een schoner alternatief.

De hoogte van het subsidiebedrag voor sloop is mede afhankelijk gesteld van het moment waarop een subsidieaanvraag wordt gedaan. Wie snel beslist, namelijk uiterlijk 31 maart 2020, komt in aanmerking voor een extra bedrag van € 250,- bovenop de

€ 500,-. De gemeente acht dit een redelijke termijn. Door het stimuleren van een snelle beslissing krijgen aanvragers de mogelijkheid tijdig uit te zoeken welk schoner alternatief goed bij hen past. Het subsidiebedrag voor sloop (maximaal € 750,-) vormt samen met het subsidiebedrag voor de aanschaf van alternatief vervoer (maximaal € 1250,-), in totaal maximaal € 2000,-, een bedrag waarmee een overstap zonder of met geringe meerkosten gemaakt kan worden.

De subsidieverordening is op 17 december 2019 gepubliceerd in het Gemeentebblad (2019, 318986) en vanaf die datum dus voor iedereen toegankelijk. Voorwaarde om in aanmerking te komen voor subsidie is dat het voertuig pas mag worden gesloopt nadat een aanvraag is ingediend. Aanvragen kunnen vanaf 1 januari 2020 worden ingediend. De indieners die hebben aangegeven hun voertuig al voor 1 januari 2020 te hebben gesloopt, komen dus niet in aanmerking voor subsidie. Indien zij toch wat willen ondernemen, kunnen zij een subsidieaanvraag indienen en tegen de afwijzing van die aanvraag bezwaar maken.

Alle informatie over het aanvragen van de subsidie is terug te vinden op de website van de gemeente Amsterdam. Voor vragen kan worden gebeld naar 14 020 of een e-mail worden gestuurd naar subsidies@amsterdam.nl.

16.2.2 Vervangingssubsidie

De indieners geven aan het niet eens te zijn met de voorwaarden van de vervangingssubsidie. Zo wordt aangevoerd dat het niet eerlijk is dat slechts stadspashouders met groene stip in aanmerking komen voor een dergelijke subsidie, maar dat mensen met een stadspas met blauwe ruit dan wel iedereen hiervoor in aanmerking zou moeten komen. Tevens is gebleken dat de indieners het aantal dealerbedrijven waar zij terecht kunnen voor de aanschaf van een alternatief vervoermiddel beperkt vinden. Zij zijn het er daarnaast niet mee eens dat slechts gekozen kan worden uit bedrijven die zich hebben aangemeld om deel te nemen en op de website van de gemeente vermeld staan. Volgens de indieners verkopen deze bedrijven enkel dure voertuigen die qua prijs niet in verhouding staan tot het subsidiebedrag. Indieners zouden in het kader van deze subsidieregeling dan ook de keuze willen hebben om hun vervangende voertuig ook bij andere bedrijven of via marktplaats aan te schaffen. Verder heeft een enkele indiener aangevoerd dat deze subsidieregeling ten onrechte niet is afgestemd op de landelijke subsidieregeling voor de aanschaf van elektrische auto's.



“Mijn auto heeft een waarde van 15.000 euro, dus 750 euro subsidie is niks.”

Reactie van het college

De Subsidieverordening sloop en schoon alternatief vervoer Amsterdam is een regeling van de Amsterdamse gemeenteraad. De Subsidieverordening is sinds 1 januari 2020 in werking en loopt nog door tot en met 27 februari 2021. Het college is niet bevoegd om de Subsidieverordening zelf te wijzigen of aan te passen, ook niet naar aanleiding van deze zienswijzeprocedure.

Ten aanzien van de door indieners naar voren gebrachte punten kan het college wel aangeven welke keuzes aan de regeling ten grondslag liggen.

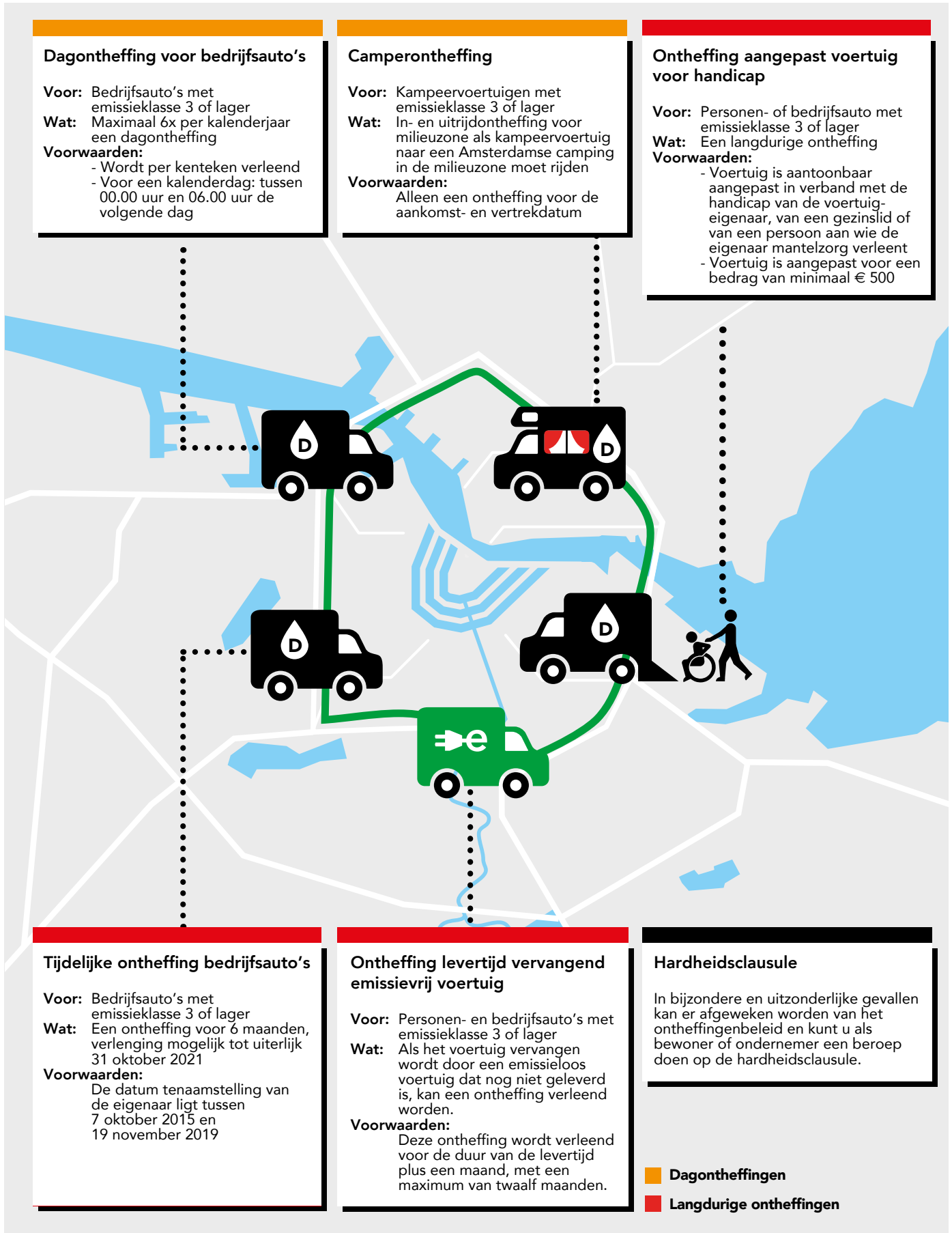
Voor de groep Amsterdammers met beperkte financiële draagkracht, namelijk de stadspashouders met groene stip, is er een aanvullende subsidie beschikbaar. De gemeente Amsterdam stelt de Stadspas met ‘groene stip’ beschikbaar voor inwoners met een inkomen tot 120% van het wettelijk sociaal minimum en weinig vermogen. Deze inkomensgrens vormt een in breder verband gehanteerde en daarmee geaccepteerde norm voor definiëring van een laag inkomen. Ander voordeel van aansluiting bij de Stadspas met groene stip is dat de toetsing (op inkomen) al is gedaan, wat weer ten goede komt aan een efficiëntie uitvoering van deze stimuleringsregeling. De stadspas met blauwe ruit is bedoeld voor een bepaalde leeftijdscategorie. Deze pas ontvangt men automatisch als men recht heeft op een AOW-uitkering, deze is in tegenstelling tot de stadspas met groene stip dus niet gekoppeld aan inkomen.

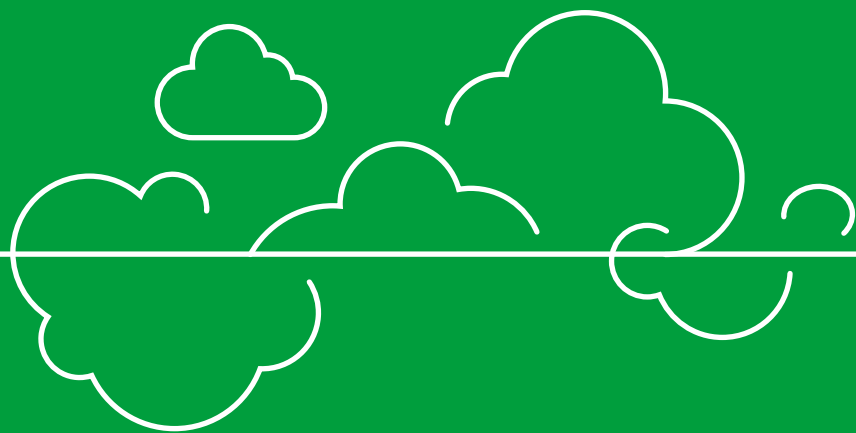
Om misbruik en fraude zoveel mogelijk te voorkomen is ervoor gekozen de mogelijkheid om een vervangend voertuig aan te schaffen te beperken tot bedrijven die zich aanmelden om deel te nemen aan de subsidieregeling en aan bepaalde voorwaarden voldoen. Het is aan bedrijven zelf om zich aan te melden. Het college heeft daar geen invloed op en kan bedrijven niet verplichten om mee te doen. Bedrijven kunnen zich overigens nog steeds aanmelden. Als een bepaald bedrijf nog niet op de lijst staat, heeft men de mogelijkheid het betreffende bedrijf erop te wijzen dat aanmelden mogelijk is door een mail te sturen naar milieuzone@amsterdam.nl. Het bedrijf wordt, als aan alle voorwaarden wordt voldaan, op de website geplaatst. Vervolgens kan men het vervangende voertuig dan ook bij dat bedrijf aanschaffen.

In het Klimaatakkoord is opgenomen dat er voor particulieren een landelijke aanschafsubsidie komt voor nieuwe en tweedehands elektrische auto's. Deze regeling is van kracht vanaf 1 juli 2020 en is tot stand gekomen in overleg met de sector. De gemeente heeft hier geen invloed op. De rijkssubsidie staat los van deze gemeentelijke subsidie, die is gekoppeld aan de Amsterdamse milieuzones die per november 2020 worden uitgebreid en aangescherpt.



Figuur 7: Ontheffingen





Begrippenlijst

Autobus

Voertuig dat is geclassificeerd als M2 of M3 en een voertuig dat volgens het kentekenregister een bus is

BABW

Besluit administratieve bepalingen betreffende het wegverkeer

Bedrijfsauto

Een voertuig van de voertuigcategorie N en een voertuig dat volgens het kentekenregister een bedrijfsauto is, met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3.500 kg

Bromfiets

Motorvoertuig met een maximale constructiesnelheid van 45 km/uur

CROW

Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechniek

Datum Eerste Toelating (DET)

De datum waarop het voertuig in gebruik is genomen, zoals voor in Nederland geregistreerde voertuigen is vastgelegd in het kentekenregister van de RDW

Emissieklasse

Klasse van uitstoot van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes door een voertuig als bedoeld in de bijlage van het Kentekenreglement

EVRM

Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden

Hardheidsclausule

Bepaling in het ontheffingenbeleid bedoeld voor schrijnende situaties

Landelijke harmonisatieregeling

Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones (Staatsblad 2019, 398)

Milieuzone Amsterdam 2020

De milieuzone voor dieselpersonenauto's, de aanscherping van de milieuzone voor dieselbedrijfsauto's en de geografische uitbreiding van de huidige milieuzones voor alle voertuigcategorieën

Personenauto

Voertuig van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M1 en een voertuig dat blijkens het kentekenregister een personenauto is

Taxi

Voertuig met M1-voertuigcode dat blijkens het kentekenregister een taxi is

Uitstootvrij voertuig

Voertuig zonder uitlaatmissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes

Vrachtauto

Motorvoertuig, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3500 kilogram

RDW

Dienst Wegverkeer

Ring A10

De A10 vormt de ring van Amsterdam. De A10 begint en eindigt bij het knooppunt Coenplein en heeft een lengte van 32 kilometer

**RVV**

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

S100

Een ringweg rond het centrum van Amsterdam welke loopt over de Nassaukade, Stadhouderskade, Mauritskade, Zeeburgerdijk, Panamalaan, Piet Heinkade, De Ruijterkade, Westerdoksdijk, Van Diemenstraat en Houtmankade

Snorfiets

Motorvoertuig met een maximale constructiesnelheid van 25 km/uur

Wm

Wet milieubeheer

WVV

Wegenverkeerswet 1994

Colofon

Deze Nota van Beantwoording is een uitgave van de Gemeente Amsterdam. Ruimte en Duurzaamheid, programma Luchtkwaliteit.

Tekst:

Vormgeving: DSGN.FRM

April 2020, Amsterdam

[amsterdam.nl](https://www.amsterdam.nl)