



Gemeente
Amsterdam

Nota van Beantwoording

Uitstootvrije zone bedrijfs-
en vrachtauto's 2025

18 juni 2024





Inhoudsopgave

Inleiding	5
1 Samenvatting	7
1.1 Waarom een uitstootvrije zone?	7
1.2 Inhoud zienswijzen	7
1.3 Reacties en conclusie van het college	8
1.4 Definitief verkeersbesluit	9
2 Zienswijzen waarin de uitstootvrije zone wordt gesteund	10
3 Zienswijzen over de onderbouwing van de uitstootvrije zone	11
3.1 Verbetering luchtkwaliteit/vermindering CO ₂	11
3.2 Algemene beginselen van behoorlijk bestuur	16
3.2.1 Evenredigheids, proportionaliteitsbeginsel en zorgvuldigheidsbeginsel	16
3.2.2 Motivering	18
3.2.3 Alternatieven voor de uitstootvrije zone	18
3.2.4 Uitstoot/vieze lucht komt van buiten Amsterdam	19
3.2.5 Relatie tot de rest van de wereld	19
3.2.6 Uitstoot is al minimaal	19
3.2.7 Gemeente geeft zelf niet het goede voorbeeld	20
3.2.8 Het probleem wordt slechts verplaatst	20
3.2.9 Negatieve gevolgen voor het klimaat en het milieu	21
4 Zienswijzen over de omvang van de uitstootvrije zone	22
4.1 Uitstootvrije zone moet groter	23
4.2 Uitstootvrije zone moet kleiner of er moeten corridors komen	25
5 Zienswijzen over (alternatieve) toelatingseisen	28
5.1 Toepassing landelijke regelgeving	28
5.2 Alternatieve toelatingseisen	29
5.2.1 Brandstof	29
5.2.2 Toelatingseisen voertuigen	30
5.2.3 Overige toelatingseisen	32
5.2.4 Strengere toelatingseisen	33
6 Zienswijzen over bebording en andere tekens, handhaving en monitoring	34
6.1 Bebording en andere tekens	34
6.2 Handhaving	34
6.3 Monitoring	35



7	Zienswijzen over specifieke gevolgen van de uitstootvrije zone	36
7.1	Gevolgen voor ondernemers en ondernemingen	36
7.1.1	Negatieve financiële gevolgen	36
7.1.2	Negatieve gevolgen voor de concurrentie	39
7.1.3	Negatieve gevolgen voor het internationaal transport	40
7.2	Negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners	41
8	Zienswijzen over alternatieve oplossingen	44
8.1	Andere bronnen van vervuiling en CO ₂ -uitstoot aanpakken	44
8.1.1	Schiphol	44
8.1.2	Verkeer over het water	44
8.1.3	Afval uit Italië	46
8.1.4	Autobussen en touringcars	46
8.1.5	Taxi's	46
8.1.6	Openbaar vervoer	46
8.1.7	Landbouw, industrie en vervuilende industrie	47
8.1.8	Mobiele werktuigen	47
8.2	Hubs en andere vormen van slimmer transport	48
8.3	Overige aangedragen oplossingen	49
8.3.1	Venstertijden	49
8.3.2	Verplaatsen markthallen	49
8.3.3	Recycling van batterijen e.a. doorberekenen	49
8.3.4	Europees aanpakken CO ₂ en luchtkwaliteit in plaats van lokaal	50
8.3.5	Ombouw naar uitstootvrije aandrijving	50
8.3.6	Huidig beleid behouden	50
8.3.7	Verduurzaming goederenbezorging en wagenpark door de gemeente Amsterdam	50
8.3.8	Dieselbrandstoffen gericht afbouwen	51
8.3.9	'Coding the curbs'	51
8.3.10	Individuele bijdrage aan de luchtkwaliteit in kaart brengen	51
8.3.11	Meer lokaal ondernemen	52
9	Zienswijzen over moment van invoering	53
9.1	Maatregel komt te snel	53
9.2	Uitstel tot specifieke datum	55
9.3	Maatregel komt niet snel genoeg	56
10	Zienswijzen over communicatie en inspraak	57
10.1	Communicatie	57
10.2	Inspraak	62
11	Zienswijzen over een relatie tot andere maatregelen	64
11.1	Parkeren	64
11.2	Varen	65
11.3	Overig	65
12	Zienswijzen over elektrisch rijden	68
12.1	Uitstootvrij voertuig is niet beschikbaar, niet geschikt of niet leverbaar	68
12.2	Onvoldoende aanbod tweedehands elektrische voertuigen	72
12.3	Rijbewijs/tachograaf/verkeersbord	72
13	Zienswijzen over laden	74
13.1	Netcongestie	74
13.2	Laadplekken	76
13.3	Waterstoftankstations	79



14	Zienswijzen over flankerend beleid	80
14.1	Ontheffingen/vrijstellingen/uitzonderingen	80
14.1.1	Kampeerwagens	80
14.1.2	Categorieën ondernemers	80
14.1.3	Financiële omstandigheden	81
14.1.4	Ontheffing niet verkrijgbare voertuigen	82
14.1.5	Lange levertijd en hardheidsclausule	83
14.1.6	Type brandstof/Emissieklasse	83
14.1.7	Weinig rijden	84
14.1.8	Bereiken bepaalde plek	84
14.1.9	In verband met woonplaats	84
14.1.10	Zienswijzen naar aanleiding waarvan het ontheffingenbeleid wordt aangepast	85
14.1.11	Overig	86
14.1.12	Kosten aanvraag ontheffing	87
14.2	Subsidie en leningen	87
14.2.1	Sloopsubsidie	87
14.2.2	Aanschafsubsidie	89
14.2.3	Lening	90
14.3	Overige flankerende maatregelen	90
15	Zienswijzen over schadevergoeding en nadeelcompensatie	93
	Begrippenlijst	95



Inleiding

Waarom deze nota van beantwoording?

Op 18 juli 2023 heeft het college ingestemd met vrijgeven van het 'Ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Amsterdam 2025' voor inspraak. In dat ontwerpverkeersbesluit is de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's met overgangsregelingen aangekondigd. Dit is één van de maatregelen die het college neemt om de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. De maatregelen dragen ook bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot. Voor een overzicht van de maatregelen die in de huidige bestuursperiode tot en met 2026 worden genomen verwijst het college naar de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026.

Gevolgte procedure en zienswijzen

Om de verschillende belangen zo goed mogelijk in beeld te krijgen en een evenwichtig besluit te kunnen nemen heeft het college voor de besluitvorming over de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht toegepast. Het ontwerpverkeersbesluit zoals hierboven genoemd heeft in het kader van die procedure ter inzage gelegen van 11 september tot en met 23 oktober 2023 op amsterdam.nl/inspraak. Daarnaast lag het ontwerpverkeersbesluit fysiek ter inzage bij het stadsloket Centrum van de gemeente Amsterdam. Iedereen, zowel Amsterdammers als mensen van buiten Amsterdam, en bedrijven en andere organisaties konden gedurende deze periode een zienswijze indienen tegen het ontwerpverkeersbesluit. Dit kon digitaal via het webformulier op amsterdam.nl/inspraak, per post of mondeling tijdens één van de 10 inloopavonden die hiervoor zijn georganiseerd in de verschillende stadsdelen en Weesp.

Er zijn in totaal 373 zienswijzen ingediend. De ingediende zienswijzen zijn aandachtig gelezen en in deze Nota van Beantwoording wordt daarop gereageerd. Iedereen die een zienswijze heeft

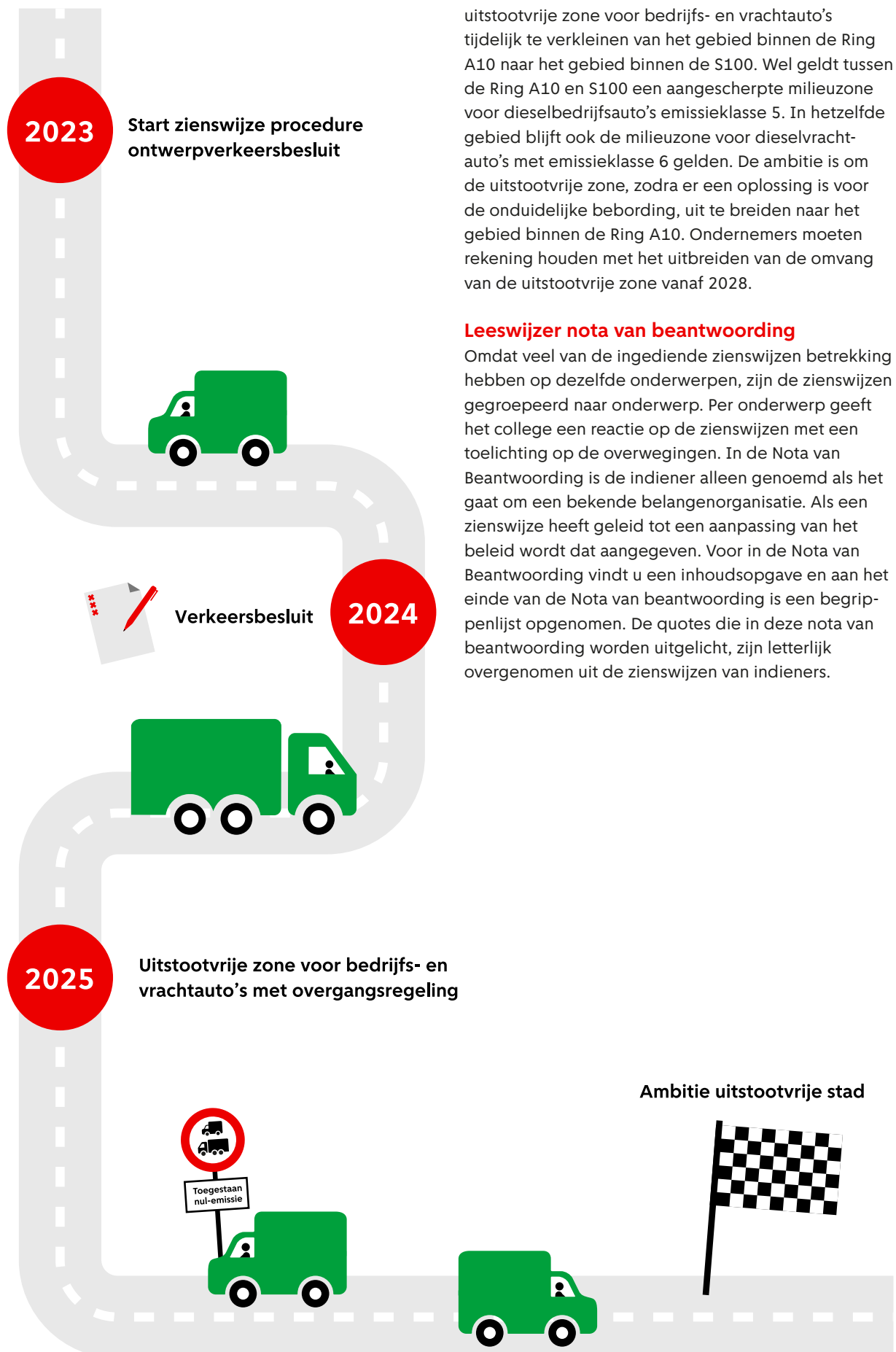
ingediend ontvangt een persoonlijk bericht. In dit bericht staat aangegeven waar in de Nota van Beantwoording de reactie op de ingediende zienswijze te vinden is. Er zijn 7 zienswijzen niet-ontvankelijk verklaard, omdat ze te laat zijn ingediend of na een verzoek om aanvullende informatie niet zijn aangevuld. Deze zienswijzen zijn niet meegenomen in de Nota van Beantwoording. Wel ontvangen deze indieners een persoonlijk bericht met een nadere toelichting.

Met deze Nota van Beantwoording worden ook het definitieve verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid bekendgemaakt. Het definitieve verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid worden bekendgemaakt in het Gemeenteblad via officielebekendmakingen.nl en op de website amsterdam.nl/uitstootvrijvervoer vermeld.

Omvang van de uitstootvrije zone tijdelijk verkleind

Het college heeft besloten om de omvang van de uitstootvrije zone tijdelijk te verkleinen. Het college licht dat hieronder verder toe.

In het ontwerpverkeersbesluit bedrijfs- en vrachtauto's werd ervan uitgegaan dat de uitstootvrije zone dezelfde omvang zou hebben als de milieuzone voor dieselpersonenauto's. Hiervoor was wel een wijziging van het RVV 1990 nodig. Het RVV 1990 regelt de verkeersregels. In het huidige RVV 1990 staan borden opgenomen die moeten worden gebruikt bij het instellen van de uitstootvrije zone. Echter, er zit overlap in de afbeeldingen op de borden. Dit zou voor onduidelijkheid en verwarring bij de weggebruiker kunnen zorgen. De landelijke aanpassing van het RVV 1990 (Het ontwerp 'Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone') die dit op moest lossen, is echter op 20 december 2023 controversieel verklaard door de Tweede Kamer. Dit betekent dat de Tweede Kamer het wetgevingsproces heeft stilgelegd. Het is nog onduidelijk wanneer het ontwerpbesluit weer in behandeling zal worden genomen. Daarom heeft het college in het voorjaar van 2024 besloten om de omvang van de





Samenvatting

1.1 Waarom een uitstootvrije zone?

De uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof vormt nog steeds een groot gezondheidsrisico. Deze stoffen veroorzaken luchtwegklachten en hart- en vaatziekten. Vooral kinderen, ouderen of mensen die al een luchtwegaandoening of hart- en vaatziekte hebben, lopen meer risico op het krijgen van gezondheidsklachten. Ook kunnen ongeboren kinderen gezondheidsklachten krijgen door de lucht die hun moeder inademt.¹ Volgens berekeningen van de GGD Amsterdam leeft de gemiddelde Amsterdammer ongeveer 11 maanden korter en rookt deze gemiddeld 4,4 sigaretten per dag mee door de luchtverontreiniging in de stad.² Dit onderstreept de noodzaak om de lucht in Amsterdam schoner te maken.

In het Actieplan Schone Lucht, dat door het college is vastgesteld op 1 oktober 2019, staat beschreven hoe wordt toegewerkt naar een uitstootvrij Amsterdam. De ambitie uit het Actieplan richt zich op het halen van de advieswaarden (uit 2005) van de WHO per 2030. Amsterdam ligt op schema om deze ambitie waar te maken. Echter op 22 september 2021 heeft de WHO de advieswaarden uit 2005 stevig aangescherpt. De gemeente ziet dit als een reden om de komende jaren te blijven inzetten op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. De Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit 2023-2026, die is vastgesteld op 6 juni 2023 door het college, geeft een overzicht van de maatregelen die in de huidige bestuursperiode worden genomen om de ambities uit het Actieplan Schone Lucht te realiseren. Eén van deze maatregelen

is het invoeren van een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 1 januari 2025.

Het college heeft echter besloten de omvang van de uitstootvrije zone tijdelijk te verkleinen tot het gebied binnen de S100. Voor meer informatie hierover verwijst het college naar de inleiding en naar hoofdstuk 4 van deze nota van beantwoording. Het college scherpt verder per januari 2025 ook de milieuzone voor dieselpersonenauto's aan naar emissieklasse 5 of hoger. De omvang van de milieuzone voor dieselpersonenauto's blijft gelijk aan de grenzen van de huidige milieuzone. De aanscherping van de milieuzone naar emissieklasse 5 of hoger gaat ook gelden voor dieselbedrijfsauto's. Deze milieuzone omvat het gebied tussen de Ring A10 en de S100. De genoemde maatregelen dragen, samen met de andere maatregelen die het college neemt om de luchtkwaliteit te verbeteren, bij aan de gezondheid van de bewoners en bezoekers van Amsterdam. Ook dragen de maatregelen gezamenlijk bij aan het verminderen van CO₂-uitstoot in Amsterdam.

1.2 Inhoud zienswijzen

In totaal zijn er 373 zienswijzen ingediend, waarvan 46 positieve zienswijzen. Hierbij hebben de indieners onder meer gewezen op het belang van het beschermen van de gezondheid en stank- en geluidsoverlast.

In andere zienswijzen hebben indieners aangegeven te twijfelen over de noodzaak en effecten van de uitstootvrije zone. Ook is aangevoerd dat de

- 1 World Health Organization. (2021). WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM_{2.5} and PM₁₀), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide. World Health Organization. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/345329>. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO
- 2 Landelijke GGD-rekentool waarbij is uitgegaan van de in 2022 gemeten jaargemiddelde fijnstof en NO₂-concentraties op achtergrondstations in het automatisch/Palmes meetnet, te weten:
 - 16,7 ug/m3 voor PM₁₀
 - 9,0 ug/m3 voor PM_{2.5}
 - 19,3 ug/m3 voor NO₂



maatregel onevenredige gevolgen heeft ten opzichte van het doel, dat de uitstoot van het betreffende voertuig al minimaal is en dat de maatregel juist negatieve gevolgen heeft voor het klimaat. Er zijn ook verschillende zienswijzen ingediend over de omvang van de uitstootvrije zone. Daarbij is aangevoerd dat omvang van de uitstootvrije zone groter moet, omdat inwoners van buiten de Ring A10 ook recht hebben op schone lucht. Andere indieners vinden juist de omvang van de zone moet worden verkleind of dat er op bepaalde plekken corridors moeten komen, bijvoorbeeld bij de jachthavens aan de Diemerzeedijk en bij Food Center Amsterdam.

Door indieners zijn ook suggesties gedaan voor alternatieve toelatingseisen, zoals bepaalde type brandstoffen (HVO en Bio LNG) die toegestaan zouden moeten blijven. Verder vinden indieners dat hybride voertuigen toegestaan zouden moeten blijven en is aangegeven dat naar de uitstoot van ieder individueel voertuig moet worden gekeken. Ook is aangegeven dat onderscheid zou moeten worden gemaakt tussen mensen die binnen en buiten de zone wonen of dat zou moeten worden gekozen voor een uitsterfbeeld. Een indiener vindt dat de uitstootvrije zone leidt tot een overschot aan verkeersborden. Door veel indieners is gewezen op de (financiële) negatieve gevolgen die de maatregel voor hen heeft, omdat een uitstootvrij voertuig te duur is. Indieners vinden dat sprake is van kapitaalvernietiging, omdat het huidige voertuig nog in goede staat verkeerd of nog niet is afgeschreven. Verder is aangegeven dat de maatregel negatieve gevolgen heeft voor de concurrentie en voor het internationaal transport.

Door verschillende indieners zijn suggesties gedaan voor alternatieve oplossingen. Zo is onder meer aangegeven dat het vliegverkeer op Schiphol, de zware scheepvaart en Tata Steel moeten worden aangepakt. Ook moeten mobiele werktuigen worden aangepakt volgens enkele indieners. Indieners vinden verder dat de maatregel financieel gezien te snel komt en verzoeken om uitstel. Enkele andere indieners vinden juist dat de maatregel eerder ingevoerd zou moeten worden.

Verschillende indieners hebben aangegeven dat zij de communicatietermijn kort vinden en daardoor verrast zijn door de aankondiging van de uitstootvrije zone. Ook vinden sommige indieners de communicatie onduidelijk of dat geen sprake is van echter inspraak.

Door indieners zijn verschillende zienswijzen ingediend over elektrisch rijden. Zo is aangevoerd dat een elektrisch voertuig voor hen niet beschikbaar is of niet geschikt is gelet op de actieradius, de oplaadtijd

of het benodigde trek- en laadvermogen. Daarnaast hebben indieners aangegeven dat het aanbod van tweedehands elektrische voertuigen onvoldoende is. Over het laden van elektrische auto's zijn ook verschillende zienswijzen ingediend. Daarbij hebben indieners onder meer aangegeven zich zorgen te maken over netcongestie en dat er onvoldoende laadpalen zijn.

Verschillende indieners hebben in hun zienswijzen verzocht om een ontheffing voor specifieke situaties, zoals financiële omstandigheden, voertuigen die uitstootvrij niet verkrijgbaar zijn en voertuigen waarmee weinig wordt gereden. Ook is door meerdere indieners gewezen op een ontheffing voor particuliere voertuigen, kampeerwagens en bakwagens. Verder vinden indieners het subsidiebedrag voor sloop te laag. Een enkele indiener heeft aangegeven de subsidieregeling onduidelijk te vinden. Enkele andere indieners vinden dat er een vergoeding moet komen voor de aanschaf van een elektrisch voertuig. Door een aantal indieners is verzocht om een goedkope of renteloze lening vanuit de gemeente. Een aantal indieners heeft verder verzocht om hulp vanuit de gemeente bij de verkoop van het voertuig of bij het maken van een plan voor de overgang naar uitstootvrij rijden. Enkele indieners verzoeken tot slot om compensatie voor de investeringen die zij al hebben gedaan of nog moeten gaan doen.

Het bovengenoemde is een selectie van de verschillende zienswijzen die zijn ingediend. Een volledig overzicht van de ingediende zienswijzen gegroepeerd per onderwerp, met daaronder de reactie van het college, is opgenomen in deze nota van beantwoording.

1.3 Reacties en conclusie van het college

In deze nota van beantwoording reageert het college op alle zienswijzen die zijn ingediend. Omdat veel van de ingediende zienswijzen ingaan op dezelfde onderwerpen, zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Het college geeft per onderwerp een inhoudelijke reactie. Als een zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het beleid, wordt dit aangegeven. Voor meer informatie hierover verwijst het college naar hoofdstuk 14, waarin wordt ingegaan op de ontheffing voor bakwagens, particuliere bedrijfs- en vrachtauto's en kampeerwagens.

Het college heeft verder besloten om de omvang van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's

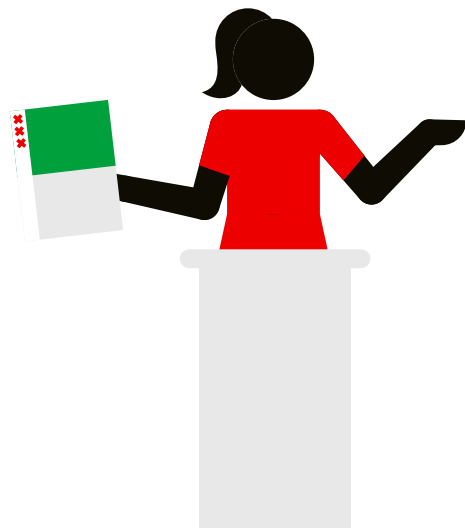


tijdelijk te verkleinen tot het gebied binnen de S100. Voor meer informatie daarover verwijst het college naar de inleiding en naar hoofdstuk 4 van deze nota van beantwoording. Daarom is ervoor gekozen om de voorwaarden voor toekenning van de ontheffingen en de hoogte van de leges (kosten voor het behandelen van een aanvraag) per 2025 gelijk te schakelen aan die voor de milieuzone. Dat betekent ook dat als een ontheffing wordt verleend, deze geldt in beide zones.

1.4 Definitief verkeersbesluit

De uitstootvrije zone is onderdeel van een breder pakket aan maatregelen. De maatregelen leveren samen een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van alle bewoners en bezoekers van Amsterdam. Daarnaast dragen de maatregelen bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot in de stad - wat ten goede komt aan de klimaatambitie van Amsterdam - en het tegengaan van geluidshinder in de stad.

Met het ontheffingenbeleid, de landelijke overgangsregeling, de landelijke vrijstellingen en de subsidie-regeling is het college van oordeel dat een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen waarmee niet alleen het algemeen belang is gediend, maar ook voldoende rekening is gehouden met de specifieke belangen van ondernemers, waarmee zij al dan niet met een tussenstap mee kunnen doen aan de transitie.



H2



Zienswijzen waarin de uitstootvrije zone wordt gesteund

Er zijn 46 zienswijzen ingediend waarin de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's wordt gesteund. De indieners wijzen daarbij op de voordelen zoals het verminderen van stank- en geluidsoverlast, het beschermen van de gezondheid, meer specifiek die van kinderen en een schone leefbare stad. Ook wordt door een indiener gewezen op ondernemers die al hebben geïnvesteerd in elektrisch vervoer ten opzichte van wie het oneerlijk zou zijn als de voorgenomen maatregel zou worden uitgesteld. Daarnaast heeft een aantal indieners aangegeven dezelfde maatregelen te willen voor personenauto's en brom- en snorfietsen. Verder is benoemd dat het beter zou zijn om de uitstootvrije zone eerder in te voeren, de omvang van de zone uit te breiden tot heel Amsterdam omdat luchtkwaliteit geen grenzen kent en dat de uitstootvrije zone in Amsterdam een inspiratie kan vormen voor andere landen. Schiphol wijst in haar zienswijze op het belang van een duurzame ontwikkeling van de stad Amsterdam en daarmee de regio en heeft de intentie kenbaar gemaakt om op eigen terrein een uitstootvrije zone te realiseren voor logistieke voertuigen en taxi's.

Tegelijkertijd zijn sommige indieners kritisch over de maatregel en wijzen zij op de beschikbaarheid van openbaar vervoer en voldoende oplaadpunten. Ook handhaving is een aandachtspunt.

Reactie van het college

Het invoeren van een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's is één van de maatregelen die het college wil nemen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam te verbeteren. Daarnaast wordt de uitstoot van CO₂ hiermee verminderd. Het college is verheugd om te lezen dat de indieners dat doel onderschrijven en de maatregel ondersteunen. De kritische kanttekeningen en suggesties die hierboven zijn genoemd, worden verderop in deze nota van beantwoording behandeld. Op de beschikbaarheid van openbaar vervoer wordt ingegaan in hoofdstuk 8. Voor meer informatie over oplaadpunten verwijst het college naar hoofdstuk 13 en in hoofdstuk 5 is meer terug te lezen over handhaving.

“Een gezonde lucht zorgt automatisch voor een gezonder leven en draagt ontzettend bij aan een fijn leefklimaat.”

“Geweldig plan! Dit gaat de leefbaarheid in de stad vergroten, waar wij ondernemers blij mee zijn!”

“Een goede stap in de richting van een schonere de stad.”



Zienswijzen over de onderbouwing van de uitstootvrije zone

Een aantal indieners heeft aangegeven twijfels te hebben over nut dan wel noodzaak van de uitstootvrije zone voor stadslogistiek. Het college vat dit op als zienswijzen over de onderbouwing (of grondslag) voor de uitstootvrije zone.

3.1 Verbetering luchtkwaliteit/ vermindering CO₂

Gezondheid en luchtkwaliteit

Door sommige indieners is aangevoerd dat niet duidelijk is op basis van welke gegevens wordt geconcludeerd dat de gevolgen van de luchtkwaliteit in Amsterdam gelijk zijn aan de gevolgen van het roken van 4,4 sigaretten per dag. Ook is niet onderbouwd dat daardoor de levensverwachting 11 maanden korter is. Enkele indieners geven aan dat de GGD zelf heeft gewaarschuwd voor al te veel optimisme over uitstootvrije zones. Ook wordt aangegeven dat de rapporten van de GGD helemaal geen uitstootvrije zone voor bestelauto's per 2028 rechtvaardigen.

“Ik mis een onderbouwing van de gevolgen voor de gezondheid (concreet: wat is het aantal dagen gezondheidswinst?) enerzijds en het terugdringen van de CO₂-uitstoot anderzijds.”

“Mijn bestelbusje is helemaal niet vervuילend en wat betreft uitstoot kan ik me ook niet vinden in jullie vergelijking met sigaretten roken.”

Effecten luchtkwaliteit/CO₂

Indieners voeren verschillende argumenten aan met betrekking tot de effecten van de uitstootvrije zone. Een andere indiener noemt de modellen en cijfers desinformatie. Enkele indieners hebben vragen over de uitstoot van fijnstof en de meetbaarheid daarvan. Vooral fijnstof veroorzaakt door banden, remmen en slijtage van asfalt zijn lastig te meten. Het lijkt er juist op dat elektrische vrachtwagens een hogere uitstoot van fijnstof op dan EURO 6/7-voertuigen opleveren. Zo denken indieners dat het rijden in EURO 6-wagens met HVO100 voor een betere luchtkwaliteit zorgt dan het rijden met elektrische vrachtwagens. Zij zien dan ook niet in waarom wagens met HVO100 geen toegang zouden mogen hebben. Bovendien zullen de nieuwe EURO 7-normen in combinatie met HVO100 nog meer gezondheidswinst opleveren, aldus de indiener. Een enkele indiener geeft aan dat de ultra-fijnstofuitstoot van elektrische voertuigen veel hoger is en veel schadelijker is in verband met het kankerverwekkende effect. Een ander vraagt zich af hoeveel fijnstof een euro 6 bakwagen uitstoot ten opzichte van een elektrische bakwagen. Een indiener vindt de luchtkwaliteit helemaal niet slecht.

Een enkele indiener vraagt zich af waarom er geen uitgebreide analyse van de luchtkwaliteitseffecten is gemaakt. Verder voert een indiener aan dat men de onderbouwing voor de daadwerkelijke terugdringen van de CO₂-uitstoot mist. Een enkele indiener vraagt zich af welke voer- of vaartuigen de meeste uitstoot veroorzaken. Ook vraagt iemand zich af of kan worden aangetoond wat de uitstoot van LPG precies is. Weer iemand anders geeft aan dat de luchtkwaliteit helemaal niet slecht is. Een ander geeft juist aan dat het een feit van algemene bekendheid is dat waar veel mensen wonen, er nu eenmaal een slechte luchtkwaliteit is

Een enkele indiener geeft aan dat de vermindering van de CO₂-uitstoot tenietgedaan wordt door de hubs



die net buiten de zone nu al gerealiseerd worden, waar vele vrachtwagens de overslag zullen uitvoeren. Tevens wordt gewezen op de gevolgen van het omrijden voor de luchtkwaliteit als gevolg van de uitstootvrije zone.

Een enkeling geeft aan teleurgesteld te zijn over het effect van de uitstootvrije zone. Ook is men verbaasd over de niet onderbouwde uitzonderingspositie voor een bepaald bedrijventerrein waar bij nader onderzoek alleen bestelwagens met een "hogere emissieklasse" bleken te komen en dus de maatregel "uitstootvrije zone" voor dit gebied niets zou opleveren. Een enkeling geeft aan dat zijn bestelbus helemaal niet vervuילend is, en kan zich niet vinden in de vergelijking.

Weer iemand anders geeft aan de term "uitstootvrije zone" misleidend te vinden, omdat de indirecte emissies niet zijn meegenomen en de sterk verhoogde emissie van rubber-fijnstof als gevolg van bandenslijtage vanwege het gemiddeld veel hogere gewicht van EV's gemakshalve wordt genegeerd.

Verder geeft een indiener aan dat voor onderbouwing van het Ontwerpbesluit slechts verwezen wordt naar het TNO-rapport Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit. Dit stuk is echter geen compleet rapport met onderzoeksgegevens, maar een presentatie waarin de effecten van een aantal potentiële maatregelen om de mobiliteit in Amsterdam te verschonen en te verduurzamen worden getoond. Een motivering waarom in het Ontwerpbesluit uitsluitend gekozen is voor de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's (en niet voor andere auto's) ontbreekt.

Ook wordt in het ontwerpverkeersbesluit volgens een enkele indiener met geen woord gerept over de zeer geringe (relatieve) reductie van fijnstof: voor PM_{10} komt het effect uit op 1,1 % (bedrijfsauto's) resp. 2% (vrachtauto's) en voor $PM_{2.5}$ op 5% resp. 8%. Slechts in algemene zin wordt geconcludeerd dat de maatregel van het Ontwerpbesluit bijdraagt aan het terugdringen van fijnstof, stikstofoxiden en koolstofdioxiden, en dus aan het bereiken van de doelstelling uit de beleidsdocumenten, maar deze bijdrage wordt niet afgezet tegen andere mogelijke bijdragen, aldus deze indiener. Evenmin wordt stilgestaan bij de vraag in hoeverre de uitstoot van fijnstof wordt beïnvloed door de extra slijtage waaraan de banden en remschijven van de voertuigen onderhevig zijn als gevolg van het grotere gewicht van elektrische voertuigen ten opzichte van diesellootvoertuigen. Ook wordt opgemerkt dat het effect voor het vrachtverkeer is overschat. Verder merkt een indiener op dat het aandeel

vrachtverkeer in het gehanteerde verkeersmodel twee keer hoger is dan in de kentekenscans.

Ook is door TNO is verder geen rekening gehouden met andere reacties (denk aan modal shifts, afname van vervoersbewegingen) als gevolg van de invoering van de uitstootvrije zone terwijl deze andere reacties wel relevant kunnen zijn voor het effect. Tevens is onvoldoende rekening gehouden met de effecten van ontheffingen op de effecten van de uitstootvrije zone, aldus een indiener. De aanname van 5% is niet onderbouwd.

Een enkele indiener geeft aan dat slechts in algemene zin wordt geconcludeerd dat de maatregel van het Ontwerpbesluit bijdraagt aan het terugdringen van fijnstof, stikstofoxiden en koolstofdioxiden, en dus aan het bereiken van de doelstelling uit de beleidsdocumenten, maar deze bijdrage wordt niet afgezet ten andere mogelijk alternatieve oplossingen.

Een andere indiener geeft aan dat er sowieso sprake is van een 'natuurlijke' manier van het verschonen van het wagenpark (1) en het feit dat de gemiddelde leeftijd van 'de Nederlander' al jaren toeneemt (CBS) (2) en de lucht (3) ook al jaren schoner wordt.

Een andere indiener vraagt zich af welke voer- of vaartuigen eigenlijk de meeste uitstoot produceren.

Voor zover er in het Ontwerpbesluit wordt verwezen naar een verkeersonderzoek dat uitgevoerd zou zijn rondom bedrijventerreinen Foodcenter, Minervahaven en Albemarle, ontbreekt dit onderzoek volgens een indiener bij de voorgenomen besluitvorming. Het onderzoek had ten minste als bijlage bij het Ontwerpbesluit moeten worden gevoegd. Verder zijn de in het ontwerpverkeersbesluit opgenomen conclusies onnavolgbaar. Dat de onderzochte voertuigen gemiddeld een hogere emissieklasse hadden dan het landelijk gemiddelde, betekent niet per definitie dat het aantal voertuigen dat uit de uitstootvrije zone geweerd moet worden, lager ligt. Immers, in de zone zijn uiteindelijk alle bedrijfs- en vrachtauto's die op fossiele brandstoffen rijden verboden, ongeacht of zij een hogere emissieklasse hebben. De stelling dat het aandeel buitenlandse voertuigen ook laag uit zou vallen, is niet controleerbaar.

Reactie college algemeen

Alvorens in te gaan op specifieke zienwijzen, zet het college eerst in het algemeen uiteen waarom het college invoering gerechtvaardigd acht. Vervolgens gaat het college in op de verschillende zienswijzen.



Het college baseert zijn bevoegdheid om deze nul-emissiezone voor stadslogistiek in te voeren op landelijk vastgestelde regelgeving, het RVV. Daarin zijn een verkeersbord en onderbord opgenomen waarmee gemeenten een nul-emissiezone kunnen invoeren. Het gaat om het verkeersbord C22c met het onderbord C22c1.

Het college kan een verkeersbord en bijbehorend onderbord alleen plaatsen door vaststelling van een verkeersbesluit. De motivering van dit verkeersbesluit vermeldt in ieder geval welke doelstelling(en) met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij dient te worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WvW 1994 genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Het college meent dat met de nul-emissiezone – samen met het doorvoeren van de nul-emissiezone voor brom- en snorfietsen, en de aanscherping van de milieuzone voor bedrijfsauto's en personenauto's naar emissieklasse 5 (en handhaving van de milieuzones voor vrachtauto's en autobussen met emissieklasse 6) - verschillende milieubelangen zijn gediend. Niet alleen leidt doorvoering van het geheel aan maatregelen tot een verbetering van de luchtkwaliteit, ook dragen deze bij aan het behalen van de Amsterdamse doelstellingen op het gebied van het terugdringen van de uitstoot van CO₂ en dus aan het bereiken van de Amsterdamse doelstelling op het gebied van klimaat.

Actieplan Schone Lucht

In het Actieplan Schone Lucht (vastgesteld op 1 oktober 2019) heeft het college beschreven hoe tot 2030 wordt toegewerkt naar een emissievrij Amsterdam. De ambitie uit het Actieplan richt zich op het halen van de advieswaarden van 2005 van de World Health Organization (WHO) in 2030. Op 22 september 2021 heeft de WHO de advieswaarden uit 2005 stevig aangescherpt. De gemeente ziet dit als een reden om de komende jaren te blijven inzetten op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit.

“De GGD waarschuwde al eerder voor optimisme over het effect van zero emissies op de luchtkwaliteit.”

Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit

De Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit zoals vastgesteld op 6 juni 2023 geeft een overzicht van de maatregelen die in de huidige bestuursperiode tot en met 2026 worden genomen om de ambities uit het Actieplan Schone Lucht te realiseren. Het college wil de CO₂-uitstoot (koolstofdioxide) met 60% terugdringen in 2030 ten opzichte van peiljaar 1990. Voor wat betreft PM_{2,5} wordt in 2030 gestreefd naar 10 ug/m3, voor wat betreft PM₁₀ naar 20 ug/m3 en voor wat betreft NO₂ wordt gestreefd naar 40 ug/m3.

Regulering

Milieuzones en nul-emissiezones maken het – als regulerende maatregelen – mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren uit delen van de stad met onder meer als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. Deze maatregelen dragen gezamenlijk bij aan een verlaging van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen en dus aan een vermindering van de hierboven beschreven gezondheidsrisico's.

Ook levert de transitie van fossiel naar emissievrij wegverkeer een bijdrage aan het verminderen van de CO₂-uitstoot in Amsterdam. Hiermee worden de effecten van de klimaatverandering die ook in Amsterdam zichtbaar zijn op termijn verminderd. Daarmee vormen bovengenoemde zones een belangrijke stap om Amsterdam klimaatneutraal te maken. Het gemotoriseerd verkeer (met varen en mobiele werktuigen) zorgt voor ongeveer 11 procent van de totale CO₂-uitstoot in Amsterdam.³

De GGD en TNO

Zoals hierboven uiteengezet trekken verschillende indieners de cijfers, analyses of conclusies van de GGD of TNO in twijfel. Het college hecht echter veel waarde aan cijfers, analyses en conclusies van deskundige organisaties zoals de GGD en TNO. Het betreft immers organisaties die specifieke kennis hebben op het gebied van (maatregelen ter verbetering van) de volksgezondheid (GGD) of maatregelen ter verbetering van luchtkwaliteit en klimaat (TNO). Het college heeft geen enkele aanleiding te twijfelen aan de expertise van deze organisaties. Dat betekent echter niet dat het college niet kritisch naar de cijfers en rapporten kijkt.

Hierna gaat het college eerst in op de rapportages van de GGD en TNO, waarbij het college ook in zal gaan op de verschillende argumenten die hiertegen naar voren zijn gebracht.



GGD-cijfers

De GGD-cijfers hebben betrekking op de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$). Deze uitstoot vormt nog steeds een groot gezondheidsrisico. Deze stoffen veroorzaken luchtwegklachten en hart- en vaatziekten. Vooral kinderen, ouderen of mensen die al een luchtwegaandoening of hart- en vaatziekte hebben, lopen meer risico op het krijgen van gezondheidsklachten. Ook kunnen ongeboren kinderen gezondheidsklachten krijgen door de lucht die hun moeder inademt.⁴

Het college heeft het uitgangspunt dat de levensduur op basis van de huidige luchtkwaliteit in Amsterdam met 11 maanden wordt verkort, en dat deze gelijk staat aan 4,4 meegerookte sigaretten per dag, gebaseerd op een analyse van de GGD. Via het luchtmeetnet volgt de gemeente de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. De GGD Amsterdam beheert dit luchtmeetnet van de gemeente Amsterdam. Het luchtmeetnet bestaat uit 12 meetstations die 24 uur per dag, 365 dagen per jaar de luchtkwaliteit in de gaten houden. Meer informatie hierover vindt u op Meetnet Luchtkwaliteit - GGD Amsterdam.

De GGD Amsterdam heeft zich voor haar berekening gebaseerd op de in 2022 gemeten jaargemiddelde fijnstof en NO_2 concentraties, te weten:

- 16,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10}
- 9,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$
- 19,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2

Verder is uitgegaan van de landelijke GGD-rekentool zoals die ontwikkeld is in het rapport van de Academische Werkplaats: GGD Rekentool Luchtkwaliteit en Gezondheid (update 2021) - Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving (awgl.nl). Met deze rekentool is het sinds 2016 mogelijk om blootstelling aan luchtverontreiniging te vertalen in te verwachten gezondheidseffecten zoals vroegtijdige sterfte en ziektelast binnen een populatie. Enkele gemeenten en regio's gebruikten de tool al om de gezondheidsimpact van luchtverontreiniging in kaart te brengen. De rekentool is in 2021 geactualiseerd en uitgebreid. Eind 2023 verscheen een verdere update van de "blootstellingsresponsrelaties".

Het college meent dat deze analyse van de GGD duidelijk laat zien dat het verbeteren van de luchtkwaliteit nog steeds belangrijk is, omdat er veel

gezondheidswinst is te behalen voor Amsterdammers en bezoekers van de stad. Anders dan een enkele indiener aanvoert, heeft de GGD de cijfers wel degelijk onderbouwd.

TNO-rapportage

Naar aanleiding van de zienswijzeprocedure en het feit dat de omvang van de uitstootvrije zone door de conflicterende bebording tijdelijk verkleind is, heeft de gemeente een nieuwe rapportage laten opstellen door TNO. Zie daarvoor Bijlage 4 – TNO aanvullende effectstudie (mei 2024).

Uit deze rapportage blijkt dat ook een kleinere uitstootvrije zone bijdraagt aan het terugdringen van de uitstoot van fijnstof, stikstofoxiden en koolstofdioxide, en daarmee aan het bereiken van de doelstellingen uit het Actieplan en de Uitvoeringsagenda.

Daarbij zijn twee scenario's doorberekend. Het ene scenario gaat uit van een kleinere nul-emissiezone binnen de S100 tot aan 2030. Het tweede scenario gaat uit van een opschaling van de nul-emissiezone naar de Ring A10 vanaf 2028.

Effecten scenario 1: nul-emissiezone binnen S100 zonder uitbreiding vanaf 2028

Bij het behouden van een kleinere nul-emissiezone binnen de S100 zal met het volledig weren van fossiele bedrijfsauto's in 2030 de potentiële uitstootafname van stikstofoxiden (NO_x), roet (EC) en CO_2 -uitstoot ten opzichte van het totaal aantal bedrijfsauto's afnemen met 68,2% binnen de S100.

Tabel 1. Emissiereductiepotentieel in 2030 van de nul-emissiezone binnen de S100 voor bestelauto's. Deze tabel komt uit het aanvullende TNO-rapport, bijlage 3).

Bedrijfsauto	Stikstof-oxiden NO_x	Fijnstof PM_{10}	$\text{PM}_{2,5}$	EC	Koolstofdioxide CO_2
Effect ten opzichte van bedrijfsauto's	68,2%	4,4%	20%	68,2%	68,2%
Effect ten opzichte van het totaal wegverkeer	9,8%	0,6%	2,7%	25,4%	10,9%

⁴ World Health Organization. (2021). WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM_{10} and $\text{PM}_{2,5}$), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide. World Health Organization. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/345329>. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO



Daarnaast laat de rapportage zien dat het aandeel stikstofoxiden (NO_x), roet (EC) en CO_2 -uitstoot (koolstofdioxide) van vrachtauto's ten opzichte van het middelzwaar wegverkeer binnen de S100 in 2030 maximaal afneemt met 32,5%. Het effect op zwaar verkeer heeft een emissiereductiepotentieel van 62,8%.

Tabel 2. Emissiereductiepotentieel in 2030 van de nul-emissiezone binnen de S100 voor vrachtauto's. Deze tabel komt uit het aanvullende TNO-rapport, bijlage 3).

Vrachtauto	Stikstof-oxiden NO_x	Fijnstof PM_{10}	$\text{PM}_{2.5}$	EC	Koolstof-dioxide CO_2
Effect op middelzwaar vracht	32,5%	2%	10,9%	32,5%	32,5%
Effect op zwaar vracht	62,8%	10,9%	35,2%	62,8%	62,8%
Effect ten opzichte van het totaal wegverkeer	25,1%	1%	4,9%	11,9%	10,7%

Effecten scenario 2: nul-emissiezone S100 inclusief uitbreiding naar de Ring A10 vanaf 2028

Uit de resultaten blijkt dat met het volledig weren van fossiele bedrijfsauto's (ook wel bestelauto's) in 2030 de uitstootafname van stikstofoxiden (NO_x), roet (EC) en CO_2 ten opzichte van alle bedrijfsauto's afneemt met een geschatte afname van 68,2 tot 95% binnen de ring A10. Dat potentieel is afhankelijk van de mate waarin bestaande voertuigen een-op-een worden vervangen (95% bij volledige vervanging) of waarbij lang mogelijk wordt doorgereden en/of ontheffingen worden aangevraagd (68,2%).

Tabel 1. Emissiereductiepotentieel in 2030 van nul-emissiezone binnen de ring A10 in 2030 voor bestelauto's met een bandbreedte afhankelijk van al dan niet een-op-een vervanging. Deze tabel komt uit het aanvullende TNO-rapport, bijlage 3).

Bedrijfsauto	Stikstof-oxiden NO_x	Fijnstof PM_{10}	$\text{PM}_{2.5}$	EC	Koolstof-dioxide CO_2
Effect ten opzichte van bedrijfsauto's	68,2-95%	4,4-6,2%	20,2-28,2%	68,2-95%	68,2-95%
Effect ten opzichte van het totaal wegverkeer	9,7-13,5%	0,6-0,8%	2,6-3,7%	24,5-34,1%	10,9-15,1%

Daarnaast laat de rapportage zien dat het aandeel stikstofoxiden (NO_x), roet (EC) en CO_2 van vrachtauto's ten opzichte van het middelzwaar vrachtverkeer afneemt met een geschatte afname van 34 tot 54,3% binnen de ring A10. Dat potentieel is afhankelijk van de mate waarin bestaande voertuigen een-op-een worden vervangen (54,3%) of waarbij zo lang mogelijk wordt doorgereden en/of ontheffingen worden aangevraagd (34%). Het effect op zwaar verkeer heeft een emissiereductiepotentieel van 58,8-95%.

Tabel 2. Emissiereductiepotentieel in 2030 van nul-emissiezone binnen de ring A10 voor vrachtauto's met een bandbreedte afhankelijk van al dan niet een-op-een vervanging. Deze tabel komt uit het aanvullende TNO-rapport, bijlage 3).

Vrachtauto	Stikstof-oxiden NO_x	Fijnstof PM_{10}	$\text{PM}_{2.5}$	EC	Koolstof-dioxide CO_2
Effect op middelzwaar vracht	34-54,3%	2,5-4%	12,6-20%	34-54,3%	34-54,3%
Effect op zwaar vracht	58,8-95%	10,4-16,8%	33,3-53,9%	58,8-95%	58,8-95%
Effect ten opzichte van het totaal wegverkeer	24,5-39,4%	1-1,7%	5-8%	12,5-20,1%	10,5-16,9%

De conclusie in het rapport is dat door het instellen van een nul-emissiezone binnen de S100 voor bedrijfs- en vrachtauto's en de aanscherping van de milieuzone voor personen- en bedrijfsauto's naar emissieklasse 5, de uitstoot van deze voertuigen binnen de ring flink af. Ook buiten de Ring A10 geldt een effect, maar dat is niet berekend. Vanwege de hierboven genoemde overgangsregeling en een eventuele uitbreiding vanaf 2028 treedt het volledige effect van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's op per 2030.

Ook draagt de maatregel bij aan het terugdringen van de uitstoot van fijnstof, stikstofoxiden en koolstofdioxide, en daarmee aan het bereiken van de doeltellingen uit het Actieplan en de Uitvoeringsagenda.

Reactie college zienswijzen

Ten aanzien van het al dan niet meetbaar zijn van de toe- of afname van fijnstof stelt het college voorop dat de luchtkwaliteit niet alleen bepaald wordt door de hoeveelheid fijnstof, maar ook door stikstofoxiden en andere stoffen. Nul-emissievoertuigen stoten deze andere luchtverontreinigende stoffen niet uit, terwijl fossiele aangedreven voertuigen dat wel doen. Reeds



hierom levert invoering van de nul-emissiezone een verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam op.

Verder merkt het college op dat een batterij-elektrische vrachtwagen, die verder vergelijkbaar is met een conventionele dieselvrachtwagen, zwaarder is als gevolg van het accupakket. Hierdoor is het mogelijk dat de zogenoemde slijtage-emissies van de batterij-elektrische vrachtwagen tot hogere emissies leiden: dit betreft dan met name de emissies door banden. Aan de andere kant geldt echter weer dat een batterij-elektrische vrachtwagen fors kan remmen op de elektrische motor waardoor er minder mechanisch geremd hoeft te worden; dat leidt dan naar verwachting tot lagere emissies door remslijtage.

Ten aanzien van de indiener die stelt dat HVO dient te worden toegepast, overweegt het college dat toepassing daarvan in voertuigen met emissieklasse 6 naar verwachting niet zou leiden tot een (substantiële) reductie van luchtverontreinigende stoffen. Bovendien is handhaving van het wel of niet rijden op HVO niet goed mogelijk. Tot slot stelt het college vast dat de landelijk bepaalde regelgeving deze optie niet biedt.

Ten aanzien van de mate waarin het effect van de vrijstellingen en ontheffingen in 2030 doorwerkt, overweegt het college dat TNO heeft gekozen voor twee scenario's, waarin beide uitersten in beeld worden gebracht; één waar maximaal gebruik wordt gemaakt van ontheffingen en/of overtredingen, en één waarbij sprake is van een-op-een vervanging.

Ten aanzien van de indiener die opmerkt dat TNO heeft overwogen dat het effect voor vrachtverkeer wordt overschat, merkt het college op dat Amsterdam dient aan te sluiten op de landelijke rekenmethodiek, en dat in die landelijke methodiek gebruik wordt gemaakt van de bestaande verkeersmodellen (inclusief overschatting van vrachtverkeer). Dat verklaart waarom er in het rapport van TNO voor is gekozen om dit wel op te merken maar niet aan te passen.

3.2 Algemene beginselen van behoorlijk bestuur

Sommige indieners stellen dat het besluit in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Het gaat daarbij voornamelijk om het evenredigheidsbeginsel, het proportionaliteitsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

3.2.1 Evenredigheids, proportionaliteitsbeginsel en zorgvuldigheidsbeginsel

Sommige indieners geven aan dat de gevolgen voor ondernemers of burgers onevenredig zijn ten opzichte van de doelen die met het besluit worden beoogd. Volgens een enkele indiener zijn deze onvoldoende onderzocht. Een andere indiener geeft aan dat de gevolgen voor sommigen veel groter zijn dan voor anderen. Zo geeft een indiener aan dat de haalbaarheid de doelstelling discutabel is en wijst erop dat het college de inzet van een uitstootvrije zone niet heeft afgewogen tegen minder vergaande maatregelen zoals "afstand van de weg" (hoe verder van de weg, hoe lager de concentratie dus minder risico). De indiener wijst op proportionaliteit van de maatregel. Een andere indiener vraagt zich af om hoeveel voertuigen het die met deze regeling geweerd zouden worden, hoeveel uitstoot hiermee wordt bespaard en of dit is afgezet tegen alternatieve maatregelen die de eigen ondernemende inwoners minder "straffen".

Een andere indiener geeft aan dat is onderzocht dat een deel van de CO₂-uitstoot teniet gedaan wordt door de hubs die net buiten de zone -nu al- gerealiseerd worden, waar vele vrachtwagens de overslag zullen uitvoeren.

Een andere indiener die is gevestigd op het Food Center Amsterdam geeft aan dat het ontwerpbesluit geen blijk geeft van een deugdelijke belangenafweging. Volgens deze indiener zijn de gevolgen helemaal niet onderzocht en is het verkeersonderzoek, zoals meerdere indieners aangeven, ten onrechte niet bij het ontwerpverkeersbesluit verstrekt.

Weer andere indieners geven aan dat zij geen eisen kunnen stellen aan transporteurs die uit de hele EU komen, en dat dit punt ten onrechte is meegewogen bij het besluit. Het is volgens de indieners onmogelijk om van de door hen ingehuurde transporteurs uit de EU per 1 januari 2030 uitstootvrij vrachtverkeer te verwachten.

Verder wijst een indiener erop dat er tot op heden een duidelijke en gedetailleerde business case voor het midden- en kleinbedrijf (MKB) ontbreekt. Het is volgens deze indiener van groot belang dat de financiële impact op kleine en middelgrote ondernemingen grondig wordt onderzocht en dat er passende ondersteuningsmaatregelen worden geboden om de overgang naar milieuvriendelijker vervoer haalbaar en schaalbaar te maken. Daarnaast



zal er sprake zijn van versnelde afschrijving van dieselveertuigen bij verschillende grotere transporteurs, die grondstoffen, eindproducten en materialen transporteren van binnen Nederland naar verschillende locaties in Amsterdam. Dit zal aanzienlijk kostenverhogend werken voor het vervoer van en naar deze locaties en de branche verder onder druk zetten.

Een andere indiener wijst ook op de financiële impact voor bedrijven, de nadelige gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit ondervinden, is met name voor de kleine ondernemers groot. Dat blijkt ook uit de studies van de NAL Logistiek. De maatregelen ontregelen een voorheen gelijk speelveld op basis van diesel.

Reactie college

Naar het oordeel van het college dient de maatregel in samenhang met alle andere maatregelen te worden bekeken en is dat pakket aan maatregelen als geheel proportioneel en niet onevenredig. Het inzetten van regulerende maatregelen als nul-emissiezones en milieuzones draagt bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit en het behalen van de CO₂ doelstellingen die de gemeente zichzelf heeft gesteld. De maatregelen gaan ook niet verder dan nodig, omdat deze juist heel specifiek zien op het reguleren van vervuilende voertuigen en alle andere voertuigen ongemoeid laten. De specifieke maatregelen voor specifieke sectoren als de touringcars en de pleziervaart waar deze indiener op doelt, worden of zijn overigens ook genomen. Per 1 januari 2025 wordt er een uitstootvrije zone voor pleziervaartuigen doorgevoerd en voor autobussen geldt al een milieuzone voor emissieklasse 6 en hoger. Voor zover deze indiener zich afvraagt of er niet meer fijnstof-overlast is van het spoor dan van het verkeer van de oostelijke handelskade zelf, wijst het college erop dat het college niet bevoegd is maatregelen ten aanzien van het spoor en treinen te nemen.

Anders dan indieners aangeven, is er wel onderzocht welke gevolgen het besluit heeft, onder meer voor verschillende bedrijventerreinen. Het verkeersonderzoek waarover in het ontwerpverkeersbesluit is gesproken is uitgevoerd op 3 bedrijventerreinen, gedurende 14 dagen. De resultaten van dit onderzoek zijn gedeeld met de contactpersonen van de bedrijventerreinen. Het gaat om het terrein van

Albemarle, de Minervahaven en het Food Center. Deze bedrijventerreinen maken door de tijdelijke verkleining van de omvang van de uitstootvrije zone tijdelijk geen deel meer uit van de uitstootvrije zone. In zoverre is het verkeersonderzoek voor dit besluit niet meer relevant. Wel zal het verkeersonderzoek opnieuw gebruikt worden voor een latere uitbreiding van de uitstootvrije zone naar de Ring A10.

Niettemin wijst het college erop dat basis van het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat de voertuigen gemiddeld een hogere emissieklasse hadden dan het landelijk gemiddelde. Daarmee is ook het aantal te weren voertuigen bij invoering van de uitstootvrije zone lager. Verder viel op dat het aandeel van buitenlandse voertuigen ook laag uitvalt. Dit betrof 1,3% van de geregistreerde verkeersbewegingen. Anders dan indiener aangeeft, is deze overweging niet onnavolgbaar, voor zover daarbij acht wordt geslagen op de overgangsregelingen, op grond waarvan juist de hogere emissieklassen voorlopig nog toegang hebben. Daarmee is immers de relevantie van het onderzoek gegeven. De indiener die aangeeft dat het Food Center niet op een hoop mag worden gegooid met de andere bedrijventerreinen miskent dat dit ook niet gebeurd is. Er is juist onderzoek gedaan naar de afzonderlijke terreinen en daaruit zijn algemene conclusies getrokken.

Met betrekking tot de indiener die heeft aangegeven dat er tot op heden een duidelijke en gedetailleerde businesscase ontbreekt, en dat de impact op het bedrijfsleven in kaart moet worden gebracht overweegt het college als volgt.

Naar aanleiding van de zienswijzeprocedure heeft Buck Consultants International (BCI) op verzoek van het college de effecten van de invoering van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's voor Amsterdam onderzocht (Bijlage 4). Uit de Effectstudie ZE-zone blijkt dat de maatschappelijke baten ruim opwegen tegen de maatschappelijke kosten als gevolg van de nul-emissiezone. De verwachte totale maatschappelijke monetaire baten door verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat, minus de kosten door de gemeente Amsterdam en het bedrijfsleven, als gevolg van de nul-emissiezone binnen de S100, zijn circa 150 miljoen euro. De baten zijn in dit geval 3 keer zo hoog als de kosten (kosten-baten ratio). Een uitbreiding van de nul-emissiezone naar de Ring A10 vanaf 2028, leidt tot een positiever saldo (te weten ca. 380 miljoen euro) en gunstigere kosten-baten ratio (4,3) dan een permanente kleine nul-emissiezone. Ook het per direct (1/1/2025) invoeren van een grote permanente nul-emissiezone binnen de Ring A10 is

“Ik vraag me serieus af waarom je een diesel moet weren terwijl het de meest efficiënte motor is.”



onderzocht. Daarvan bedraagt het kosten-baten saldo ruim 360 miljoen en is de kosten-baten ratio 3,4.

De kosten en baten zullen deels binnen en deels buiten de gemeentegrenzen vallen, omdat voertuigen ook buiten de zones rijden. Voor de CO₂-winst geldt per definitie dat dit niet plaatsgebonden is en daarmee de volledige emissiereductie voor klimaat bijdraagt aan de collectieve opgave. De CO₂-emissiereductie in zichtjaar 2030 is voor de nul-emissiezone binnen de Ring A10 circa 200 kiloton en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de landelijke doelstelling van jaarlijks 1 miljoen ton CO₂-reductie.

Het college is gelet op het voorgaande van oordeel dat met de overgangsregeling, de subsidieregelingen, de vrijstellingen, ontheffingen en de beschikbare alternatieven een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen, waarmee niet alleen de gezondheids- en klimaatbelangen worden gediend, maar ook voldoende rekening is gehouden met de belangen van individuele ondernemers waardoor zij, al dan niet met een tussenstap, mee kunnen doen met de transitie. Dit geldt naar het oordeel van het college ook voor kleine en startende ondernemers, temeer nu de overgangsregeling voor emissieklasse 6 bakwagens wordt verruimd. Het Rijk heeft bovendien aangekondigd drie maanden na inwerkingtreding van het Centraal Loket te evalueren of er voldoende ontheffingsmogelijkheden zijn die voorzien in de gevallen waar de overstap voor kleine mkb'ers niet mogelijk is. De evaluatie wordt naar verwachting eind 2024 naar de Tweede Kamer gestuurd. Indien de evaluatie daartoe aanleiding geeft, zal het college dit besluit in heroverweging nemen.

Het voorgaande betekent dat het besluit niet in strijd is met het evenredigheids-, het proportionaliteits- of het zorgvuldigheidsbeginsel.

3.2.2 Motivering

Meerdere indieners hebben aangegeven dat het ontwerpbesluit onvoldoende of niet deugdelijk is gemotiveerd. Een indiener geeft aan dat het college niet heeft gemotiveerd waarom uitsluitend is gekozen voor een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's.

Reactie college

Voor zover het ontwerpbesluit al onvoldoende zou zijn gemotiveerd, wijst het college erop dat dit gebrek met de in deze nota van beantwoording gegeven reacties, en de aanvullende motivering in het verkeersbesluit dat eventuele gebrek zou zijn hersteld.

Voor wat betreft de indiener die aangeeft dat niet is gemotiveerd waarom er alleen gekozen is voor een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's, wijst het college er allereerst op dat deze maatregel samengaat met andere maatregelen, waaronder de aanscherping van de milieuzone binnen de Ring A10 voor personen- en bedrijfsauto's, en de instelling van een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen in de gehele bebouwde kom. Ook bereidt het college de komst van een uitstootvrije zone voor de pleziervaart voor. Verder wordt de milieuzone voor autobussen en vrachtauto's voor emissieklasse 6 en hoger gehandhaafd. Voor de meeste vervoersmodaliteiten geldt in Amsterdam dus toelatingseisen in verband met emissies. Daarnaast wijst het college erop dat voor wat de landelijke overheid heeft bepaald voor welke voertuigen en op welk moment een uitstootvrije zone mag worden ingevoerd. Op dit moment kan dat alleen voor bedrijfs- en vrachtauto's en voor brom- en snorfietsen.

3.2.3 Alternatieven voor de uitstootvrije zone

Een enkele indiener geeft aan dat er betere alternatieven beschikbaar zijn. Moderne technologie maakt het volgens deze indiener mogelijk om per voertuig de individuele bijdrage aan de luchtkwaliteit in kaart te brengen. Vervolgens kan de gemeente deze bijdrage individueel belasten dan wel de veroorzaker van deze bijdrage aan de luchtkwaliteit een gerichte maatregel voorstellen. Een andere mogelijkheid is dat de gemeente voertuigen financieel belast op moment dat zij toegang tot de stad krijgen en dus daadwerkelijk bijdragen aan een slechtere luchtkwaliteit. Een enkeling geeft aan dat het veel eleganter geweest als besloten was dat vanaf een bepaald jaar diesels niet meer verkocht mogen worden, een zogenoemd uitsterfbeleid.

Reactie college

Het college meent dat het invoeren van een uitstootvrije zone – samen met het pakket aan andere maatregelen zoals hiervoor uiteengezet – een adequate maatregel is met het oog op de verbetering van de luchtkwaliteit en het bijdragen aan de doelstelling van Amsterdam op het gebied van klimaat. De maatregel is weliswaar generiek, maar sluit goed aan bij de geregistreerde emissieklassen van de voertuigen. Het is daarmee een doeltreffend middel dat ook goed uitvoerbaar en handhaafbaar is. Alle maatregelen die het college neemt moeten uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Dat geldt naar het oordeel van het college niet voor het meten van uitstoot van voertuigen op individueel niveau, het vervolgens belasten, of het treffen van een individuele maatregel. Los van het feit dat het college op dit moment geen voertuigen kan belasten als het gaat



om uitstoot, is het nog maar de vraag of zo'n middel doeltreffend zou zijn. Ten aanzien van het voorgestelde uitsterf beleid voor de verkoop van diesels, overweegt het college dat dit geen gemeentelijke bevoegdheid betreft.

3.2.4 Uitstoot/vieze lucht komt van buiten Amsterdam

Een enkele indiener geeft aan dat het naïef is om de denken dat als je een "randje" om Amsterdam heen trekt, dat dan de vervuiling wegblijft. Een andere indiener geeft aan dat in geval van wind uit het westen hij de rook uit de hoogovens en kerosine in Amsterdam kan ruiken. Een andere indiener geeft aan dat ongeacht van welke kant de wind komt, deze altijd de stad in waait. Een andere indiener wijst op de uitstoot van de ring A10 die de stad inkomt, evenals die van vliegtuigen van Schiphol.

Reactie college

Het college erkent dat er ook uitstoot komt aanwaaien van buiten Amsterdam. Echter, dat er emissies plaatsvinden buiten Amsterdam die ook nog eens richting Amsterdam waaien, betekent niet dat het college moet afzien van maatregelen. Het college kan alleen binnen haar eigen bevoegdheden maatregelen treffen. Het college kan dan ook geen maatregelen treffen die betrekking hebben op andere gemeenten of gebieden buiten haar bevoegdheid. Dit geldt overigens ook voor de Ring A10 die onder de bevoegdheid van het rijk valt.

De luchtkwaliteit buiten Amsterdam brengt volgens het college geen verandering in de bevindingen van de GGD over de gevolgen voor de gezondheid van Amsterdammers, zoals hiervoor in paragraaf 3.1. is toegelicht. Het college meent dan ook het feit dat er uitstoot richting Amsterdam komt of vanaf de Ring A10 geen rol mag spelen bij de vraag of het college met het oog op de gezondheid van Amsterdammers maatregelen kan (of moet) nemen in Amsterdam.

Ten overvloede wijst het college erop dat het doorvoeren van uitstootvrije en milieuzones in een gebied een gunstig uitstralings effect naar de omliggende gebieden: (relatief) schone voertuigen die binnen de uitstootvrije zone rijden, rijden immers

vaak ook in de aangrenzende gebieden daaromheen. Daardoor verbetert ook in die gebieden de luchtkwaliteit. Zie in dit verband verder hoofdstuk 4.

3.2.5 Relatie tot de rest van de wereld

Meerdere indieners geven doorvoering van de maatregel een druppel op de gloeiende plaat is. Een andere indiener vraagt zich af waarom Amsterdam zijn burgers hiermee belast als in China 300 kolencentrales gebouwd worden. Een andere indiener geeft aan dat deze maatregel pas effect heeft als Europa als geheel en China dezelfde maatregelen nemen.

Reactie college

Het college meent dat de vraag of andere landen of steden wel het juiste doen met het oog op klimaat of luchtkwaliteit geen rol kan of mag spelen bij de vraag of het college met het oog op de gezondheid van Amsterdammers maatregelen kan (of moet) nemen in Amsterdam, ook niet als deze toezien op de klimaatdoelstellingen. Invoering van de maatregelen zorgt voor verschoning van het wagenpark in en rondom Amsterdam, ook al nemen andere steden of gebieden geen maatregelen. Dat het om een druppel op een gloeiende plaat zou gaan, betwist het college, gegeven alleen al het feit dat in meerdere steden in Nederland de komende paar jaar uitstootvrije zones worden doorgevoerd en dat bij elkaar genomen een behoorlijk effect heeft.

3.2.6 Uitstoot is al minimaal

Meerdere indieners geven aan dat de uitstoot van het voertuig al weinig is, omdat er weinig mee gereden wordt. Zo geeft een indiener aan dat hij maar maximaal 1000 km per jaar rijdt. Een andere indiener geeft aan dat er maar 2 of 3 keer per maand mee wordt gereden. Weer een andere indiener geeft aan nauwelijks in de zone te rijden.

Reactie college

De zonemaatregelen die het college neemt, hebben per definitie een generiek karakter. Er wordt bij de vraag of een voertuig toegang heeft uitsluitend gekeken of het voertuig uitstootvrij is, onder een van de overgangsregelingen valt of over een ontheffing beschikt. Het college kan daarbij geen rekening houden met voertuigen waarmee weinig gereden wordt. Dat wordt immers niet geregistreerd en is niet op eenvoudige wijze vast te stellen. Een dergelijke maatregel op basis van de hoeveelheid gereden kilometers is niet uitvoerbaar laat staan handhaafbaar. Dat iemand maar heel weinig rijdt – al dan niet in de uitstootvrije zone - betekent dan ook niet dat het voertuig daarom toegang zou kunnen krijgen. Daarbij neemt het college in aanmerking dat iedereen in Amsterdam zijn steentje dient bij te dragen aan

“We hebben een haven, cruise terminal, diverse industrie, en luchthaven langs de randen van Amsterdam. Daar hoor ik gemakshalve even niets over.”



verbetering van de luchtkwaliteit en het behalen van de doelstellingen op het gebied van klimaat.

3.2.7 Gemeente geeft zelf niet het goede voorbeeld

Verder wijzen enkele indieners erop de aankoop door het college een aantal vuilniswagens heeft gekocht, waaruit blijkt dat ook de gemeente worstelt met de overstap naar uitstootvrij vervoer. Als de gemeente draagvlak wil houden voor zero-emissie zones, dan wordt het echt tijd het goede voorbeeld te gaan geven, want het bestellen van 37 vuilniswagens op diesel staat bewoners ook nog vers in het geheugen, aldus een andere indiener.

Een enkeling wijst op het enorme aandeel fijnstof van het formaat $PM_{2,5}$ door de veerponten van het GVB. Volgens TNO bedraagt dit maar liefst 40% van alle modaliteiten in heel Amsterdam. 17 tot 23% van die uitstoot zou totaal onnodig zijn, omdat die wordt uitgestoten als de veren liggen te laden en lossen met de roerpropellers in het werk. Als de veren fatsoenlijk vastgemaakt zouden worden als ze stilliggen, scheelt dit tenminste 408.000 liter diesel op jaarbasis, en 35000 onnodige bedrijfsuren van de roerpropellers. Die 408.000 liter diesel kost het GVB nu zo'n € 400.000,- en is voldoende om 191.250 auto's een rondje over de A10 te laten rijden.

Reactie college

Met betrekking tot de indieners die aanvoeren dat Amsterdam het juiste voorbeeld moet geven en verwijst naar net aangeschafte vuilniswagens op diesel stelt het college het volgende vast. In het convenant Duurzame Voertuigen en Brandstoffen in de Reinigingsbranche van 21 maart 2019, dat ook is ondertekend door de gemeente Amsterdam, zijn afspraken gemaakt over de verduurzaming van onder andere vuilniswagens. Omdat Amsterdam een koploper is met haar ambitie om een uitstootvrije stad te worden maar tegelijkertijd zeer beperkte netcapaciteit heeft, worden voortdurend verschillende oplossingen voor het tekort aan netcapaciteit gezocht. Voor de gemeentewerf waarvandaan deze vuilniswagens gaan rijden, heeft het college geen oplossing gevonden om het tekort aan netcapaciteit op te lossen. Daarom heeft het college voor dieselvuilniswagens gekozen. Overigens wijst het college erop dat de uitstootvrije zone samengaat met een overgangsregeling waar de door het college aangeschafte dieselvrachtauto's onder vallen.

Met betrekking tot de indiener die wijst op de uitstoot van veerponten verwijst het college naar hetgeen daarover is opgemerkt in paragraaf 8.2.1.

3.2.8 Het probleem wordt slechts verplaatst

Indieners geven aan dat het probleem slechts wordt verplaatst. Verschillende indieners geven aan dat elektrische auto's weliswaar hier in Amsterdam geen uitstoot veroorzaken, maar het opwekken van de stroom elders (op de planeet) wel uitstoot geeft. Een andere indiener geeft aan dat zijn voertuig met fossiele brandstofmotor ergens anders op de wereld na verkoop alsnog gaat uitstoten.

Reactie college

Het college stelt voorop dat ondanks dat uitstoot ergens anders plaatsvindt, het belangrijk is dat het college deze uitstootvrije zone doorvoert, gegeven het positieve effect op de gezondheid zoals uiteengezet onder paragraaf 3.1. Wanneer een door fossiele brandstof aangedreven voertuig in Amsterdam als gevolg van de zone wordt vervangen door een uitstootvrij voertuig, zorgt dat in de stad voor vermindering van uitstoot van schadelijke stoffen. Dat is in het belang van de gezondheid van alle Amsterdammers, zoals hierboven is uiteengezet. Of een voertuig wordt verkocht en ergens anders alsnog gaat uitstoten hangt allereerst af van de keuze van de huidige eigenaar. Mocht het voertuig voor sloopsubsidie in aanmerking komen (zie hoofdstuk 14) dan is dat bijvoorbeeld ook een optie. Voor wat betreft het opwekken van stroom wijst het college erop in de eerste zes maanden van 2023 blijkens gegevens van het CBS een mijlpaal werd bereikt toen 50 procent van alle stroom duurzaam werd opgewekt. Deze trend zette zich voort, met 49,9 procent van alle opgewekte stroom die uiteindelijk groen was.





3.2.9 Negatieve gevolgen voor het klimaat en het milieu

Indieners geven aan dat het besluit negatieve gevolgen heeft voor het klimaat en het milieu. Een andere indiener geeft aan dat de gemeente eenzijdig focust op uitstoot binnen de stad maar niet op de uitstoot als geheel. Als de hele uitstoot van een elektrisch aangedreven voertuig wordt vergeleken met door fossiele brandstoffen aangedreven voertuigen is een elektrisch voertuig niet beter voor het milieu. Het niet langer mogen gebruiken van goed functionerende voertuigen heeft juist een negatief effect, aldus de indiener. Andere indieners brengen soortgelijke argumenten naar voren met betrekking tot het vervangen van voertuigen met weinig kilometers, alleen maar omdat de voertuigen niet meer voldoen aan de uitstooteisen.

Meerdere indieners wijzen op de uitstoot die vrijkomt bij het produceren van accu's. Er wordt gebruik gemaakt gevaarlijke stoffen waaronder lithium. Meerder indieners wijzen op het gevaar dat de auto's in brand vliegen, branden die bijna niet zijn te blussen.

Verder wijst een indiener erop dat de hogere belasting van het milieu en de natuur door elektrische voertuigen bij de productie, tijdens de winning van grondstoffen en door de zware belasting van het overigens ook energie slurpende wegennet en de vooralsnog niet-recyclebaarheid van tientallen elementaire stoffen (onder meer zeldzame aardmetalen) die in relatief grote hoeveelheden elektrische voertuigen ingaan, dan wel geen lokaal probleem zijn maar wel een ernstige zaak. Ook wijst een indiener op kinderarbeid en de milieuproblemen in Congo. Een andere indiener wijst erop dat het produceren en recyclen van emissievrije voertuigen ook slecht is voor het milieu, en dat door maatregelen als deze op een andere plek op de wereld de emissie zal toenemen (dan wel op een later moment). Een enkeling wijst erop dat er geen oplossing is voor het opruimen van de batterijen.

Een enkeling wijst erop dat zij alle bestaande minipersen van de locaties moeten verwijderen voordat betreffende locaties met rolcontainers kunnen gaan legen, wat aanzienlijk meer tijd en moeite vergt. Dit zal leiden tot onnodige verkeersopstoppen, een grotere CO₂-uitstoot en een aanzienlijke toename van onze operationele kosten.

Reactie college

Het college meent dat het treffen van maatregelen in de stad een positief effect heeft op de luchtkwaliteit in de stad en het behalen van de doelstellingen van Amsterdam op het gebied van klimaat. Verder stelt het college voorop dat het niet bevoegd is om de gesignaleerde problemen in de productieketen van uitstootvrije voertuigen op te lossen op het gebied van uitstoot die vrijkomt bij de productie van accu's, kinderarbeid en milieuproblemen in Congo.

Dat gezegd hebbende, is het college het eens met de indieners die aangeven dat je ook moet kijken naar de uitstoot als geheel. Hoewel de productie van accu's vervuilend is, is met het meerekenen van die extra uitstoot, een elektrische auto altijd groener dan een auto op diesel of benzine.⁵ Het overgrote deel van de milieubelasting van een auto zit namelijk in de kilometers die je maakt, niet in de productie van de auto. Daarbij staat het iedereen vrij om niet over te stappen op een eigen motorvoertuig, maar bijvoorbeeld over te stappen op alternatieve vervoersmogelijkheden, zoals het OV.

Ten aanzien van de indieners die stellen dat het vervangen van voertuigen ook vervuilend is, overweegt het college als volgt. De gereden kilometers die fossiele auto's rijden, dragen negatief bij aan de luchtkwaliteit en daarmee aan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers. Het is daarom wenselijk dat de meest vervuilende auto's worden vervangen door schonere alternatieven. Het pakket aan maatregelen dat het college per 1 januari 2025 invoert (waaronder aanscherping milieuzone en invoering uitstootvrije zone) zorgt ervoor dat de meest vervuilende auto's niet meer naar binnen mogen en dat is goed voor de luchtkwaliteit en de klimaatdoelstellingen van Amsterdam.

Met betrekking tot de indiener die wijst naar de minipers verwijst het college naar hoofdstuk 12.1 waarin wordt ingegaan op verschillende voertuigen waarvoor mogelijk geen alternatief beschikbaar is. Die beoordeling vindt plaats op het moment dat er een aanvraag wordt gedaan.

5 Elektrische auto: schoner en klimaatbewust | Milieu Centraal



Zienswijzen over de omvang van de uitstootvrije zone

Het college heeft besloten om de omvang van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's te verkleinen naar de ring S100. De reden hiervoor is dat in het RVV voorgeschreven bebording voor het instellen van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's conflicteert met de voorschriften bebording voor het instellen van een milieuzone voor bedrijfs- en personenauto's. De voorgeschreven bebording zou tot verwarring kunnen leiden voor de weggebruikers, met name voor bestuurders van bedrijfsvoertuigen. Men weet immers niet welke toegangsregime van toepassing zou zijn. Hierna licht het college toe hoe dit precies zit. Vervolgens gaat het college in op de zienswijzen over de omvang van de zone, in het licht van de wijziging naar de ring S100.

Let op: ondernemers dienen rekening te houden met uitbreiding van de omvang van de uitstootvrije zone naar de Ring A10 vanaf 2028. Hier moet nog een besluit over genomen worden. Daar zullen ondernemers dan ook een reactie op kunnen geven.

Toelichting

Op grond van artikel 86d, vierde lid, van het RVV is de geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22a vanwege een milieuzone met ingang van 1 januari 2025 van toepassing op dieselpersonen- en bedrijfsauto's met emissieklasse 4 en lager door onder verkeersbord C22a het onderbord C22a3 te plaatsen. Daarmee hebben dieselpersonen- en bedrijfsauto's met emissieklasse 5 en hoger nog wel toegang. Dit conflicteert met verkeersbord C22c, welke ziet op een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's. Op grond van artikel 86e, eerste lid, van het RVV is de geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22c vanwege een nul-emissiezone met ingang van

1 januari 2025 van toepassing op bedrijfs- en vrachtauto's, met uitzondering van emissieloze voertuigen. Op grond van het tweede lid wordt onder verkeersbord C22C onderbord C22c1 geplaatst.

De artikelen 86d en 86e van het RVV worden om bovengenoemde reden in de toekomst nog gewijzigd, waardoor nieuwe borden wordt bepaald. In het ontwerpverkeersbesluit is hierover opgenomen dat ter uitvoering van het definitieve verkeersbesluit deze nieuwe verkeersborden worden gebruikt. De nieuwe bebording als oplossing van bovengenoemd conflict is opgenomen in het 'Ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in verband met de uitbreiding van nul-emissiezones naar taxi's en invoering van een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones'.

Op 20 december 2023 is dit ontwerpbesluit echter controversieel verklaard door de Tweede Kamer. Het is nog onduidelijk wanneer het ontwerpbesluit weer in behandeling zal worden genomen. Om per 1 januari 2025 zowel de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's aan te kunnen scherpen als een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te kunnen voeren, maakt het college alsnog gebruik van de huidige bordencombinaties, maar wordt de omvang van de uitstootvrije zone tijdelijk verkleind tot het gebied binnen de centrumring (S100). Op die manier worden er geen conflicterende borden naast elkaar geplaatst, waardoor onduidelijkheid voor de bestuurders van bedrijfsauto's wordt voorkomen. Gevolg van het voorgaande is wel dat de milieuzone voor bedrijfsauto's wordt aangescherpt van emissieklasse 4 naar 5 en voor wat betreft het deel tussen de Ring A10 en S100 niet opgaat in uitstootvrije zone voor bedrijfsauto's. Ook blijft de milieuzone voor vrachtauto's met emissieklasse 6 deels in stand. Het college heeft het ontheffingenbeleid van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's

"Het korte stukje te rijden weg naar ons toe valt nu net in de getekende milieuzone."



gelijkgeschakeld aan het ontheffingenbeleid voor de milieuzone. Dat betekent dat alle ontheffingen en voorwaarden waaronder deze worden verstrekt gelijk zijn in beide zones voor bedrijfs- en vrachtauto's.

4.1 Uitstootvrije zone moet groter

Enkele indieners geven aan dat Amsterdammers buiten de Ring A10 ook graag schone lucht willen hebben. Het is zuur dat de mensen die net buiten de Ring A10 wonen 11 maanden korter leven dan binnen de A10. Zeker omdat ze al veel fijnstof van de A10 binnenkrijgen. Een andere indiener geeft aan dat er een extra uitstootvrije buffer buiten de Ring A10 dient te worden aangehouden, ongeveer ter breedte van IJburg of het Diemerpark, en de uitstootvrije zone daarmee iets uit te breiden. Sommigen geven aan dat de hele bebouwde kom nul-emissie moet worden.

Een enkeling geeft aan dat de grens niet rechtvaardig is, of wijst erop dat motoren buiten de Ring A10 wel door landelijk Noord rijden, terwijl Zunderdorp ook Amsterdam is en ook recht heeft op schone lucht. Ook wordt aangegeven dat voertuigen die uitstoten buiten de Ring gaan rijden, met alle negatieve gevolgen van dien voor die gebieden.

Ten aanzien van Nieuw-West is door indieners naar voren gebracht dat de gemeente Amsterdam en het stadsdeel Nieuw-West ondertekenaars zijn van het convenant dat hoort bij het Nationaal Programma Samen Nieuw-West. Het is in dat licht volgens de indieners niet te begrijpen dat nu weer beleid voor binnen de ring A10 wordt uitgerold. Het argument "mentale en fysieke barrière" heeft niets met de doelen van gezondere leefomgeving te maken. De indieners vragen het college de plannen te veranderen en beleid te maken voor de gehele bebouwde kom, net als bij de snor en bromfietsen. Een enkele indiener geeft aan dat de wegen in Nieuw West al racebanen zijn, vooral de zogenoemde S100 wegen. Handhaving houdt voor de gemeente Amsterdam op bij de Ring. Door steeds meer import auto's en motoren met hele zware motoren met veel uitstoot is Nieuw-West het stadsdeel met het meeste lawaai, en rijden ook veel vervuilende diesels omdat hier veel bezorgers met dieselbusjes wonen. Er wordt

op gewezen dat andere steden in Europa altijd de stadsgrenzen hanteren. Volgens een indiener wordt het grootste stadsdeel vergeten en daardoor gediscrimineerd.

Een andere indiener geeft aan dat het merkwaardig is dat de kapitaalkrachtige bedrijven in het economisch hart van het Westelijk Havengebied kennelijk worden ontzien en juist de overige gebieden met veel MKB'ers worden belast met deze beoogde maatregel. Gezien het beoogde rendement is niet onderbouwd waarom de bedoelde havenonderdelen niet zijn meegenomen.

Reactie college

Het college kiest ervoor de omvang van de uitstootvrije zone voor bestel- en vrachtauto's voor nu te verkleinen tot de ring S100, in tegenstelling tot de ambities om de uitstootvrije zone binnen de Ring A10 in te voeren. Daarnaast geldt een aanscherping van de milieuzone voor dieselbedrijfsauto's naar emissieklasse 5 en hoger in het gebied tussen de S100 en de Ring A10.

De reden voor deze tijdelijke verkleining heeft te maken met landelijke wetgeving waar de gemeente aan gebonden is. Zodra uitbreiding mogelijk is, zal de uitstootvrije zone vergroten van de S100 naar de Ring A10. De verwachting is dat uitbreiding vanaf 2028 mogelijk moet zijn. Zodra er meer bekend is over de plannen voor een uitbreiding, zullen ondernemers direct hierover geïnformeerd worden. Ook zullen ondernemers de mogelijkheid krijgen opnieuw een reactie op dit besluit te geven in een formele procedure.

"Juist de lange rechte wegen in nieuw west zijn racebanen en zorgen voor veel vuile lucht, uitstoot en overlast."





Zoals staat beschreven in het Actieplan Schone Lucht en de Uitvoeringagenda Uitstootvrije Mobiliteit, heeft het college een aantal doelstellingen op het gebied klimaat en wegverkeer. In 2030 wil Amsterdam 60 procent minder CO₂ uitstoten dan in 1990. De maatregelen uit het Actieplan Schone Lucht leveren hier een belangrijke bijdrage aan omdat maar liefst 11 procent van de totale CO₂-uitstoot het gevolg is van wegverkeer en mobiele werktuigen op Amsterdamse wegen (dit betreft het basisjaar 2017). De ambitie in het Actieplan Schone Lucht is om deze uitstoot in 2030 terug te brengen naar nul. Concreet zou dit betekenen dat al het gemotoriseerd wegverkeer op Amsterdamse wegen vanaf 2030 uitstootvrij zou moeten zijn. De doelstelling op het gebied van luchtkwaliteit is dat deze in Amsterdam (zeker langs drukke wegen) niet goed is en leidt tot gezondheidsschade. Daarom wil de gemeente dat de luchtkwaliteit vanaf 2030 voldoet aan de WHO-advieswaarden van 2005. De uitstootvrije zone stadslogistiek 2025 vormt – samen met veel andere maatregelen – een volgende stap richting de hiervoor toegelichte ambitie voor uitstootvrije mobiliteit op alle wegen in Amsterdam in 2030.

Uit resultaten van een effectonderzoek, blijkt dat het doorvoeren van de uitstootvrije zone per 2025 binnen de S100 en op termijn de Ring A10 ook al positieve effecten op luchtkwaliteit en klimaat heeft. Met betrekking tot de luchtkwaliteit buiten de Ring A10 stelt het college vast dat deze in het algemeen al beter is dan binnen de Ring A10. Bovendien heeft het doorvoeren van uitstootvrije en milieuzones in een gebied een gunstig uitstralingseffect naar de omliggende gebieden: (relatief) schone voertuigen die binnen de uitstootvrije zone rijden, rijden immers vaak ook in de aangrenzende gebieden daaromheen. Daardoor verbetert ook in die gebieden de luchtkwaliteit. Er is daarmee ook een positief effect heeft op de gezondheid van Amsterdammers die buiten de milieu- en uitstootvrije zone wonen. Het college ziet gelet op het voorgaande geen aanleiding voor het doorvoeren van een bufferzone, zoals een indiener suggereert.

Het college houdt geen rekening met grote omrijdefecten buiten de S100 en op termijn de Ring A10, maar benadrukt juist het hierboven aangestipte gunstige uitstralingseffect naar de omliggende gebieden. Het college onderstreept dat ook Zunderdorp recht heeft op schone lucht maar bestrijdt gezien al het voorgaande dat deze zone – in samenhang gezien met alle andere maatregelen die worden genomen – hier niet aan zou bijdragen.

Het college is als partner aangesloten bij het Nationaal Programma Samen Nieuw-West, waarin onder meer

verbetering van de woon- en leefomgeving voor huidige en toekomstige bewoners van Nieuw-West een van de "hoofddomeinen" is. Het college ziet geen spanning tussen zijn partnerrol en dat hoofddomein enerzijds, en het doorvoeren van de zone binnen de S100 en op termijn de Ring A10 anderzijds. Integendeel: de uitstralingseffecten zullen immers juist positief zijn voor de woon- en leefomgeving. Dat er volgens indieners op wegen in Nieuw West, vooral de zogenoemde S100 wegen, (te) hard gereden wordt, staat evenwel los van de vraag of doorvoering van de uitstootvrije zone binnen de S100 te rechtvaardigen is. Voor te hard rijden moeten andere maatregelen getroffen worden, zoals handhaving of het – waar mogelijk en toegestaan – opwerpen van fysieke barrières. Doorvoering van de uitstootvrije zone binnen de S100 en uiteindelijk de Ring A10 zal overigens ook een positief effect hebben op vermindering van het geluid in Nieuw-West. Het college wijst in dit verband ook op de maatregel waarmee sinds 8 december 2023 op de meeste wegen in Amsterdam – ook in Nieuw-West – de 30km als maximumsnelheid is doorgevoerd. Ten aanzien van de indiener die meent dat andere steden stadsgrenzen hanteren voor milieu- dan wel uitstootvrije zones stelt het college vast dat er geen stad in Nederland is die de stadsgrenzen of bebouwde komgrenzen hanteert.

Het college benadrukt verder dat als gevolg van de tijdelijke verkleining van de uitstootvrije zone naar binnen de Ring S100 het Westelijk Havengebied ervoor nu niet meer binnenvalt. Zodra het mogelijk is en binnen een redelijke termijn wordt het gebied weer uitgebreid naar de Ring A10. Sommige delen in het Westelijk havengebied – anders dan een enkele indiener betoogt – zijn en blijven dan naar verwachting uitgezonderd: het gaat hierbij om de Coen- en Vlothaven, de tegenoverliggende kade in de Mercuriushaven en het westelijk deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord. Deze gebieden zijn bij het invoeren van de milieuzone Amsterdam 2020 uitgezonderd omdat er sprake is 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 destijds 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 toentertijd doorgevoerde milieuzone. In deze gebieden wegen de gebieds- en bedrijfsspecifieke belangen die hiervoor uiteen zijn gezet zwaarder dan de effecten op luchtkwaliteit.

4.2 Uitstootvrije zone moet kleiner of er moeten corridors komen

Diemerzeedijk

Enkele indieners pleiten voor een corridor voor de 12 jachthavens aan de Diemerzeedijk. Volgens enkele indieners loopt de enige aanrijroute via de zone, terwijl 1 jachthaven zelfs buiten de zone ligt. Deze indieners verzoeken om de toegang tot de zone te verleggen naar de plek waar de IJburglaan overgaat in de Piet Heintunnel. Men voert aan dat het maar om een paar honderd meter gaat, en wijst erop dat Camping Zeeburg ook ontheffingen heeft gekregen. HISWA-RECRON is van mening dat het gebied Diemerzeedijk en de Buitenkerkerweg gelijk behandeld dient te worden als de RAI en de omgeving van de Hemhavens. Deze gebieden zijn uitgezonderd om redenen die ook voor de Diemerzeedijk en de Buitenkerkerweg van toepassing zijn. Daarbij zou het verplaatsen van de opname-camera naar direct voor de ingang van de Piet-Heintunnel de bereikbaarheid van de Diemerzeedijk en Buitenkerkerweg kunnen borgen.

Oosterdokskafe

Verder wijst een indiener op de mogelijkheid voor een corridor op de Oosterdokskafe, waar immers veel kantoren zijn en de 30km zone ook niet geldt.

Food Center

Met betrekking tot het Food Center in Amsterdam West wordt aangevoerd dat een goede bereikbaarheid van het Food Center van groot belang is.

“Wij pleiten voor een tijdelijke corridor met een ontheffing voor de schoonste dieselloertuigen (Euro 6) tussen de A10, via de Haarlemmerweg, naar het Food Centrum tot 2030.”

“Onze klanten die niet binnen de milieuzone zijn gevestigd, maar wel op het FCA hun inkopen doen, kunnen ons vanaf 01-01-2025 steeds minder goed bereiken.”

Dagelijks vinden honderden vrachtauto's en bestelauto's uit binnen- en buitenland hiernaartoe hun weg. De indieners pleiten voor een tijdelijke corridor met een ontheffing voor de schoonste dieselloertuigen (Euro 6) tussen de A10, via de Haarlemmerweg, naar het Food Center tot 2030. Voor de RAI is destijds wel een uitzondering gemaakt en deze indiener vraagt dat nogmaals ook voor het Food Center.

Westelijk havengebied

Verschillende indieners voeren ten aanzien van de in het Westelijk havengebied gelegen Minervahaven/Hempoint aan de zuidzijde van het IJ aan dat niet inzichtelijk is gemaakt waarom de grens van de zone dwars door het bedrijventerrein loopt. Als gevolg hiervan bevinden bepaalde bedrijven zich weliswaar buiten de zone, maar moet de toelevering al dan niet gedeeltelijk via de uitstootvrije zone plaatsvinden. Bovendien had een analyse gemaakt moeten worden van de drie huidige uitzonderingsgebieden, nu de reden voor uitzondering van die gebieden, te weten niet of nauwelijks woningen, ook geldt voor de Minervahaven/Hempoint.

Verder verzoeken indieners om de huidige grens in het Westelijk havengebied aan de noordzijde van het IJ op te schuiven, zodat het parkeerterrein bij Meteorenweg 280 en Sportpark de Melkweg binnen het uitgezonderde gebied vallen. De voorgestelde nieuwe grens zou net voorbij Meteorenweg 266 liggen, ter hoogte van het viaduct. Een andere indiener voert ten aanzien van dit gebied aan dat er binnen het terrein van Sportpark de Melkweg zich momenteel tijdelijke ondernemingen bevinden die opereren in het kader van het Stadslandbouwproject NoordOogst. Verder wordt aangevoerd dat leveranciers van straatmeubilair en bestratingsmaterialen voor de Gemeentewerf op de Meteorenweg 266/268 mogelijk niet tijdig kunnen voldoen aan de uitstootvrije vervoersrichtlijnen. Dit kan resulteren in de lastige taak voor de gemeente om nieuwe leveranciers te vinden of alternatieve leveringslocaties.

Verder wordt gewezen op de toekomstige ontwikkelingen van een mobiliteitshub ter hoogte van Meteorenweg 280, een locatie waar naast parkeren, ook de overslag van goederen van groot (vervuilend) vervoer naar kleiner en schoner vervoer zal plaatsvinden. Het zou onhandig zijn om op dat moment een wijziging van de milieuzone in te voeren.

Verder is aangevoerd dat ondernemers op NoordOogst regelmatig leveringen ontvangen van grondstoffen, dat een ander bedrijf gevestigd op NoordOogst regelmatig vakantieappartementen verhuurt aan bedrijven uit het buitenland die werken



aan infrastructurele- en woningbouwprojecten. Verder is aangevoerd ten aanzien van NoorOogst dat in het kader van herontwikkeling in een bepaald gebied het wenselijk is dat groot bouwverkeer (dat niet voldoet aan de voorwaarden voor toegang tot de uitstootvrije zone) zonder speciale ontheffingen toegang heeft tot het gebied. De te verwachten nadelen, in de vorm van extra uitstoot, zouden minimaal zijn gezien de beperkte omvang van het betrokken gebied en de ligging tegen de Ring A10. De voorgestelde uitbreiding zou de continuïteit van bedrijven en toeleveringsketens vergemakkelijken en de overgang naar emissie loos vervoer voor hen minder problematisch maken. Een andere indiener verzoekt het uitgezonderde deel in het Westelijk havengebied ook te laten uitstrekken tot Grasweg 47.

Zuiderzeeweg

Verder wordt aangevoerd dat de grens van de milieuzone ligt op de Zuiderzeeweg terwijl deze weg na 400m middels een viaduct onder de Ringweg toegang geeft tot het gebied Landelijk Noord, buiten de Ring. Veel bewoners en bedrijven in Landelijk Noord worden hierdoor benadeeld ten opzichte van andere bewoners en bedrijven die ook buiten de Ring gevestigd zijn. Vooral bedrijven ondervinden veel problemen.

Ring A10

Een enkele indiener vraagt zich af waarom de Ring A10 niet tot de milieuzone behoort, aangezien daar zoveel uitstoot plaatsvindt.

Chemiebedrijf

Een chemiebedrijf voert aan dat de aard van haar activiteiten niet afwijkt van vergelijkbare chemiebedrijven die wel buiten emissievrije zones in Nederland en de EU zijn gelaten, en wijst daartoe op Rotterdam (Botlek, Pernis, en Maasvlakte) en op vergelijkbare bedrijven die buiten Nederland ook buiten emissiezones liggen. Deze indiener verzoekt om net als de andere bedrijven buiten de zone gehouden te worden. Deze indiener is van mening dat een uitzondering moet gelden op de voorgenomen uitstootvrije zone. Geldt dat niet, dan treft het voorgenomen

besluit dat bedrijf onevenredig in haar belangen. Daar waar de gemeente aan de ene kant weigert om mee te werken aan (emissievrij) transport over water, kan zij niet door middel van het instellen van een uitstootvrije zone het voor dit chemiebedrijf feitelijk onmogelijk maken dat zij voor haar logistiek ontsloten blijft. Deze opstelling van de gemeente rechtvaardigt een uitzondering voor de toegangsroute naar het chemiebedrijf.

Duidelijke contouren en goede handhaving

Verder wordt door een enkele indiener opgeroepen tot duidelijke contouren van de uitstootvrije zone en een adequate handhaving. De indiener vraagt zich af waarom bepaalde bedrijventerreinen nu in de zone vallen. Logistiek vastgoed, vaak te vinden op de bedrijventerreinen, is belangrijk voor het laten slagen van de ZE-opgave. Deze locaties vormen bijvoorbeeld de plekken voor op- en overslag, maken efficiëntie in de keten mogelijk en zijn daarmee cruciaal voor de logistieke ondernemers.

Bereikbaarheid stadshubs, het Foodcenter en de industriegebieden

Sommige indieneners pleiten voor goede bereikbaarheid van de stadshubs, het FoodCenter en de bepaalde industriegebieden voor (internationale) aanleveringen. Deze locaties kunnen dan op hun beurt dienen als uitvalsbasis voor uitstootvrije trucks. Voor het (inter)nationaal verkeer kunnen de trucks die niet uitstootvrij zijn via vastgestelde aanrijroutes de bedrijven in deze zones bereiken en verlaten, zonder de uitstootvrije zone te hoeven betreden dan wel doorkruisen. Op deze manier krijgen ondernemers en logistiek de ruimte die ze hard nodig hebben. Het gebruik van hubs heeft voor de grote volumes geen toegevoegde waarde. Extra overslag zorgt bij grote zendingen voor logistieke inefficiëntie en risico's op schade voor de goederen en de omgeving.

Overige

Een enkele indiener voert aan dat de zone te groot is met het oog op de bezorgingen. Verder stelt een indiener dat het verplicht elektrisch rijden voor vrachtauto's vervroegd wordt ingevoerd in Weesp dat voor zijn bedrijf een probleem ontstaat. Een indiener voert aan dat er met diens transportbedrijf voor het vervoeren van paarden als gevolg van de zone niet meer kan rijden voor de Hollandse manege. Voor de stallen die net buiten de zone vallen moet de indiener 30 kilometer omrijden voor een stukje van nog geen kilometer.

“De afweging voor de grens op de Zuiderzeeweg is uit oogpunt van zo min mogelijk uitzonderingen begrijpelijk. Toch vragen wij om voorgenomen redenen de gemeente Amsterdam om in overweging te nemen de milieuzonegrens te verleggen.”



Reactie college

Het college heeft besloten om de omvang van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's tijdelijk te verkleinen naar de ring S100 omdat de in de borden voor het instellen van een milieuzone en een uitstootvrije zone voor bedrijfsauto's een overlap zit en dat zou voor onduidelijkheid bij de weggebruikers kunnen zorgen. Zie voor de onderbouwing de introductie van dit hoofdstuk.

Let op: ondernemers dienen vanaf 2028 rekening te houden met uitbreiding van de omvang van de uitstootvrije zone. Hier moet nog een besluit over genomen worden. Daar zullen ondernemers dan ook in een formele procedure een reactie op kunnen geven. Het college merkt op dat bedrijven (Food Center, jachthavens, Aldermarle) die zorgen hebben over de verschoning van de voertuigen van hun leveranciers en dat hun bedrijfscontinuïteit niet in het geding mag komen. Via monitoring zal het college de verschoning van het wagenpark in Amsterdam goed in de gaten houden. De verschoning van de voertuigen van de leveranciers en de effecten op de bedrijfscontinuïteit zullen bij een grotere nul-emissiezone worden afgewogen.

Dat betekent dat zienswijzen met betrekking tot de Diemerzeedijk, de jachthavenbedrijven op de Buitenkerkerweg, het Foodcenter, het Westelijk Havengebied, de Zuiderzeeweg, de bereikbaarheid van stadshubs en de industriegebieden voor nu buiten beschouwing kunnen blijven.

Ring A10

Uit artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 volgt welke instantie bevoegd is om voor welke wegen een verkeersmaatregel, zoals het instellen van een uitstootvrije zone, te treffen. Voor (vaar)wegen die worden beheerd door het rijk is de minister van Infrastructuur en Milieu bevoegd om verkeersbesluiten te nemen. De minister van I&W is wegbeheerder van de Ring A10 en dus bevoegd om ten aanzien van de Ring A10 verkeersbesluiten te nemen. Het college is niet bevoegd.

Duidelijke contouren en goede handhaving

Het college meent dat de contouren van de uitstootvrije zone voor de S100 duidelijk en helder zijn. Het college waardeert het dat de indiener oproept tot adequate handhaving. Handhaving van de zone is in de optiek van het college essentieel voor de werking van en draagvlak voor de zone. Handhaving van de uitstootvrije zone geschiedt met zogenoemde ANPR-camera's, waarmee alle kentekens worden gecheckt op toelatingscriteria. Als een voertuig niet voldoet, volgt automatisch een boete. Zie in dit verband ook hoofdstuk 5 over handhaving.

Overige

Zoals aangegeven aan het begin van dit hoofdstuk en deze paragraaf is de zone verkleind naar de ring S100, en is de verwachting dat de omvang van de zone vanaf 2028 weer vergroot kan worden. Daartoe moet nog een besluit worden genomen, waarop ondernemers een reactie kunnen geven. De indiener die vreest dat het elektrisch rijden voor vrachtauto's in Weesp vervroegd wordt, gaat eraan voorbij dat de huidige zone niet geldt in Weesp. Voor zover een indiener erop wijst dat hij met zijn transportbedrijf voor het vervoeren van paarden als gevolg van de zone niet meer kan rijden voor de Hollandse manege, wijst het college op eventuele mogelijkheden die de overgangsregelingen, vrijstellingen, ontheffingen en subsidies bieden.



Zienswijzen over (alternatieve) toelatingseisen

Een aanzienlijk aantal zienswijzen gaat over de toelatingseisen met betrekking tot de uitstootvrije zone. Daarbij zijn vaak suggesties gedaan voor alternatieve toelatingseisen, zowel ten aanzien van het type brandstof als het type voertuig. Ook zijn er veel overige toelatingseisen voorgesteld. Een aantal indieners heeft aangegeven strengere maatregelen te willen.

5.1 Toepassing landelijke regelgeving

Door verschillende indieners is gewezen op het verschil dat in de landelijke overgangsregeling wordt gemaakt tussen opleggertrekkers en overige vrachtauto's. Opleggertrekkers met emissieklasse 6 mogen om tot 2030 toegang te behouden op 1 januari 2025 immers maximaal 8 jaar oud zijn en overige vrachtauto's (veelal bakwagens) 5 jaar.

Reactie college

Het college waardeert het allereerst dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen. Het college is echter gehouden aan landelijke regelgeving omtrent het invoeren van milieuzones en uitstootvrije zones. De landelijke overheid heeft de regelgeving rondom milieuzones en uitstootvrije zones per 1 januari 2020 geharmoniseerd. Dit om te voorkomen dat er zones met verschillende soorten toelatingseisen en borden ontstaan, wat leidt tot onduidelijkheid voor weggebruikers. Er geldt

“Wij stellen de gemeente voor om te bepalen dat vrachtauto's met euro 6 op 1 januari 2025 niet maximaal vijf, maar maximaal zeven jaar oud mogen zijn, om tot uiterlijk 2030 met hun oude Euro-6 voertuig te mogen doorrijden in de uitstootvrije zone.”

daardoor sindsdien een landelijk geharmoniseerd systeem voor milieuzones en uitstootvrije zones voor dieselpersonenauto's (hieronder vallen per 1 januari 2025 ook taxi's die geregistreerd staan als personenauto), bedrijfsauto's, vrachtauto's en dieselautobussen. Een gemeente mag hier niet van afwijken door andere toelatingscriteria toe te passen. Wel heeft het college de bevoegdheid om ontheffingen te verlenen. Voor een volledig overzicht van alle ontheffingen verwijst het college naar [de website](#). Over ontheffingen is ook meer terug te lezen in hoofdstuk 14.

De landelijke regels gaan uit van toelatingseisen die zijn gebaseerd op de emissieklasse van een voertuig. Deze staat geregistreerd in het Kentekenregister van de Dienst Wegverkeer (RDW) en is gebaseerd op een in het Kentekenreglement voorgeschreven systematiek. Met dat systeem wordt aangesloten bij de milieukeurmerken van de voertuigen. In het algemeen geldt dat hoe hoger de emissieklasse is, hoe minder verontreinigende stoffen worden uitgestoten.

Bij het weren van bedrijfsauto's per 2025 kunnen gemeenten de grens leggen bij diesel emissieklasse 5 (blauwe zone) of een uitstootvrije zone invoeren. Bij het weren van vrachtauto's per 2025 kunnen gemeenten de grens leggen bij diesel emissieklasse 6 of een uitstootvrije zone invoeren. Het college heeft in hoofdstuk 3 uiteengezet waarom is gekozen voor invoering van een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's vanaf 2025. Hierbij geldt dat alle bedrijfs- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet (dit is de datum eerste toelating, ofwel DET) uitstootvrij moeten zijn.

Bij het invoeren van een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's geldt een landelijk voorgeschreven overgangsregime. Dit overgangsregime houdt het volgende in:



- emissieklasse 5 bedrijfsauto's (diesel, benzine, LPG, aardgas en hybride) hebben toegang tot 1 januari 2027;
- emissieklasse 6 bedrijfsauto's (diesel, benzine, LPG, aardgas en hybride) hebben toegang tot 1 januari 2028;
- voor vrachtauto's geldt dat emissieklasse 6 opleggertrekkers met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 toegang blijven behouden tot 1 januari 2030;
- overige emissieklasse 6 vrachtauto's (in het vervolg bakwagens) met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 blijven ook toegang behouden tot 1 januari 2030.

Het college merkt op dat het onderscheid tussen bakwagens en opleggertrekkers door het bedrijfsleven is gemaakt op basis van afschrijftermijn. Dit onderscheid blijkt in de praktijk niet altijd te gelden, omdat de afschrijvingstermijn van een voertuig niet alleen door leeftijd wordt beïnvloed, maar ook door factoren als bouwkwaliteit en kilometerstand. Vertegenwoordigers van onder andere de horeca-belevering, marktondernemers en de film- en cultuursector hebben aangegeven dat voor hen de landelijke overgangsregeling voor bakwagens te beperkt is en zij een langere afschrijvingstermijn hanteren. Het college acht het wenselijk om hier gehoor aan te geven en heeft daarom samen met branchepartijen, gemeenten en het ministerie besloten om bakwagens langer toegang te geven tot de uitstootvrije zone. Als aanvulling op de landelijke overgangsregeling worden emissieklasse 6 bakwagens met een datum eerste toelating tussen 1 januari 2017 en 1 januari 2020 automatisch ontheven voor de uitstootvrije zone tot 1 januari 2028. Dit draagt bij aan een gelijk speelveld, waarbij ook rekening wordt gehouden met ondernemers die al wel geïnvesteerd hebben in schoner vervoer.

5.2 Alternatieve toelatingseisen

5.2.1 Brandstof

Een aantal indieners is van mening dat bepaalde brandstoffen toegang moeten behouden zoals bijvoorbeeld LPG. Zo is aangevoerd dat een LPG-tank is ingebouwd, waardoor CO₂ neutraal wordt gereden en de uitstoot van LPG-voertuigen minder milieubelastend is dan die van (nieuwe) diesellootvoertuigen en dat om die reden LPG-voertuigen uitgezonderd zouden moeten zijn of onder het overgangsregime zouden

moeten vallen. Daarnaast is aangegeven dat naar de daadwerkelijke uitstoot van een voertuig moet worden gekeken in plaats van naar de geregistreerde emissieklasse. Indieners hebben verder waterstof, gas, HVO (hydrotreated vegetable oil) en Bio-LNG genoemd als toelatingseis. Een enkele indiener heeft aangegeven dat voorbij wordt gegaan aan nieuwe technologieën zoals AdBlue. Ook is aangevoerd dat enkel diesellootvoertuigen moeten worden toegelaten, omdat diesel zuinig is en de laagste belasting voor het milieu zou hebben. Verder is aangevoerd dat een nieuw diesellootvoertuig schoner is dan een benzinevoertuig.

Reactie college

Het college waardeert het dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen. Het college moet bij invoering van een uitstootvrije zone echter landelijke regelgeving toepassen, waarbij de emissieklasse van het voertuig doorslaggevend is. U leest hierover meer in paragraaf 5.1. Het toepassen van andere toelatingscriteria is dus niet toegestaan. Wel heeft het college de bevoegdheid om ontheffingen te verlenen. Voor een volledig overzicht van de ontheffingen verwijst het college naar. Over ontheffingen is ook meer terug te lezen in hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording.

In een uitstootvrije zone zijn alleen voertuigen toegestaan die geen schadelijke stoffen uitstoten. Dit zijn elektrische of door waterstof (brandstofcel) aangedreven voertuigen. Het toepassen van andere toelatingseisen, zoals LPG, AdBlue, aardgas, HVO of Bio-LNG is dus niet toegestaan. Verder is handhaving van het gebruik van (sommige) alternatieve brandstoffen 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. Zo is praktisch niet te controleren of een voertuig op diesel, HVO of biobrandstoffen rijdt.

Ten aanzien van andere fossiele brandstoffen zoals LPG (autogas), CNG (aardgas), benzine, en veel biobrandstoffen merkt het college op dat deze fossiele brandstoffen nog steeds in negatieve zin bijdragen aan de slechte luchtkwaliteit en de al in gang gezette klimaatverandering.

Ten aanzien van HVO merkt het college verder op dat toepassing daarvan weliswaar zorgt voor een forse CO₂-reductie⁶, maar voor een zeer beperkte reductie van fijnstof (PM; -20%) en stikstofoxiden



(NO_x; -10-20%).⁷ Juist fijnstof en stikstofoxiden zorgen voor slechte luchtkwaliteit en daarmee voor een slechtere gezondheid.

Ten aanzien van het gebruik van AdBlue merkt het college op dat dit een toevoeging is in de uitlaatgassen van dieselmotoren. Adblue zorgt ervoor dat de emissies van bedrijfs- en vrachtauto's voldoen aan de huidige eisen. Deze voertuigen vallen ook onder de overgangsregeling zoals genoemd in paragraaf 5.1, waardoor ze nog wat langer door kunnen blijven rijden. De toevoeging van AdBlue zorgt daarnaast niet voor een vermindering van CO₂-uitstoot. De uitstootvrije zone wordt juist ingevoerd om naast het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid, de CO₂-uitstoot te verminderen om de al in gang gezette klimaatverandering tegen te gaan.

Sommige indieners gaven aan dat hun bedrijfswagen op LPG schoner is dan een moderne diesel. Hierover merkt het college het volgende op. Over het algemeen is een oudere LPG-auto (emissieklasse 0 tot en met 4) voor wat de uitstoot van NO_x betreft niet schoner dan een moderne diesel (emissieklasse 6). Juist NO_x is een van de stoffen die gezondheidsschade veroorzaken.

Verder merkt het college op dat als een voertuig zuinig is, dit niet betekent dat het voertuig schoon is. Ook bestrijdt het college de stelling dat een dieselvoertuig schoner zou zijn dan een benzinevoertuig. Hoewel benzinevoertuigen bij gebruik in het algemeen meer CO₂ uitstoten dan dieselveertuigen⁸, stoten dieselveertuigen veel meer stikstofoxiden en fijnstof uit. Deze stoffen zijn schadelijk voor de luchtkwaliteit en gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. Het college wil met de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's op korte termijn de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM) juist terugdringen.

“Lpg G3 zou op zijn minst even lang de nul emissiezone in moeten kunnen als diesel euro 6.”

“Waarom zet de gemeente niet in op waterstof?”

5.2.2 Toelatingseisen voertuigen

Er zijn meerdere zienswijzen ingediend over de toelatingseisen in het kader van de overgangsregelingen. Ook hebben indieners aangegeven dat de datum eerste toelating geen goed criterium is, omdat dit tot gevolg heeft dat wanneer men een jonger voertuig koopt dat precies hetzelfde is, dit voertuig toegang heeft tot 2030. Verder vinden indieners de emissieklasse geen goed toelatingscriterium. Ook is aangevoerd dat campers op benzine voor privégebruik toegang moet blijven houden evenals hybride auto's, temeer nu daar veelal elektrisch mee wordt gereden. Een andere indiener geeft aan dat door hybride voertuigen minder laadplekken bezet worden. Deze indiener vraagt zich ook af waarom de politie wel hybride mag rijden.

Door een enkele indiener is gewezen op de definitie van verhuishagens met het oog op het voorkomen van oneigenlijk gebruik van de ontheffing van deze bijzondere voertuigen. Een andere indiener geeft aan dat diens bedrijf voertuigen bezit die vergelijkbaar zijn met verhuisauto's en om die reden ook ontheven zouden moeten worden, gelet op het minimale aantal kilometers dat met de voertuigen in de zone wordt gereden en de langere economische levensduur. In dat kader wordt ook gewezen op het Panteia-rapport waaruit zou volgen dat het aantal verhuisauto's en daarmee ook het aantal ontheffingen in Amsterdam relatief klein is. Enkele indieners noemen de Euro 7-norm als alternatief voor elektrisch vervoer. Verder is door een indiener aangevoerd dat ieder geval individueel beoordeeld moet worden en dat bedrijfsauto's die 10 jaar oud zijn een extra uitstootkeuring moeten ondergaan. Een andere indiener heeft aangegeven het vreemd te vinden dat een bedrijfsauto die geen toegang heeft tot de zone, wel toegang krijgt als deze wordt omgekeurd naar een personenauto, terwijl het om dezelfde motor gaat. Ook is verzocht om benzinebusjes en voertuigen met een grijs kenteken toegang te laten behouden tot 1 januari 2028. Verder heeft een indiener aangegeven dat er mogelijke verwarring en eventuele juridische procedures kunnen ontstaan na het ombouwen van voertuigen, doordat de RDW de voertuigcategorie in dat geval niet aanpast. Tot slot heeft een indiener aangegeven dat diens voertuig een emissieklasse 4 heeft, maar het voertuig volgens leeftijd en gewicht onder emissieklasse 5 valt.

⁷ TNO-rapport 'Factsheet Brandstoffen voor het wegverkeer' (TNO juni 2014)

⁸ TNO-rapport 'Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen' (TNO 2015 R10386)



Reactie van het college

Het college waardeert het dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen. Het college moet echter landelijke regelgeving toepassen, waarbij de emissieklasse van het voertuig doorslaggevend is. U leest hierover meer in paragraaf 5.1. Het toepassen van andere toelatingscriteria is dus niet toegestaan. Wel heeft het college de bevoegdheid om ontheffingen te verlenen.

Met betrekking tot het verzoek om campers toegang te laten behouden tot de uitstootvrije zone merkt het college op dat is besloten om kampeerwagens die geregistreerd staan als bedrijfs- of vrachtauto (voertuigclassificatie N en carrosseriecode SA) én waarvan de kentekenhouder woont in de uitstootvrije zone, ongeacht emissieklasse, automatisch te ontheffen. Voor hybride voertuigen wordt geen uitzondering gemaakt, omdat de handhaving hiervan praktisch lastig vorm te geven is. De gemeente kan immers niet controleren of al deze voertuigen daadwerkelijk elektrisch rijden. Daarnaast leveren hybride voertuigen weinig bijdrage aan het tegengaan van klimaatverandering en zijn er voor bedrijfsauto's over het algemeen voldoende uitstootvrije alternatieven beschikbaar. Voor de (zeer) kleine groep plug-in hybride vrachtauto's die aantoonbaar elektrisch rijden is echter wel een ontheffingsmogelijkheid in het leven geroepen.

Ten aanzien van politievoertuigen geldt dat wanneer deze bepaalde optische en geluidssignalen voeren als voorrangsvoertuig worden beschouwd. Bestuurders van voorrangsvoertuigen mogen van de voorschriften van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV) afwijken voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist. Dat betekent dat deze voertuigen in zoverre toegang hebben tot een milieuzone of uitstootvrije zone, ook als ze hybride zijn.

Het college waardeert het dat wordt meegedacht over het voorkomen van oneigenlijk gebruik van de ontheffing van verhuisauto's. Wat een verhuisauto is, is vastgelegd in landelijke regelgeving. Alleen

voertuigen die onder deze definitie vallen komen voor een ontheffing voor verhuisauto's in aanmerking. Bij de aanvraag voor een ontheffing voor verhuisauto's wordt kritisch bekeken of sprake is van verhuizen en of dit niet slechts incidenteel gebeurt. Op verzoek kunnen daartoe stukken worden opgevraagd zoals verhuisovereenkomsten en een verzekeringspolis. Voor meer informatie over het ontheffingenbeleid verwijst het college naar hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording. Voor een overzicht van de verschillende ontheffingen verwijst het college naar [de website](#).

Ten aanzien van de indieners die de Euro 7-norm als alternatief toelatingscriterium hebben voorgesteld merkt het college het volgende op. De Euro 7 norm is – ten tijde van het opstellen van deze Nota van Beantwoording – nog niet definitief vastgesteld. Het college kan niet uitgaan van een niet vastgestelde norm die ook nog eens niet in de landelijke regelgeving inzake milieuzones of uitstootvrije zones is opgenomen.

Ten aanzien van het standpunt dat het vreemd is dat een bedrijfsauto geen toegang heeft, terwijl hetzelfde voertuig wel in de zone mag rijden als deze wordt omgekeurd en geregistreerd als personenauto verwijst het college allereerst naar paragraaf 5.1 waarin de landelijke regelgeving omtrent de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's uiteen is gezet. Het college wijst er verder op dat eerst wordt ingezet op het uitstootvrij maken van voertuigen voor stadslogistiek en dat daarna particuliere voertuigen volgen, zoals afgesproken in het Klimaatakkoord.

Ook is verzocht om benzinebusjes en voertuigen met een grijs kenteken toegang te laten behouden tot 1 januari 2028. Het college is zoals hierboven reeds genoemd gehouden aan een landelijk overgangsregime. Een overgangsregime waarbij alle benzinebusjes en voertuigen met grijs kenteken toegang behouden tot 1 januari 2028 is dus niet toegestaan. Wel wijst het college op de ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto's vanaf emissieklasse 5.

Het college wil benadrukken dat de gemeente verplicht is zich te baseren op de emissieklasse zoals deze geregistreerd staat in het kentekenregister van de Dienst Wegverkeer (RDW). Hetzelfde geldt voor de voertuigcategorie. Het kentekenregister fungeert als een (authentieke) basisregistratie van voertuigen. De informatie in het kentekenregister is voor de gemeente dan ook bepalend voor de vraag of een voertuig de zone in mag. Als men van mening is dat de emissieklasse of voertuigcategorie onjuist is, zoals een indiener aangeeft, adviseert het college daarover

“Amsterdam zou daarom scheutiger moeten zijn met ontheffingen/vrijstellingen/uitstel voor hybride voertuigen (of voertuigen rijdend op gas) en met name meer gericht moeten optreden tegen diesel.”



contact op te nemen met de RDW. Voor meer informatie over de wijze waarop de RDW-emissie-klassen vaststelt, verwijst het college naar www.rdw.nl.

5.2.3 Overige toelatingseisen

Door indieners zijn ook overige toelatingseisen genoemd. Zo is aangevoerd dat er normen zouden moeten worden gesteld voor hoeveel door zzp'ers wordt uitgestoten en dat naar het type werkzaamheden en aantal gereden kilometers zou moeten worden gekeken. Daarbij wordt als voorbeeld genoemd dat bezorgers veel meer kilometers in de zone rijden dan een timmerman die een keer een opdracht heeft binnen de zone.

Daarnaast is genoemd dat onderscheid zou moeten worden gemaakt tussen mensen die in de zone of Amsterdam wonen en mensen die daarbuiten wonen, dat de uitstootvrije zone alleen zou moeten gelden voor voertuigen die nieuw op kenteken worden gezet en dat moet worden gekeken naar het type bedrijf en de afmetingen en gewichten van de goederen die met een voertuig worden vervoerd. Verder is aangegeven dat de toegangseisen inkomensafhankelijk zouden moeten zijn.

Ook zijn enkele indieners van mening dat voor een uitsterfbeleid zou moeten worden gekozen, waarbij eigenaren pas een schoner voertuig kopen als het huidige voertuig het begeeft of waarbij wordt besloten dat dieselveertuigen vanaf een bepaald jaartal niet meer verkocht mogen worden. Een indiener heeft tevens aangegeven dat gekeken zou moeten worden naar het type motor in plaats van het voertuig en noemt daarbij als voorbeeld dat een bedrijfsauto minder belastend is dan een personenauto met zware motor. Verder is gewezen op het aanpakken van grootverbruikers en energieslurpers in plaats van bedrijfsauto's. Een andere suggestie die is gedaan betreft het pas van kracht worden van de regels als de tenaamstelling van een voertuig na een nader te bepalen datum wijzigt of als een bedrijf verhuist. Volgens een andere indiener kan beter autoverkeer van buiten Amsterdam worden geweerd. Verder is aangevoerd dat voor bewoners met een klein bedrijf andere regels zouden moeten gelden, zij zouden met een voertuig dat op de datum van invoering van de uitstootvrije zone in bezit is, moeten kunnen blijven doorrijden. Ook is genoemd dat het beter zou zijn om gefaseerd over te gaan, zodat er meer voorbereidingstijd is voor zzp'ers en dat de ingangsdatum van de uitstootvrije zone afhankelijk zou moeten zijn van de beschikbaarheid van voertuigen. Verder is verzocht ook per 2025 een uitstootvrije zone voor personenauto's en bromsnorfietsen in te voeren. Tot slot wordt de gemeente

verzocht na te denken over een beperkte toegang, waarbij benzineauto's minder toegang hebben tot de stad.

Reactie college

Het college waardeert het dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen. Het college moet bij het invoeren van een uitstootvrije zone echter landelijke regelgeving toepassen, waarbij de emissieklasse van het voertuig doorslaggevend is. U leest meer over de landelijke regelgeving in paragraaf 5.1.

Deze regels gelden voor alle bedrijfs- en vrachtauto's. Het toepassen van andere toelatingseisen zoals hierboven genoemd, waarbij bijvoorbeeld wordt gekeken naar het soort ondernemer of (de omvang van) een onderneming, het aantal gereden kilometers, het type voertuig, inkomen en of sprake is van een bewoner is niet toegestaan.

Ook is het op grond van de eerdergenoemde landelijke regelgeving niet mogelijk om per 2025 een uitstootvrije zone voor personenauto's in te voeren, zoals een indiener verzoekt. Ten aanzien van brom- en snorfietsen is de gemeente bevoegd het toelatingsregime zelf te bepalen. Amsterdam voert per 1 januari 2025 een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen in met een overgangsregeling. Voor meer informatie hierover verwijst het college naar de nota van beantwoording die in het kader van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen is geschreven. Daarnaast is het college van mening dat iedereen die een vervuילend vervoersmiddel in bezit heeft een steentje dient bij te dragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van CO₂-uitstoot. Met veel voertuigen wordt slechts een beperkt aantal kilometers in de zone gereden, het gaat echter om het totaal aantal gereden kilometers in de zone. Dit heeft een negatieve impact op de luchtkwaliteit - en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam - en de uitstoot van CO₂. Voor meer informatie over het effect van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's op de luchtkwaliteit en de reductie van CO₂-uitstoot verwijst het college naar hoofdstuk 3.

Ten aanzien van het voorgestelde uitsterfbeleid merkt het college nog het volgende op. De uitstootvrije zone wordt ingevoerd met het oog op het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers enerzijds, en het verminderen van de CO₂-uitstoot anderzijds. De uitstootvrije zone gaat samen met een overgangsregime waarbij nieuwere, schonere - maar nog niet uitstootvrije voertuigen - nog enige tijd door kunnen rijden. Ook is



er ontheffingenbeleid en een sloopsubsidie beschikbaar. Dit pakket aan maatregelen maakt dat de luchtkwaliteit verbetert en de CO₂-uitstoot richting 2030 steeds verder vermindert, zoals blijkt uit hoofdstuk 3 van deze Nota van Beantwoording. Het voorgestelde uitsterfbeleid haalt deze effecten bij lange na niet.

Ten aanzien van de indiener die heeft aangegeven dat moet worden gekeken naar het type motor, omdat een bedrijfsauto minder belastend is dan een personenauto met zware motor, merkt het college op dat het ten aanzien van personenauto's op dit moment nog niet mogelijk is om een uitstootvrije zone in te voeren. Landelijke regelgeving hiervoor ontbreekt. De gemeente heeft wel de mogelijkheid om de milieuzone voor dieselpersonenauto's aan te scherpen naar emissieklasse 5, hetgeen Amsterdam gaat doen. Voor meer informatie daarover verwijst het college naar de nota van beantwoording die in het kader van de aanscherping van de milieuzone is geschreven. Daarnaast wordt, zoals ook volgt uit het Klimaatakkoord, eerst ingezet op het uitstootvrij maken van voertuigen voor stadslogistiek, daarna volgen particuliere voertuigen.

Met betrekking tot de beschikbaarheid van voertuigen merkt het college op dat het aanbod van elektrische bedrijfsauto's snel toeneemt. Ook zijn er verschillende online overzichten van beschikbare elektrische bedrijfsauto's, zoals op website van [ANWB](#). Als een voertuig uitstootvrij nog niet beschikbaar is, kan daarvoor ontheffing worden aangevraagd. Voor meer informatie hierover verwijst het college naar hoofdstuk 14. Verder verwijst het college naar hoofdstuk 12 dat betrekking heeft op elektrisch rijden.

5.2.4 Strengere toelatingseisen

Een aantal indieners heeft ook zienswijzen ingediend over strengere toelatingseisen. Zo hebben indieners aangegeven ook graag een uitstootvrije zone voor personenauto's te willen of dat na 2025 zo snel mogelijk personenauto's uit de stad moet worden geweerd. Ook is aangegeven dat al het vrachtverkeer moet worden geweerd. Een andere indiener vindt het vreemd dat er een uitzondering is voor oldtimers. Verder is aangevoerd dat er in zijn algemeenheid te veel uitzonderingen zijn en er hardere maatregelen moeten komen.

Reactie college

Het college is verheugd te lezen dat de indieners het doel van de uitstootvrije zone onderschrijven en in dat kader strengere maatregelen voorstellen. Het college moet echter landelijke regelgeving toepassen, waarbij de emissieklasse van het voertuig doorslaggevend is. Daarover leest u meer in paragraaf 5.1. Het toepassen van strengere toelatingseisen is dus niet toegestaan.

Ten aanzien van personenauto's merkt het college daarbij aanvullend op dat het op dit moment voor gemeenten niet mogelijk is een uitstootvrije zone voor personenauto's in te voeren. Landelijke regelgeving daarvoor ontbreekt. De gemeente heeft wel de mogelijkheid om per 2025 de milieuzone voor dieselpersonenauto's aan te scherpen naar emissieklasse 5, hetgeen Amsterdam gaat doen. Daarnaast wordt, zoals ook volgt uit het Klimaatakkoord, eerst ingezet op het uitstootvrij maken van voertuigen voor stadslogistiek, daarna volgen particuliere voertuigen.

Met betrekking tot de vrijstelling voor oldtimers merkt het college op dat dit landelijk beleid is. Deze komt voort uit de wijziging van het RVV in verband met de landelijke harmonisatie van milieuzones. Het betreft de categorie van klassiekers of oldtimers als onderdeel van het bredere begrip mobiel erfgoed (Memorie van toelichting Erfgoedwet, Kamerstukken 2014-2015, 34 109 nr. 3). Op deze landelijk vastgestelde keuzes heeft de gemeente geen invloed.

Tot slot wil het college ten aanzien van het punt dat er te veel uitzonderingen zijn benadrukken dat de uitstootvrije zone wordt ingevoerd met het oog op het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. Daarnaast wordt met de maatregel een bijdrage geleverd aan het verminderen van de CO₂-uitstoot. Tegelijkertijd kan deze maatregel voor ondernemingen of individuele ondernemers ingrijpende gevolgen hebben. Het college is van oordeel dat met de landelijke overgangsregeling, de subsidieregelingen, de vrijstellingen en ontheffingen een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen waarbij het voor alle ondernemers mogelijk is om de overstap naar uitstootvrij te maken, al dan niet met een tussenstap. Verder blijft het mogelijk om een beroep te doen op de hardheidsclausule bij bijzondere omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet zijn voorzien of als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager, die onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen.



Zienswijzen over bebording en andere tekens, handhaving en monitoring

6.1 Bebording en andere tekens

Een indiener vindt dat er in Amsterdam een overschot is aan verkeersborden en dat het ontwerpverkeersbesluit bijdraagt aan een bordenjungle. Een andere indiener stelt voor om naast de reguliere verkeersborden ook op alle geluidswanden van de snelwegen rondom Amsterdam de tekst te projecteren:

"Amsterdam in? Vanaf 2028 alleen zero-emissie." De indiener beveelt aan dit te doen met letters die in reliëf op de geluidswand geschroefd zijn, zodat ze leesbaar blijven als ze overspoten worden met graffiti.

Reactie college

Het college meent dat het ontwerpverkeersbesluit niet bijdraagt aan een bordenjungle. De gemeente maakt voor de afbakening van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's gebruik van geharmoniseerde bebording zoals voorgeschreven door artikel 86e van het Reglement verkeersregels en verkeers tekens 1990 (RVV 1990). Voor de geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's geldt dat het C22C bord met daarboven het woord 'zone' wordt geplaatst met daaronder onderbord C22C1. Daaronder wordt een bord met het pictogram van een camera geplaatst, samen met het logo van de gemeente Amsterdam. Deze bebording is opgenomen als bijlage bij het verkeersbesluit.

Het college zal geen gebruik maken van letters op de geluidswanden om de uitstootvrije zone mee aan te kondigen, zoals een indiener suggereert. Wel zal de gemeente inwoners en bezoekers van Amsterdam op de hoogte stellen door middel van een breed pallet

aan communicatiemiddelen. Zo zullen er naast de reguliere vooraankondigingsborden, voor de invoering van de uitstootvrije zone actieve "lichtborden" worden geplaatst op drukke plekken. Ook zal er een actieve sociale mediacampagne plaatsvinden en Amsterdamse voertuigeigenaren krijgen nogmaals een aankondigingsbrief. De eerste 4 maanden van 2025 worden nog geen boetes uitgedeeld, maar wordt maandelijks een waarschuwingsbrief aan overtredders uitgestuurd.

6.2 Handhaving

Een indiener voert aan dat het ontwerpverkeersbesluit geen helderheid biedt over de concrete uitvoering en handhaving. Een andere indiener voert aan dat de handhaving beter geregeld moet worden, vooral voor vrachtwagens. Enkele indieners vragen hoe de handhaving van voertuigen met buitenlandse kentekens plaatsvindt, waarbij een indiener erop wijst dat er soms ook buitenlandse kentekens op voertuigen van Nederlandse bedrijven zitten.

Reactie college

In tegenstelling tot wat de indiener aangeeft staat de wijze waarop de regels worden gehandhaafd wel in het ontwerpverkeersbesluit. Net als bij de huidige milieuzones zal handhaving van de uitstootvrije zone plaatsvinden door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van een technisch hulpmiddel, namelijk Automatic Number Plate Recognition (ANPR). Deze camera's zijn in een ring rondom de stad en in de stad zelf geplaatst. Daarnaast kan gehandhaafd worden met verplaatsbare camera's in de stad en zet de gemeente buitengewone opsporingsambtenaren (boa's) in.

"Het besluit draagt bij aan de bordenjungle waar ook in uw stad soms letterlijk niet meer het bos gezien kan worden door de hoeveelheid borden."



De uitstootvrije zone is van toepassing op zowel binnen- als buitenlandse voertuigen. Handhaving van buitenlandse voertuigen kan echter alleen plaatsvinden door buitengewone opsporingsambtenaren, omdat automatische handhaving van buitenlandse kentekens op dit moment niet mogelijk is. Het Rijk spant zich in om ook automatische handhaving van buitenlandse voertuigen snel mogelijk te maken, door middel van Europese regelgeving of bilaterale afspraken.

De boete voor overtreding van de toegangseisen van de huidige milieuzone voor dieselbedrijfsauto's bedraagt in 2024 € 120,- en voor een vrachtauto € 300,-. Wat de hoogte van de boete voor overtreding van de uitstootvrije zal zijn, is op dit moment nog niet bekend. Niet Amsterdam maar het Openbaar Ministerie stelt jaarlijks de tarieven vast voor overtredingen van de milieuzone. Het college is van oordeel dat de handhaving van de huidige milieuzone adequaat is en vertrouwt erop dat dit ook het geval zal zijn voor de handhaving van de toekomstige uitstootvrije zone.

In een jaarlijkse monitoring zullen zowel de betaalbaarheid (ontwikkeling van de aanschafprijzen en gebruikskosten, en financieringsmogelijkheden zoals subsidies), als de haalbaarheid (beschikbaarheid van nul-emissie voertuigen, logistieke laadinfrastructuur) van de maatregelen en de voortgang van het instellen van uitstootvrije zones aan de orde komen. Daarnaast vindt ook op gemeentelijk niveau monitoring plaats. Amsterdam neemt hierin onder meer de samenstelling van het wagenpark, het aantal geconstateerde overtredingen en het aantal verleende ontheffingen mee.

6.3 Monitoring

Een indiener vraagt hoe de gemeente de maatregelen na 2025 gaat monitoren.

Reactie college

Met de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS) hebben verschillende partijen, waaronder de gemeente Amsterdam, afspraken gemaakt over de route naar uitstootvrije stadslogistiek. Een van de afgesproken onderdelen betreft het opstellen van een gezamenlijk monitoringsplan stadslogistiek. Aan de hand van dat plan zullen de effecten van de maatregelen worden gemeten.

“De handhaving moet goed geregeld worden, vooral wat de vrachtwagen betreft.”

“Een punt van zorg is dat het huidige verkeersbesluit geen helderheid biedt over de concrete uitvoering en handhaving.”





Zienswijzen over specifieke gevolgen van de uitstootvrije zone

7.1 Gevolgen voor ondernemers en ondernemingen

7.1.1 Negatieve financiële gevolgen

Uitstootvrije voertuigen zijn te duur

Veel indieners voeren aan dat de invoering van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's negatieve financiële gevolgen voor hen heeft omdat uitstootvrije voertuigen duur zijn. Een aanzienlijk aantal indieners geeft aan geen elektrisch voertuig te kunnen betalen omdat dit boven hun budget is, of omdat zij al veel hebben geïnvesteerd in hun huidige dieselveertuig. Andere indieners geven aan dat ze het al financieel moeilijk hebben vanwege de inflatie en stijgende prijzen, de nasleep van de coronapandemie, andere hoge kosten, vaste lasten of de vele andere eisen en regels die aan ondernemers gesteld worden. Enkele indieners merken op de kosten niet te kunnen dragen omdat zij meerdere voertuigen of een heel wagenpark moeten vervangen, of net een nieuw voertuig hebben aangeschaft. Daarnaast geven indieners aan dat de investering in een elektrisch voertuig niet in verhouding staat tot de opbrengst en dat ze de komende jaren alleen nog aan het werk zullen zijn om het elektrische voertuig te kunnen betalen.

Investeren in uitstootvrij voertuig is niet meer rendabel

Meerdere indieners geven verder aan dat het gezien hun leeftijd niet meer rendabel is om te investeren in een of meer uitstootvrije voertuigen. Deze indieners zitten tegen hun pensioen aan of zijn al gepensioneerd en denken vanwege hun leeftijd geen lening of

leasecontract meer te kunnen krijgen. Ook vrezen zij dat zij hun spaargeld bedoeld voor het aanvullend pensioen in moeten gaan zetten voor een elektrisch voertuig.

Zorgen over financiële gevolgen door verminderde bereikbaarheid

Andere indieners geven aan dat hun onderneming door de invoering van de uitstootvrije zone slechter bereikbaar wordt voor klanten, bezoekers, leveranciers of transporteurs, en zij maken zich zorgen over de financiële gevolgen daarvan.

MKB-Metropool Vereniging Amsterdam City, Horeca Nederland afdeling Amsterdam en Evofenedex vragen aandacht voor de financiële gevolgen van bedrijven op bepaalde bedrijventerreinen of in specifieke gebieden. De Nederlandse vereniging in oprichting voor de Film-, TV & Audiovisuele facilitaire verhuurbedrijven (VFF i.o.) is bezorgd over de financiële gevolgen van de uitstootvrije zone voor de leden en geeft aan dat door de invoering van de uitstootvrije zone het voortbestaan van de ondernemingen en de werkgelegenheid in de sector in gevaar komen.

Kleine en startende ondernemers

Een aanzienlijk aantal indieners vindt verder dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met kleine, minder kapitaalkrachtige of startende ondernemers. Deze indieners geven aan dat zij schulden moeten maken om een elektrisch voertuig aan te schaffen en vinden dat onrechtvaardig. Deze indiener vraagt hoe de gemeente ervoor gaat zorgen dat ook de kleine ondernemers in de regio kunnen blijven meedoen. Een indiener wijst op de motie die door de Tweede Kamer is aangenomen, waarbij wordt verzocht kleine mkb'ers zoals bloemisten en bakkers een ontheffing te geven tot ten minste 2028.

Kapitaalvernietiging

Sommige indieners vragen waarom zij moeten investeren in een nieuw voertuig en spreken van

“Lang niet iedereen kan een uitstootvrije kopen, en voor lang niet alle werkzaamheden is een elektrische auto geschikt.”



kapitaalvernietiging: het huidige voertuig rijdt nog prima, er wordt maar weinig mee gereden, het is nog niet afgeschreven of het lopende leasecontract is nog niet beëindigd. Meerdere indieners geven aan dat hun huidige voertuig door de invoering van de uitstootvrije zone onverkoopbaar wordt.

Uitstootvrije zone leidt tot hogere prijzen, klantenderving en einde bedrijf

Nog weer andere indieners geven aan dat zij verwachten klanten kwijt te raken, omdat zij de hogere kosten voor de aanschaf van een elektrisch voertuig moeten doorberekenen in hun prijzen. Meerdere andere indieners vrezen dat zij als gevolg van de maatregelen moeten stoppen met hun activiteiten, dat hun bedrijf onverkoopbaar wordt of dat zij failliet gaan. HISWA-RECRON voert aan dat de ondernemingen op de Diemerzeedijk en de Buitenkerkerweg bedrijfseconomische schade zullen gaan lijden door een cumulatie van maatregelen op het gebied van het wegvervoer en de pleziervaart, dan wel dat zij genoodzaakt zullen zijn om hun bedrijfsactiviteiten te beëindigen. Weer andere indieners overwegen te gaan verhuizen. Een aantal indieners ten slotte voert aan te verwachten dat de werkloosheid als gevolg van de invoering van de uitstootvrije zone zal oplopen.

Reactie college

Het college beseft veel te vragen van het bedrijfsleven en begrijpt dat ondernemers zich zorgen maken over de financiële gevolgen die de invoering van de uitstootvrije zone voor hun ondernemingen en ook voor hen persoonlijk kan hebben.

Het college acht de invoering van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's echter noodzakelijk vanwege zwaarwegende milieu- en gezondheidsbelangen. De invoering van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's is één van de maatregelen die wordt genomen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad te verbeteren. Ook wordt hiermee, in combinatie met de andere maatregelen, de uitstoot van CO₂ verminderd. Het college verwijst voor een toelichting op de onderbouwing van de uitstootvrije zone naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording.

“Dit plan zal aanzienlijk kostenverhogend werken voor het vervoer van en naar locaties en de branche verder onder druk zetten.”

Maatregelen en alternatieven

Het Rijk en de gemeenten hebben verschillende maatregelen genomen om de door de indieners gesignaleerde nadelige gevolgen van de invoering van de uitstootvrije zone voor ondernemers zo veel mogelijk weg te nemen. Daarnaast merkt het college op dat er ook alternatieven zijn voor de aanschaf van een uitstootvrij voertuig. Het college licht dit hieronder toe.

Geleidelijke invoering uitstootvrije zone

Het college benadrukt allereerst dat er sprake is van een stapsgewijze invoering van de uitstootvrije zone, dat is nu versterkt door eerst te starten met de uitstootvrije zone binnen de S100. Bij het invoeren van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's dient de gemeente zich te houden aan het landelijk voorgeschreven overgangsregime. Dit overgangsregime houdt het volgende in:

- emissieklasse 5 bedrijfsauto's (diesel, benzine, LPG, aardgas en hybride) hebben toegang tot 1 januari 2027;
- emissieklasse 6 bedrijfsauto's (diesel, benzine, LPG, aardgas en hybride) hebben toegang tot 1 januari 2028;
- voor vrachtauto's geldt dat emissieklasse 6 trekker-opleggers met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 toegang blijven behouden tot 1 januari 2030;
- emissieklasse 6 bakwagens met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 blijven ook toegang behouden tot 1 januari 2030. Het college heeft naar aanleiding van de ingediende zienswijzen besloten de overgangsregeling voor emissieklasse 6 bakwagens te verruimen. Zoals toegelicht in paragraaf 5.1. wordt als aanvulling op de landelijke overgangsregeling worden emissieklasse 6 bakwagens met een datum eerste toelating tussen 1 januari 2017 en 1 januari 2020 automatisch ontheven voor de uitstootvrije zone tot 1 januari 2028.

Landelijke vrijstellingen

Daarnaast gelden er op grond van landelijke regelgeving vrijstellingen voor bijzondere voertuigen. Vrachtauto's met een carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 23, 26, 27, 31, met een aanduiding speciale doeleinden SB of SF, of een opleggertrekker met 4 of meer assen hebben tot 1 januari 2030 toegang tot ze 13 jaar worden, gerekend vanaf de datum eerste toelating. Voor kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer wordt op aanvraag een ontheffing verleend tot ze tot ze 13 jaar worden gerekend vanaf de datum eerste toelating. In de toelichting op het Tijdelijk



besluit nul-emissiezones wordt aangegeven dat het lijstje met bijzondere voertuigen bij een volgende wijziging van het RVV 1990 of in het ontheffingen-beleid wordt uitgebreid, als blijkt dat aanvullende vrijstellingen of ontheffingen voor specifieke voertuigen nodig zijn.

Ontheffingen

Verder is voorzien in verschillende ontheffings-mogelijkheden voor ondernemers. Het college wijst hierbij op de volgende ontheffingen:

- Ontheffing vanwege lange levertijd uitstootvrij voertuig;
- Ontheffing kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer;
- Ontheffing voor een plug-in hybride vrachtauto;
- Ontheffing vanwege het niet beschikbaar zijn van een uitstootvrij vervangend voertuig;
- Ontheffing voor bedrijfs- en vrachtwagens emissieklasse 5 die uitsluitend particulier worden gebruikt;
- Ontheffing voor voertuigen van gehandicapten die zijn aangepast voor minimaal 500,- euro;
- Maximaal 12 dagen ontheffingen per jaar per kenteken voor bedrijfs- vrachtauto's, afhankelijk van emissieklasse;
- Ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden;
- Afwijkingsbevoegdheid (hardheidsclausule bedoeld voor uitzonderlijke situaties waarbij het niet verlenen van een ontheffing onevenredige gevolgen heeft).

Het college verwijst voor een volledig overzicht en een toelichting op de ontheffingsmogelijkheden naar de [website](#), naar hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording en naar het Ontheffingenbeleid nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Amsterdam 2025.

Subsidies en fiscale instrumenten

Voor de aanschaf van een nieuwe elektrische bedrijfsauto is daarnaast landelijk voor ondernemers de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) beschikbaar.⁹ Voor de aanschaf of financial-lease van een nieuwe elektrische vrachtauto is er de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET)).¹⁰ Daarnaast heeft het Rijk een subsidieregeling aangekondigd voor de realisatie van laadinfrastructuur voor

logistiek. Ondernemers kunnen, in combinatie met deze subsidies, ook fiscale instrumenten inzetten die een korting opleveren bij de aanschaf van een schone bedrijfsauto aantrekkelijk maken, zoals milieu-investeringsaftrek (MIA en VAMIL). Meer informatie over deze regelingen is te vinden op www.rvo.nl¹¹.

Sinds 1 oktober 2023 is voor Amsterdamse burgers en ondernemers met een bedrijfsauto met emissieklasse 4 een sloopsubsidie beschikbaar van € 1.500,-, waarbij stadspashouders in aanmerking komen voor 50% extra subsidie.¹²

Alternatief voor aanschaf uitstootvrije bedrijfsauto

Ondernemers die niet willen of kunnen investeren in een uitstootvrij voertuig kunnen ten slotte verkennen of een ander logistiek concept bij ze past. Hierbij kan gedacht worden aan een aanbieder die het transport emissievrij kan vervoeren, bijvoorbeeld via een hub. In hoofdstuk 8 van deze nota van beantwoording gaat het college hier uitgebreider op in. Het college wijst er in dit verband daarnaast nog op dat eigenaren van bedrijfsauto's met emissieklasse 4 ook kunnen overwegen om eerst de overstap te maken naar een schoner voertuig met emissieklasse 6, waarmee zij tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de uitstootvrije zone. Deze voertuigeigenaren hebben het voordeel van een grotere tweedehands markt voor elektrische voertuigen op termijn. Het college benadrukt echter dat het aan de voertuigbezitter zelf is om te bepalen of er een geschikt alternatief is, en zo ja, welk alternatief dit is.

Conclusie college

Het college is van oordeel dat met de overgangsregeling, de subsidieregelingen, de vrijstellingen, ontheffingen en de beschikbare alternatieven een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen, waarmee niet alleen de gezondheids- en klimaatbelangen worden gediend, maar ook voldoende rekening is gehouden met de belangen van individuele ondernemers waardoor zij, al dan niet met een tussenstap, mee kunnen doen met de transitie. Dit geldt naar het oordeel van het college ook voor kleine en startende ondernemers, temeer nu, zoals hiervoor is toegelicht, de overgangsregeling voor emissieklasse 6 bakwagens wordt verruimd. Het college heeft daarom besloten vooralsnog geen aanvullend specifiek ontheffingenbeleid voor deze

9 [Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's \(SEBA\) \(rvo.nl\)](#)

10 [Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks \(AanZET\) \(rvo.nl\)](#)

11 [MIA en Vamil voor ondernemers \(rvo.nl\)](#)

12 [Subsidie Duurzame Amsterdamse Vervoersmiddelen Sloop - Gemeente Amsterdam](#)



groep ondernemers op te nemen. Het Rijk heeft bovendien aangekondigd drie maanden na inwerking-treding van het Centraal Loket te evalueren of er voldoende ontheffingsmogelijkheden zijn die voorzien in de gevallen waar de overstap voor kleine mkb'ers niet mogelijk is. De evaluatie wordt naar verwachting eind 2024 naar de Tweede Kamer gestuurd. Indien de evaluatie daartoe aanleiding geeft, zal het college dit besluit in heroverweging nemen.

Ten aanzien van ondernemers die in de zienswijze hun persoonlijke situatie hebben toegelicht en gevraagd hebben om hulp of om een ontheffing, overweegt het college als volgt. De gemeente stelt aan ondernemers die in Amsterdam gevestigd zijn adviseurs beschikbaar om te helpen met de overstap naar uitstootvrij vervoer. Dit advies kan worden aangevraagd via uitstootvrijwagenpark@amsterdam.nl. Voorwaarde is dat de voertuigen geregistreerd staan op naam van het bedrijf. Ondernemers die niet voldoen aan deze voorwaarden, kunnen de garage, dealer of leasemaatschappij vragen om advies. Ook is veel informatie beschikbaar over de overstap naar elektrisch rijden via de website www.opwegnaarzes.nl. Speciaal om de kleine mkb'er en zzp'er te helpen en te inspireren is er de website www.doehetzero.nl. Het college verwijst voor meer informatie over deze websites naar hoofdstuk 12 van deze nota van beantwoording. Aanvragen voor een ontheffing kunnen vanaf medio 2024 worden ingediend bij het Centraal Loket.

Tot slot verwijst het college nog naar paragraaf 3.2.1, waar in het college ingaat op de MKB-analyse (maatschappelijke kosten en batenanalyse) die is gemaakt naar aanleiding van de zienswijzeprocedure.

7.1.2 Negatieve gevolgen voor de concurrentie

Een aantal indieners voert aan dat de uitstootvrije zone nadelige gevolgen heeft voor de concurrentie. Zij geven aan dat er oneerlijke concurrentie ontstaat omdat ondernemers van buiten de Ring A10 worden bevoordeeld ten opzichte van ondernemers die binnen de Ring A10 wonen en/of werken. Een indiener geeft aan dat er door de uitstootvrije zone geen gelijk speelveld meer is, omdat kleinere bedrijven een stuk meer kwijt zijn aan kWh dan grote. Andere indieners geven aan dat ondernemers die wel een uitstootvrij

voertuig kunnen kopen, een machtspositie zullen krijgen en het werkgebied zullen overnemen van ondernemers die dat niet kunnen. Een van de indieners voert aan dat de uitstootvrije zone de onderneming in haar concurrentiepositie benadeelt ten opzichte van vergelijkbare collega-bedrijven in Nederland, de EU en daarbuiten en wijst daarbij op de voorgenomen uitstootvrije zone van Rotterdam. MKB-Metropool, Vereniging Amsterdam City en Horeca Nederland afdeling Amsterdam pleiten ervoor om via een vrijstelling of een ontheffing te bepalen dat vrachtwagens met emissieklasse 6 in 2025 niet maximaal vijf, maar maximaal zeven jaar oud mogen zijn en tot uiterlijk 2030 met hun voertuig kunnen doorrijden. Vanuit het oogpunt van een gelijk speelveld pleiten zij niet voor verdergaande versoepelingen. Zij voeren aan dat de ondernemers die de afgelopen jaren hun wagenpark al zijn gaan verschonen forse investeringen hebben gedaan en in een nadelige concurrentiepositie zouden komen bij verdergaande versoepelingen (de zogenoemde 'early adaptors'). Dit punt van zorg wordt ook geuit door Evofenedex, en door Transport en Logistiek Nederland, regio Noord-West, mede met betrekking tot de mogelijke versoepeling van de overgangsregeling voor Euro 6-bakwagens met een datum eerste toelating tussen 1 januari 2017 en 1 januari 2020.

Reactie college

Zoals hiervoor onder punt 7.1.1 uiteen is gezet, meent het college dat met de overgangsregeling, de subsidieregelingen, de vrijstellingen, ontheffingen en alternatieven voor de aanschaf van een uitstootvrij voertuig een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen, waarmee niet alleen de gezondheids- en klimaatbelangen worden gediend, maar ook voldoende rekening is gehouden met de belangen van individuele ondernemers waardoor zij, al dan niet met een tussenstap, mee kunnen doen met de transitie. Het college vertrouwt erop dat met deze maatregelen de door de indieners gesignaleerde gevolgen voor de concurrentie zich zo min mogelijk zullen voordoen. In aanvulling hierop benadrukt het college dat alle ondernemers in Nederland in de komende tijd in meer of mindere mate te maken krijgen met steeds strenger wordende emissie-eisen in steeds meer steden in Nederland. Het college erkent dat bedrijven gevestigd binnen de zone in ieder geval met de regels worden geconfronteerd. Dat laat onverlet dat ook andere bedrijven, die niet binnen een zone zijn gevestigd, met de regels zullen worden geconfronteerd. Uiteindelijk zullen alle bedrijven op termijn de overstap moeten maken. In zoverre is van een ongelijk speelveld naar het oordeel van het college dan ook geen sprake.

“De financiële impact voor bedrijven, de nadelige gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit ondervinden, is met name voor de kleine ondernemers groot.”



Verruiming regeling voor bakwagens

Zoals hiervoor eveneens in paragraaf 7.1.1 is toegelicht, heeft het college naar aanleiding van de ingediende zienswijzen besloten de overgangsregeling voor bakwagens te verruimen en in aanvulling op de landelijke overgangsregeling bakwagens emissieklasse 6 met een datum eerste toelating tussen 1 januari 2017 en 1 januari 2020 een ontheffing te verlenen voor de uitstootvrije zone tot 1 januari 2028. Het college is van oordeel dat de verruiming noodzakelijk is en in belangrijke mate tegemoetkomt aan de zorgen van met name kleinere ondernemers die onder andere werkzaam zijn op de markt, evenementensector, op het Food Center Amsterdam en in de filmindustrie. Deze verruiming draagt naar het oordeel van het college bij aan een gelijk speelveld, waarbij ook rekening wordt gehouden met ondernemers die al wel geïnvesteerd hebben in schoner vervoer. De ruimere overgangsregeling kan overigens naar het oordeel van het college ook in het voordeel zijn van ondernemers die een bakwagen emissieklasse 0-5 hebben vervangen voor een schonere bakwagen emissieklasse 6 uit de jaartallen 2017-2020. Ook zij mogen met dat voertuig nu langer doorrijden. Van een verstoring van het gelijke speelveld is gelet hierop geen sprake.

kWh

Ten aanzien van de zienswijze dat er door de uitstootvrije zone geen gelijk speelveld meer is omdat kleinere bedrijven een stuk meer kwijt zijn aan kWh dan grote, merkt het college op dat het juist is dat grootverbruikers schaalvoordelen hebben. Dat is echter nu ook al het geval en de in te voeren uitstootvrije zone brengt hier geen verandering in. Daarnaast kan uit de aanwezigheid van een schaalvoordeel naar het oordeel van het college niet de conclusie worden getrokken dat kleine bedrijven per definitie meer betalen aan kWh. Wat een ondernemer per kWh betaalt is ook afhankelijk van andere factoren, zoals de vraag of het bedrijf al dan niet zelf energie opwekt en welk type voertuig(en) de ondernemer heeft.

7.1.3 Negatieve gevolgen voor het internationaal transport

Meerdere indieners voeren aan dat de invoering van de uitstootvrije zone negatieve gevolgen heeft voor het internationaal transport en voor hun onderneming. Door de maatregelen kunnen sommige grondstoffen van binnen of buiten de Europese Unie niet meer naar de locatie vervoerd kunnen worden, en kunnen eindproducten vanuit Amsterdam niet meer vervoerd worden naar andere landen. Niet alle (internationale) transporteurs zijn volgens de indieners even ver met het verjongen van de vloot of met uitstootvrij transport. Andere indieners voeren aan dat het

alternatief, overslag van goederen, voor hen geen optie is. VEBAN licht toe dat er bij de invoering van de uitstootvrije zone ook rekening dient te worden gehouden met schuivende geopolitieke verhoudingen. Een andere indiener ten slotte acht het niet aannemelijk dat er in 2030 voldoende vrachtauto's, infrastructuur en technische middelen in Nederland en in de rest van Europa beschikbaar zullen zijn om de klanten op economisch haalbare wijze met uitstootvrije vrachtwagens te beleveren.

Reactie college

Het college merkt in dit verband allereerst op dat de omvang van de uitstootvrije zone, in tegenstelling tot wat in het ontwerpverkeersbesluit stond, het gebied binnen de S100 is. Nu de omvang van de uitstootvrije zone - tijdelijk - is verkleind, zal een deel van de indieners die een zienswijze over internationaal transport hebben ingediend voorlopig nog niet onder het toegangsregime voor de uitstootvrije zone vallen. De ambitie is om vanaf 2028 de uitstootvrije zone uit te breiden tot het gebied binnen de Ring A10. Hier moet nog een besluit over worden genomen. Voor een nadere toelichting op de omvang van de milieuzone verwijst het college naar hoofdstuk 4 van deze nota van beantwoording.

Het transport van en naar andere landen vindt vooral plaatsvindt met vrachtauto's. Een deel van de vrachtauto's met emissieklasse 6 zal in de uitstootvrije zone vanwege de overgangsregeling voor vrachtwagens nog tot 2030 kunnen doorrijden. Dit geldt temeer nu het college heeft besloten om de overgangsregeling voor bakwagens met emissieklasse 6 met een datum eerste toelating tussen 1 januari 2017 en 1 januari 2020 een ontheffing te verlenen voor de uitstootvrije zone tot 1 januari 2028. Het college verwijst voor een nadere toelichting hierover naar paragraaf 5.1 van deze nota van beantwoording. Voor vrachtauto's die worden ingezet voor internationaal transport gelden verder ook de hiervoor in paragraaf 7.1.1 toegelichte overgangsregeling, subsidieregelingen, vrijstellingen en ontheffingen. Het college verwijst verder naar paragraaf 14.1.2, waarin internationaal transport in relatie tot ontheffingen aan de orde komt.

Het college merkt op dat het geen invloed heeft op verschuivende geopolitieke verhoudingen. Wel is het college in staat om te handelen en waar nodig maatregelen te treffen indien een geopolitieke verandering daartoe aanleiding zou geven.

Voor wat betreft de beschikbaarheid van elektrische vrachtauto's na 2030 ten slotte merkt het college op dat wereldwijd nog hard wordt gewerkt aan een betere beschikbaarheid van elektrische alternatieven.



Inmiddels zijn er wel van verschillende merken diverse typen uitstootvrije vrachtwagens beschikbaar, zowel batterij-elektrisch als waterstof-elektrisch. Beide varianten worden op dit moment volop verder ontwikkeld en geproduceerd. De grote vrachtwagenproducenten hebben allen een uitstootvrije productielijn en plannen voor verdere uitrol in de toekomst. Voor meer informatie hierover verwijst het college naar de website www.opwegnaarzes.nl. Bovendien geldt dat als een uitstootvrije variant van een voertuig niet beschikbaar is, of een lange levertijd heeft, er ontheffingsmogelijkheden zijn.

7.2 Negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners

Particulier gebruik van bedrijfs- en vrachtauto's
Meerdere indieners lichten toe dat zij geen ondernemer zijn en hun bedrijfs- of vrachtauto uitsluitend privé gebruiken. Andere indieners geven aan dat hun voertuig een kampeerwagen is en geen bedrijfs- of vrachtauto.

Mobiliteit

Andere indieners uiten zorgen over sociale ongelijkheid voor wat betreft mobiliteit en leefbaarheid als gevolg van de invoering van de uitstootvrije zone. Deze indieners maken zich onder andere zorgen over de betaalbaarheid van de boodschappen, met name voor mensen met het laagste inkomen, en of ze hun familie en vrienden nog wel kunnen bezoeken in de toekomst. Daarnaast geven indieners aan dat de groep met het laagste inkomen het zwaarst wordt getroffen omdat deze groep geen elektrisch voertuig of een voertuig met een hoge emissieklasse kan betalen. Een indiener vreest voor mobiliteitsarmoede, omdat vrijwel niemand uit deze groep voor een lokale ontheffing of voor een ontheffing op grond van de hardheidsclausule in aanmerking zal komen. Er is volgens deze indiener alleen naar het ideaal gekeken, maar niet naar de praktische uitwerking van de uitstootvrije zone.

Tweederangsburgers en gebrek aan keuzevrijheid

Andere indieners voeren aan dat Amsterdammers tweederangsburgers zullen worden ten opzichte van inwoners van andere gemeenten, en dat er in de

toekomst alleen nog bedrijven, goede middenstanders, rijken, mensen met middeninkomens, en een enkele 'geluksvogel' de stad in zal kunnen. Weer een andere indiener ten slotte vindt dat er geen keuzevrijheid meer is in Amsterdam.

Beschikbaarheid ondernemers

Nog andere indieners voeren aan dat de uitstootvrije zone ervoor zal zorgen dat een deel van de Amsterdamse markt, de middenstand en de ambachten uit de stad zullen verdwijnen. Amsterdamse ondernemers worden volgens deze indieners de stad uitgejaagd en ondernemers van buiten de stad zullen door de uitstootvrije zone niet meer in Amsterdam willen werken. Dit leidt volgens de indieners onder meer tot problemen bij reparaties of bij het verduurzamen van huizen; vakmensen met zwaar gereedschap kunnen niet meer voorrijden en de maatregelen staan de energietransitie juist in de weg. Een indiener geeft aan dat ondernemers vrezen personeel kwijt te raken terwijl de arbeidsmarkt al zo krap is.

Hogere prijzen en uurtarieven

Weer andere indieners vrezen dat de hogere kosten van uitstootvrij vervoer zullen worden doorberekend, de prijzen en uurtarieven gaan stijgen, inwoners onbereikbaar worden voor leveranciers en bezorgingen worden bemoeilijkt. Ook Koninklijke Bouwend Nederland wijst op de hogere kosten waarmee de invoering van de uitstootvrije zones gepaard zal gaan, zeker nu nog niet duidelijk is welke passende ondersteuningsmaatregelen de gemeente neemt om het midden- en kleinbedrijf te helpen om de overstap haalbaar te maken. De overgang naar uitstootvrij is aldus deze indiener meer dan alleen het vervangen van een vervoersmiddel; ondernemers en de gemeente zelf staan ook voor grote uitdagingen, omdat ook veel logistieke- en productieprocessen wijzigen, zoals bijvoorbeeld op het gebied van logistiek en laden. Deze indiener geeft aan dat een geleidelijke groei naar uitstootvrij waarbij markt, overheden en opdrachtgevers elkaar uitdagen, maar niet overvragen, voor de leefbaarheid en economische ontwikkeling van steden van groot belang is.

Gevolgen voor tankstations

Een indiener geeft aan dat het voor de tankstations een uitdaging zal zijn om mee te gaan in de energietransitie. Tankstations zijn voor hun voortbestaan rechtstreeks afhankelijk van bezoekende voertuigen en van voertuigen die leveringen doen zoals tankwagens, bakwagens en bedrijfsauto's. Door het instellen van regionale milieuzones wordt volgens de indiener vooruitgelopen op de landelijke en internationale trend en worden goedwillende ondernemers de

“Ik hoor dat ZZP'ers niet meer komen werken en buiten de stad blijven. Anderen zullen dan een machtspositie krijgen.”



mogelijkheid ontnomen om geleidelijk mee te gaan in de benodigde ontwikkeling. De indiener verzoekt daarom voor een uitzondering voor tankstations.

Segmentatie, zwaardere belasting kades en stilvallen auto's

Een andere indiener vreest dat segmentatie op de loer ligt, omdat meer voertuigen kleine delen gaan vervoeren en dus meerdere auto's gaan gebruiken. Door uitstootvrij rijden zullen daarnaast de kades nog zwaarder worden belast en zullen er meer auto's gaan stilvallen wat gevaren op gaat leveren op de Ring A10.

Reactie college

Particulier gebruik van bedrijfs- en vrachtauto's en kampeerwagens

Naar aanleiding van de zienswijzen over het particulier gebruik van bedrijfs- en vrachtauto's, merkt het college op dat de uitstootvrije zone erop gericht is om allereerst de voertuigen te verschonen die bedrijfsmatig worden ingezet. Het college heeft daarom besloten dat bedrijfs- en vrachtauto's met emissieklasse 5 die uitsluitend particulier worden gebruikt in aanmerking komen voor een ontheffing. Voor de volledigheid merkt het college nog op dat deze ontheffingsmogelijkheid alleen geldt voor voertuigen die uitsluitend particulier gebruikt worden. Deels zakelijk gebruikte voertuigen worden beschouwd als zakelijke voertuigen.

Het college heeft verder besloten dat kampeerwagens die geregistreerd staan als bedrijfs- of vrachtauto (voertuigclassificatie N en carrosseriecode SA) én waarvan de kentekenhouder woont in de uitstootvrije zone, ongeacht de emissieklasse, automatisch te ontheffen. Zie in dit verband ook hoofdstuk 14 en het ontheffingenbeleid.

Mobiliteit

Met betrekking tot de indieners die zich zorgen maken over mobiliteitsarmoede, vindt het college het van belang op te merken dat bedrijfs- en vrachtauto's die uitsluitend particulier gebruikt worden in aanmerking komen voor een ontheffing en dat personenauto's op benzine niet worden geweerd in de milieu- of in de uitstootvrije zone. De toegang voor de milieuzone voor dieselpersonenauto's wordt per 1 januari 2025 aangescherpt naar emissieklasse 5, maar zal in ieder geval tot 2030 geen uitstootvrije zone worden.

Om de overstap te vergemakkelijken, is voor Amsterdammers met een dieselpersonen auto of een bedrijfsauto op diesel of benzine met emissieklasse 4 sinds 1 oktober 2023 een sloopregeling beschikbaar. Deze kan ingezet worden voor de aanschaf van een schoner voertuig. Het college beseft dat het subsidiebedrag een tegemoetkoming is en daardoor niet altijd toereikend om een vervangend voertuig te kopen.

Het college merkt daarnaast op dat er voor eigenaren, bestuurders, familieleden en personen aan wie mantelzorg wordt verleend en die om medische redenen of vanwege een beperking afhankelijk zijn van een voertuig specifieke vrijstelling- en ontheffingsmogelijkheden zijn. Rolstoeltoegankelijke bedrijfsauto's, dat zijn voertuigen die in het kentekenregister van de RDW geregistreerd staan met de aanduiding code SH of de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149, zijn vrijgesteld van de uitstootvrije zone. Eigenaren en bestuurders van een bedrijfsauto die in verband met een handicap aantoonbaar voor meer dan € 500,- is aangepast, kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing. Ook hier kan het gaan om een handicap van de voertuigeigenaar of bestuurder zelf, een familielid of een persoon aan wie de eigenaar mantelzorg verleent.

Het college meent dat met deze maatregelen een evenwichtig pakket tot stand is gekomen, waarmee de nadelige gevolgen van de invoering van de uitstootvrije zone zoveel mogelijk worden weggenomen en mobiliteitsarmoede kan worden tegengedaan. Verder merkt het college op dat het mogelijk blijft om in uitzonderlijke situaties waarbij toepassing van het beleid tot onevenredige gevolgen zou leiden, een beroep te doen op de hardheidclausule.

Tweederangsburgers en gebrek aan keuzevrijheid

Het college bestrijdt dat Amsterdammers tweederangsburgers worden ten opzichte van andere gemeenten. Invoering van de uitstootvrije zone in Amsterdam staat niet op zichzelf: circa 30 andere gemeenten in Nederland treffen net als Amsterdam momenteel voorbereidingen voor uitstootvrije zones. Het college stelt bovendien dat burgers en ondernemers keuzevrijheid hebben: vervuilende voertuigen hebben geen toegang meer tot de uitstootvrije zone. De gemeente weert deze voertuigen omdat de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van inwoners en bezoekers van Amsterdam te verbeteren en een bijdrage te leveren aan de vermindering van de CO₂-uitstoot. De eigenaar van het voertuig houdt echter de mogelijkheid om het voertuig buiten de zone te gebruiken, of te verkopen of te slopen.

“Het gaat veel te snel. Kost te veel.”



Beschikbaarheid van ondernemers en stijgende prijzen

Met betrekking tot de zorgen die indieners signaleren ten aanzien van de beschikbaarheid van vakmensen, de bereikbaarheid voor leveranties en bezorgingen en de zorg voor stijgende prijzen, meent het college, zoals ook in punt 7.1. uiteen is gezet, dat met de subsidiemogelijkheden, de landelijke vrijstellingen en overgangsregelingen, het ontheffingenbeleid en de overige flankerende maatregelen een evenwichtig pakket tot stand is gekomen waarmee de nadelige gevolgen voor ondernemers zoveel mogelijk worden weggenomen. Het college vertrouwt erop dat ondernemers met deze ondersteunende maatregelen hun werkzaamheden en ambachten kunnen blijven doen, en dat de markten zullen blijven bestaan.

Het college onderschrijft verder de zienswijze van Koninklijke Bouwend Nederland dat de overgang naar uitstootvrij meer is dan alleen het vervangen van een vervoersmiddel. Daarom zet Amsterdam onder meer ook in op logistiek en slim vervoer. Het college verwijst voor een nadere toelichting over logistieke hubs naar hoofdstuk 8 van deze nota van beantwoording.

Tankstations

Ten aanzien van de zienswijze over de gevolgen van de invoering van de uitstootvrije zone voor tankstations, merkt het college op dat de overstap van fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen berust op zowel internationale als landelijke afspraken. Het besluit om over te stappen naar schonere mobiliteit is jaren geleden gezet, met als doel om weg te gaan bij het gebruik van fossiele brandstoffen, ten gunste van de CO₂ uitstoot, maar ook voor gezondere lucht in Nederland en in grote steden in het bijzonder. Ook over de stap naar uitstootvrije bedrijfs- en vrachtwagens zijn landelijke afspraken gemaakt, waaronder in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek van 9 februari 2021. Er is daarbij geen sprake van een overstap van vandaag op morgen, maar van een geleidelijke stap vanaf 2025 met als uitgangspunt dat vanaf 2030 alle bedrijfs- en vrachtauto's uitstootvrij zijn. Dit geldt ook voor voertuigen die de tankstations bezoeken en bevoorraden. Voor personenauto's zijn nog geen landelijke afspraken over de invoering van een uitstootvrije zone. Wel heeft het kabinet aangegeven dat vanaf 2030 de nieuwverkopen uitstootvrij zouden moeten zijn. Deze geleidelijke overgang naar uitstootvrij maakt dat zowel bedrijven hun wagenpark geleidelijk kunnen aanpassen, maar ook dat de tankstation locaties en aanbieders van voertuigen hun bedrijfsvoering kunnen aanpassen op deze nieuwe ontwikkelingen. Op dit moment is de gemeente bezig met een strategie om de

tankstationhouders in de stad duidelijkheid te gaan bieden hoe zij deze transitie vorm zal geven. Hierover zal in de loop van 2024 meer bekend worden.

Segmentatie, zwaardere belasting kades en stilvallen auto's

Het college deelt het standpunt niet dat de uitstootvrije zone zal leiden tot meer verkeer omdat meerdere voertuigen kleinere delen gaan vervoeren (segmentatie). Door de komst van logistieke hubs - plekken waar goederen overgeslagen kunnen worden van grote vrachtwagens naar kleinere uitstootvrije voer- en vaartuigen - kunnen goederen gebundeld en gericht in één elektrisch voer- of vaartuig de stad in rijden of varen. Het college verwacht dat dit juist gaat leiden tot een efficiënter gebruik van de weg. Daarnaast merkt het college op dat de overstap naar een uitstootvrij voertuig niet per definitie hoeft te betekenen dat er dan sprake is van een kleiner voertuig. Voor een uitgebreidere toelichting op logistieke hubs verwijst het college naar hoofdstuk 8 van deze nota van beantwoording.

Dat de invoering van de uitstootvrije zone zal leiden tot een zwaardere belasting van de kades en bruggen verwacht het college evenmin. Het college merkt hierover op dat er nu al regels zijn om de belasting van kades en bruggen te beperken. Voertuigen die zwaarder zijn dan 7,5 ton hebben een ontheffing nodig om de centrumring (s100) binnen te rijden. Aan de verlening van deze ontheffing zijn voorwaarden verbonden die ook gericht zijn op bescherming van de kades en bruggen. Zo mogen deze voertuigen niet laden, lossen of parkeren op het voetgangersgedeelte van bruggen en moet op kademuren minimaal 3 meter afstand worden gehouden tot de waterkant. Voertuigen zwaarder dan 30 ton hebben geen toegang tot de centrumring. Voertuigen die lichter dan 7,5 ton hebben geen noemenswaardige gevolgen voor de belasting van kades en bruggen. Hierbij maakt het niet uit of ze elektrisch zijn of op fossiele brandstoffen rijden. Het college blijft vanzelfsprekend de staat van bruggen en kades nauwlettend monitoren.

Dat er meer auto's zullen gaan stilvallen is een risico dat het college evenmin onderschrijft. Elektrisch voertuigen zijn minstens even betrouwbaar als fossiel-aangedreven voertuigen. Daarnaast is de (resterende) actieradius even goed af te lezen als bij fossiele voertuigen, inclusief routegeleding naar de dichtstbijzijnde (vrije) snellader. Het netwerk van (snel)laadvoorzieningen, ook voor grotere voertuigen, wordt snel uitgebreid zodat stilstaande voertuigen (op de A10) vanwege een lege accu niet, of zeer sporadisch zullen voorkomen.



Zienswijzen over alternatieve oplossingen

Een aantal indieners voert aan dat bedrijfs- en vrachtauto's niet de enige oorzaak van luchtvervuiling zijn. Er moet volgens deze indieners eerst naar andere bronnen van luchtvervuiling en CO₂-uitstoot worden gekeken, of naar andere manieren om de uitstoot van schadelijke stoffen en CO₂ te beperken. Het college waardeert het dat indieners hebben nagedacht over deze alternatieve oplossingen, maar benadrukt dat de zienswijzeprocedure geen betrekking had op deze oplossingen.

8.1 Andere bronnen van vervuiling en CO₂-uitstoot aanpakken

8.1.1 Schiphol

Meerdere indieners voeren aan dat het vliegverkeer op Schiphol ook vervuilend is en moet worden aangepakt.

Reactie college

De gemeente Amsterdam heeft geen zeggenschap over het luchtruim, dat is een taak van de luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Daarom kan de gemeente ook geen vliegbewegingen boven Amsterdam verbieden. Dat is overigens ook niet reëel, gegeven de ligging van Schiphol. Wel dringt Amsterdam bij de Rijksoverheid aan op vermindering van uitstoot van alle emissies door vliegverkeer, niet alleen van schadelijke stoffen maar ook van geluid. De gemeente zal zich op dit onderwerp dan ook steeds vaker opstellen als een actieve aandeelhouder. Dit betekent dat zij meer invloed zal gaan uitoefenen op

het beleid en de bedrijfsvoering van de luchthaven waar zij voor 20% aandeelhouder van is, in lijn met de gemeentelijke ambities voor een gezonde en veilige stad. De gemeente doet dit via haar stemrecht als aandeelhouder, door agendapunten toe te voegen waarover tijdens de aandeelhoudersvergadering moet worden gestemd en door in gesprek te gaan met de luchthaven en het Rijk, de andere grootaandeelhouder van de luchthaven.

8.1.2 Verkeer over het water

Enkele indieners voeren aan dat ook het verkeer over het water veel schadelijke stoffen uitstoot. Een indiener merkt op dat een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's geen zin heeft zolang er nog zwaar scheepvaartverkeer op het IJ is toegestaan. Een andere indiener geeft aan dat de haven ook heel erg vervuilend is en dat het probleem van luchtvervuiling niet alleen kan worden aangepakt met het weren van (diesel)voertuigen. Indieners stellen verder voor cruiseschepen alleen tot Amsterdam toe te laten als ze uitstootvrij zijn, of de cruiseterminal te verplaatsen naar buiten de uitstootvrije zone of naar IJmuiden. Een andere indiener voert aan dat als cruiseschepen en toeristen helemaal wegblijven, het probleem met de luchtkwaliteit is opgelost. Met betrekking tot de uitstoot van fijnstof door veerponten voert een indiener aan dat deze onnodig hoog is en plaatsvindt als de veren liggen te laden en lossen met in werking zijnde roerpropellers. Als de veren fatsoenlijk vastgemaakt zouden worden als ze stilliggen, zou dit volgens deze indiener op jaarbasis veel diesel en onnodige bedrijfsuren van de roerpropellers schelen. Ten slotte geeft nog een andere indiener aan het fijn te vinden als de stinkende dieselmotoren van de vaartuigen door de Kostverlorenvaart ook aangepakt worden. Wanneer de brug niet opent, liggen de boten volgens deze indiener minutenlang met draaiende motor te wachten.

“Het kan niet zo zijn dat er dagelijks duizenden vluchten over amsterdam vliegen, cruiseschepen onze stad in varen en talloze multinationals zo vervuilend zijn die gewoon door mogen gaan met uitstoten.”



Reactie college

Zeescheepvaart en zee- en riviercruises zijn vormen van mobiliteit die niet of slechts indirect onder de bevoegdheid van de gemeente Amsterdam vallen. Niettemin zet Amsterdam zich ondanks deze beperkingen in om de uitstoot van deze bronnen te beperken, maar daarbij is de gemeente in grote mate afhankelijk van landelijke en Europese regelgeving.

Amsterdam volgt de ontwikkelingen op de voet en probeert waar mogelijk versnelling aan te brengen. De ambities, doelen en acties voor het scheepvaartverkeer zijn onder andere vastgelegd in de herijkte 'Visie Schone Scheepvaart: op weg naar een emissievrije scheepvaart in 2050' van de Port of Amsterdam.¹³ De Port of Amsterdam doet zelfstandig het beheer, de exploitatie en de ontwikkeling van het Amsterdamse havengebied; de gemeente Amsterdam is de enige aandeelhouder. In deze visie worden doelen gesteld voor het reduceren van de uitstoot van CO₂, stikstofoxide (NO_x), zwavel (SO_x) en fijnstof (PM). De ambitie is dat in 2050 de scheepvaart in het Amsterdamse havengebied uitstootvrij is. Door hier stapsgewijs naartoe te werken, leveren ook de haven van Amsterdam en het scheepvaartverkeer een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de omgeving van het Noordzeekanaalgebied en de reductie van CO₂-uitstoot.

Ook de ongewenste effecten van (zee)cruise hebben de aandacht van het college. Veel maatregelen zijn al genomen, zoals het maximeren van de aantallen cruiseschepen, geen plek bieden aan de vervuilendste schepen, het faciliteren van LNG-bunkering (minder emissie-uitstoot, schoner alternatief voor andere fossiele brandstoffen) en het investeren in walstroom om vanaf 2030 alleen nog cruiseschepen te ontvangen die uitstootvrij kunnen verblijven in de Amsterdamse haven. Deze ambities zijn in 2021 samen met alle regionale partners uit het Noordzeekanaalgebied vastgelegd in de nota 'Zeecruise op koers: Beleidsnota Zeecruise in het Noordzeekanaalgebied¹⁴'. Een motie om cruiseschepen uit de binnenstad van Amsterdam te weren is door de gemeenteraad op 21 juli 2023 aangenomen (222.23 Motie Rooderkerk c.s. inzake Amsterdam vaart beter zonder cruise). De motivatie van de gemeenteraad om voor de motie te stemmen en cruises te verbannen is om het aantal toeristen terug te dringen, maar ook om milieuredenen. De

gemeente onderzoekt nu of, hoe en wanneer dit voorstel kan worden uitgevoerd. Over cruiseschepen merkt het college nog op dat deze weliswaar veel uitstoten, maar op hoogte. Warme lucht stijgt tevens verder op en spreidt zich uit. Hierdoor heeft het aandeel uitstoot van cruiseschepen op het IJ slechts een beperkte invloed op de luchtkwaliteit op ademniveau en daarmee op de gezondheid. Voor riviercruiseschepen geldt dat bij de ligplaatsen in het centrum vanaf 2023 alleen riviercruiseschepen met een Green Award Certificaat (een milieukeurmerk voor schepen) welkom zijn.

Over veerponten merkt het college op dat Amsterdam streeft naar volledig uitstootvrije IJveren. Deze ambitie is omschreven in onder andere de Update Nota Veren 2021.¹⁵ De veerponten zorgen voor 25% van het dieselgebruik van het GVB. Op dit moment zijn er negentien veren in operatie. Veertien veren worden ingezet op de zeven verbindingen op het IJ en vijf veren worden ingezet op de drie verbindingen op het Noordzeekanaal. De Noordzeekanaalveren varen inmiddels uitstootvrij. Voor de IJveren geldt dat alle nieuw aan te schaffen veren uitstootvrij zullen zijn. De eerste drie tot vier emissievrije ponten worden in 2025 en 2026 één voor één toegevoegd aan de vloot en gaan varen op de lijn IJplein – CS. Hiermee wordt een eerste stap gezet in het verduurzamen van de vloot. Het Buiksloterwegveer staat op de planning om na het IJpleinveer verduurzaamd te worden. Ondanks de huidige financiële condities van de stad, blijft de ambitie om alle veren uitstootvrij te laten varen staan. Extra investeringen in de bestaande vloot zijn nodig om hieraan te voldoen. Binnen de vervangings- en onderhoudsschema's van de veren is er tot 2024 de tijd om een definitief besluit te nemen voor verduurzaming. Het college zal de keuze hiervoor uiterlijk in 2024 voorleggen aan de gemeenteraad.

Met betrekking tot dieselveertuigen die minutenlang met draaiende motor stilliggen voor een open brug in de Kostverlorenvaart, merkt het college op dat deze vaart één van de doorgaande vaarroutes is die momenteel nog is uitgesloten van de uitstootvrije zone voor varen. Vanuit het Schone Lucht Akkoord is voor de binnenvaart wel een Green Deal afgesloten om ook de binnenvaart te verduurzamen en om reductie van CO₂ en verontreinigende stoffen te bereiken.

¹³ Visie Schone Scheepvaart_maart2022.pdf (portofamsterdam.com)

¹⁴ zeecruise_op_koers.pdf (openresearch.amsterdam)

¹⁵ Update Nota Veren 2021 (openresearch.amsterdam)



8.1.3 Afval uit Italië

Meerdere indieners voeren aan dat het ook niet bevorderlijk is voor de luchtkwaliteit dat er afval uit Italië wordt verbrand in Amsterdam.

Reactie college

Het college merkt naar aanleiding van deze zienswijze op dat bij afvalverbranding CO₂ vrijkomt, maar dat het voor de klimaatproblematiek niet uitmaakt waar de CO₂-uitstoot ontstaat. Het Afval Energie Bedrijf (AEB) mag maximaal 1,4 miljoen ton CO₂ uitstoten. Het AEB blijft onder deze grens. Het AEB werkt met afvalverbranding ook stroom en warmte op, hierdoor hoeven er minder gas of kolen verstoekt te worden. Ook gaat AEB op termijn CO₂ afvangen en ondergronds opslaan, zodat het minder tot niet meer bijdraagt aan klimaatverandering. Met betrekking tot extra luchtverontreiniging door de verbranding van het Italiaanse afval geldt dat deze uitstoot eveneens binnen de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit in Amsterdam plaatsvindt.

8.1.4 Autobussen en touringcars

Een indiener voert aan dat vervuilende autobussen buiten de ring moeten worden gehouden en dat toeristen daar moeten overstappen op schoon vervoer. Een andere indiener geeft aan dat vlakbij zijn huis buitenlandse touringcars dag en nacht hun airco laten draaien en ook nog eens gratis gefaciliteerd worden door de gemeente en geen parkeergeld hoeven te betalen.

Reactie college

Het college werkt aan uitstootvrij touringcarverkeer per 1 januari 2030. Om het transitieproces te versnellen hebben het Rijk, verschillende gemeenten - waaronder Amsterdam - en brancheorganisaties op 30 oktober 2023 'het Afsprakenkader Emissieloos Touringcar'¹⁶ ondertekend. Het uitgangspunt van dit afsprakenkader is dat touringcars die vanaf 1 januari 2027 bij de Dienst Wegverkeer (RDW) geregistreerd worden, alleen worden toegelaten als ze uitstootvrij zijn. Voor touringcars die bij de RDW zijn geregistreerd vóór 1 januari 2027 geldt een overgangsregeling.

“Taxi’s en bestelbussen moeten zo snel mogelijk uitstootvrij worden om de luchtkwaliteit schoon te krijgen en dat kan het snelst bereikt worden door de grootste vervuilers zsm over te kunnen laten stappen.”

Deze voertuigen mogen tot 1 januari 2030 in de uitstootvrije zone rijden, mits ze emissieklasse 6 hebben. Om de uitstootvrije zone voor het touringcarverkeer daadwerkelijk in te kunnen voeren, moet eerst de landelijke regelgeving worden aangepast. Naar verwachting zijn de bussen die worden ingezet voor het openbaar vervoer in 2025 volledig uitstootvrij.

8.1.5 Taxi’s

Een indiener voert aan dat taxi’s versneld uitstootvrij moeten worden.

Reactie college

Het college had de ambitie om per 1 januari 2025 ook een uitstootvrije zone voor taxi’s in te voeren. Op 8 januari 2024 zou de inspraakperiode voor deze zone van start gaan. Om een uitstootvrije zone voor taxi’s in Amsterdam in te kunnen invoeren, was een wijziging van het RVV 1990 nodig. Op woensdag 20 december 2023 is door de Tweede Kamer besloten om het voorstel tot wijziging van het RVV 1990 controversieel te verklaren, waardoor de datum van 1 januari 2025 voor invoering van de uitstootvrije zone voor taxi’s niet kan worden gehaald. Op dit moment is niet duidelijk wanneer de Tweede Kamer het voorstel tot wijziging van het RVV 1990 wel zal behandelen. Het college volgt de landelijke ontwikkelingen op de voet en zal de Amsterdamse taxi-eigenaren en andere belanghebbenden informeren zodra er meer duidelijkheid is. Wel merkt het college op dat taxi’s die geregistreerd staan als personenauto moeten voldoen aan de toegangseisen van de aangescherpte milieuzone voor personenauto’s (toegang vanaf emissieklasse 5).

8.1.6 Openbaar vervoer

Een indiener voert aan dat het openbaar vervoer versneld uitstootvrij moet worden. Een andere indiener geeft aan dat er beter en gratis openbaar vervoer moet komen, zoals bijvoorbeeld in Madrid. Nog een andere indiener merkt op dat uitstootvrij rijden voor bedrijfsauto's geen zin heeft als er diesel-treinen op het spoor zijn toegestaan.

Reactie college

Amsterdam kent een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer. Dat is nodig, want Amsterdam blijft groeien. Het college streeft naar volledig uitstootvrij openbaar vervoer per 1 januari 2030. De bussen die worden ingezet voor het openbaar vervoer zijn nu al grotendeels uitstootvrij en vanaf 2025 naar verwachting allemaal uitstootvrij in Amsterdam. De verantwoordelijkheid voor het stedelijke openbaar vervoer ligt bij de Vervoerregio. De Vervoerregio is als



concessieverlener verantwoordelijk voor het bepalen van de juiste kaders en voorwaarden voor de concessienemer, het GVB in dit geval. Op dit moment heeft de hele OV-sector te maken met een personeelstekort. Het GVB heeft hier ook mee te maken. Dit personeelstekort is mede een oorzaak van de verhoogde uitval van trams en bussen waardoor het GVB niet lukt zo vaak te rijden als de Vervoerregio en gemeente zouden willen. De Vervoerregio en GVB proberen door onder andere wervingscampagnes voldoende nieuw personeel aan te trekken zodat de komende periode uiteindelijk de uitval van trams en bussen vermindert.

Het openbaar vervoer wordt voor een groot gedeelte gesubsidieerd door de overheid. Ook komen onder andere Amsterdamse 65-plussers met een laag inkomen in aanmerking voor gratis openbaar vervoer. Met betrekking tot dieseltreinen op het spoor in Amsterdam merkt het college op dat het niet bevoegd is om te bepalen welke treinen op het spoor worden ingezet.

8.1.7 Landbouw, industrie en vervuilende industrie

Een indiener voert aan dat de intensieve landbouw, import en industrie verreweg het meest vervuilend zijn, maar dat daar niets aan gedaan wordt. Andere indieners voeren aan dat de grootste vervuilers, zoals bijvoorbeeld Tata steel en andere grote bedrijven, als eerste aangepakt moeten worden. Een indiener voert aan dat de Hemweg energiecentrale zeer veel uitstoot.

Reactie college

Het college kan alleen maatregelen nemen met betrekking tot zaken waarover het als bestuur bevoegd is of zeggenschap over heeft. Dit geldt bijvoorbeeld niet voor de intensieve landbouw, Tata steel, of andere buiten Amsterdam gelegen grote bedrijven. De uitstoot door de Amsterdamse industrie wordt gereguleerd via de vergunningverlening door middel van (milieu)voorschriften. Deze vergunningverlening wordt voor Amsterdam uitgevoerd door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Dat geldt ook voor de handhaving van de vergunningsvoorschriften en de regelgeving waarop de vergunningverlening is gebaseerd. Over de Hemwegcentrale merkt het college op dat deze eind 2019 is gesloten en dus niet meer in gebruik is.

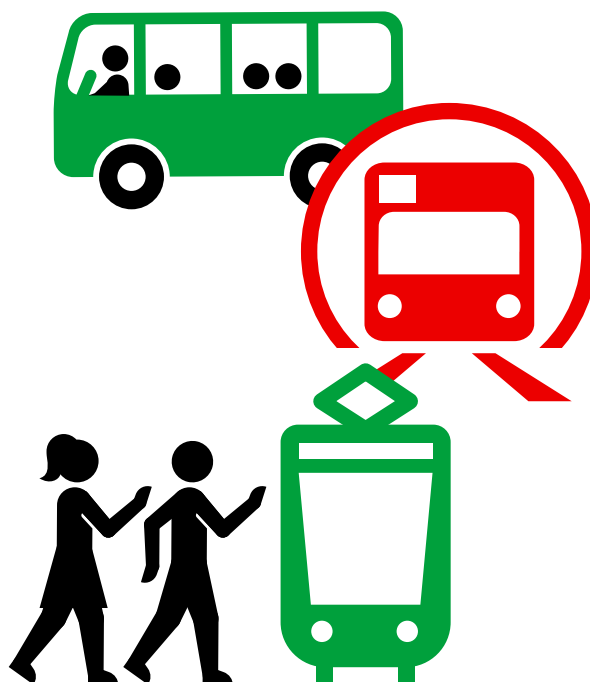
8.1.8 Mobiele werktuigen

Enkele indieners voeren aan dat mobiele werktuigen ook meegenomen moeten worden in deze ronde. De winst voor wat betreft de luchtkwaliteit moet komen van de tot nu toe buiten beeld gebleven generatoren, compressoren en pompen op diesel die de hele dag staan te ronken in woonwijken. Andere indiener voeren daarentegen aan dat elektrische mobiele werktuigen een probleem zijn omdat elektrische heftrucks niet binnen opgeladen mogen worden vanwege brandgevaar, te zwaar zijn voor de grond en bovendien niet voldoende hefkracht hebben.

Reactie college

Ten aanzien van mobiele werktuigen merkt het college allereerst op dat deze niet onder de regels van de uitstootvrije zone voor bestel- en vrachtauto's vallen. Omdat mobiele werktuigen geen kenteken hebben, is het ook niet mogelijk om een uitstootvrije zone voor deze voertuigen in te voeren. Bovendien staat de landelijke regelgeving het niet toe.

Amsterdam werkt ook aan de verschoning van mobiele werktuigen. Een groot deel van de aggregaten wordt ingezet in de bouw. Op landelijk niveau is er aan een routekaart gewerkt voor Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Op 30 oktober heeft de Gemeente Amsterdam het landelijk convenant SEB ondertekend.¹⁷ Hiermee committeert de gemeente





zich aan de landelijke afspraken voor emissieloos bouwen en zijn er afspraken gemaakt met andere overheden, marktpartijen en brancheorganisaties over het uitvoeren van de landelijke routekaart SEB. In de landelijke routekaart SEB is, onder andere, afgesproken om in 2028 stationair materieel (aggregaten, pompen, battery packs) alleen emissievrij uit te vragen. Dat wil zeggen: bij werkzaamheden die in opdracht van de gemeente uitgevoerd worden. Tot die tijd worden er toenemend strengere eisen gesteld aan de verschoning van het bestaande materieel. Naast de landelijke routekaart SEB, werkt Amsterdam sinds 2022 aan de Amsterdamse Aanpak Schone Mobiele Werktuigen. Samen met een groep marktpartijen worden er ambitieuze maar realistische doelen gesteld voor mobiele werktuigen, inclusief stationair materieel, zoals bijvoorbeeld aggregaten. Deze ambities gaan verder dan de ambities van de landelijke routekaart SEB en beoogt al vanaf 2025 een groot deel van dit stationair materieel uitstootvrij te eisen in gemeentelijke uitvragen.

Er worden ook dieselaggregaten en ander stationair materieel ingezet bij werkzaamheden die niet in opdracht van de gemeente worden uitgevoerd. Daar heeft de gemeente een minder directe invloed op. De gemeente zoekt uit hoe (via de nieuwe Omgevingswet) toch normering, toezicht en handhaving ingericht kan worden om vervuילend materieel binnen een redelijke termijn te kunnen weren. Het is namelijk wettelijk nog niet mogelijk om de inzet van dieselaggregaten in de stad te verbieden. De gemeente blijft het Rijk met klem vragen om juridische instrumenten die het verbieden van onder andere dieselaggregaten mogelijk maken.

8.2 Hubs en andere vormen van slimmer transport

Een indiener voert aan dat er een zogenaamd “bodehuis” aan de rand van de stad moet komen, waar goederen gelost worden die mensen met een duurzaam voertuig kunnen ophalen. Een andere indiener oppert dat er meer transport moet plaatsvinden via de kades. Nog een andere indiener geeft aan dat er mogelijkheden ontbreken voor overslag over water en geeft aan dat mogelijke plekken hiervoor de Duivendrechtse kade, de Molenkade of de omgeving van de Omval en de Rademakerstraat kunnen zijn. Weer een andere indiener vindt dat er meer aandacht moet zijn voor slimmere methodes van

transport omdat dit ook kansen biedt voor vernieuwende dienstverlening in de stad.

Een indiener voert aan dat tankstations kunnen worden omgevormd tot ‘EnergieHub’ annex duurzaam tankstation, waar plaats is voor nieuwe duurzame technieken en waarbij ook diverse functies worden gecombineerd. Transport en Logistiek Nederland, regio Noord-West vindt dat er op strategische locaties, samen met de provincie en de (vertegenwoordigers van) de logistieke sector, gezorgd moet worden voor voldoende ruimte voor stads- en regiohubs. Andere indieners voeren echter aan dat hubs geen oplossing zijn, bijvoorbeeld omdat het verladen van verse goederen zorgt voor een onderbreking van de koeling van deze producten, of omdat het financieel onhaalbaar is gebleken en ten koste zou gaan van de klant of van het voortbestaan van de onderneming.

Reactie college

Het college merkt naar aanleiding van deze zienswijzen op dat er in de omgeving van Amsterdam al enkele locaties operationeel zijn van waaruit goederen van verschillende leveranciers gebundeld en uitstootvrij de stad in worden gebracht (hubs). Deze hubs worden nu vooral gebruikt door de bouwsector en in het kader van afvalverwerking, waarbij steeds meer gebruik wordt gemaakt van watertransport. In het westelijk havengebied, net buiten de uitstootvrije zone, is een XXL logistieke hub gerealiseerd met voldoende laadvoorzieningen voor bestelbussen, vrachtauto's en boten. Daarnaast is er een soortgelijk stadsdistributiecentrum in ontwikkeling richting Schiphol. Over logistieke hubs aan de rand van Amsterdam is meer te lezen op [Hubs aan de rand van Amsterdam - Logistiek020](#).

Het werken via goederenhubs gebeurt momenteel nog niet veel, omdat het een extra schakel in het logistieke proces vereist en een andere manier van werken vraagt. Echter, overstappen naar uitstootvrij vervoer vergt ook een andere manier van werken (laden in plaats van tanken, een andere planning, etc.) en daarom wordt verwacht dat een deel van de bedrijven ervoor zal kiezen om via goederenhubs te werken in plaats van het fossiele wagenpark te vervangen door elektrisch. De gemeente bekijkt bij gebiedsontwikkeling ook hoe logistieke hubs kunnen worden geïntegreerd met andere functies, om zo de efficiëntie te vergroten en duurzame logistiek te bevorderen. Meer informatie over logistieke hubs is te vinden in de Logistieke Strategie uit 2022¹⁸ en het ter

18 [Logistieke strategie - Samen werken aan balans tussen bevoorrading en leefbaarheid \(openresearch.amsterdam\)](#)



uitvoering hiervan vastgestelde Werkplan Stedelijke Logistiek 2023-2025¹⁹. Voor meer informatie over andere soorten hubs in Amsterdam verwijst het college naar de hubsvisie Amsterdam.²⁰

In situaties waarin logistieke hubs geen oplossing zijn, kan mogelijk een ontheffing een uitweg bieden. Het college verwijst hiervoor naar het ontheffingenbeleid en naar hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording.

Over het voorstel van de indiener om tankstations om te bouwen tot 'energiehubs' merkt het college op te werken aan een tankstrategie in de stad. Het college hoopt deze strategie in de loop van 2024 vast te kunnen stellen.

8.3 Overige aangedragen oplossingen

8.3.1 Venstertijden

Een indiener draagt als oplossing aan om vrachtwagens met emissieklasse 6 toegang te geven tot bijvoorbeeld 12.00 uur in de ochtend. Er wordt dan beter gepland en dus minder gereden. Dit draagt ook bij aan verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van de CO₂-uitstoot.

Reactie college

Het college merkt naar aanleiding hiervan op dat in Amsterdam op meerdere plekken al venstertijden gelden voor laden en lossen. Deze venstertijden zijn onder meer ingevoerd met het oog op het voorkomen of verminderen van overlast voor het publiek dat winkelt en in het belang van de verkeersveiligheid. Daarvoor maakt het niet uit wat de uitstootcategorie van het (door de venstertijd geweerde) vrachtvoertuig is. De venstertijden zijn te vinden op de [website](#) van de gemeente.

“Ik stel voor om vrachtwagens met emissieklasse 6 toegang te geven tot bijvoorbeeld 12.00 uur in de ochtend.”

“Wij pleiten er dan ook voor om stadshubs, het FoodCenter en de genoemde industriegebieden goed bereikbaar te houden voor (internationale) aanleveringen.”

Verder geldt er nu al een milieuzone voor vrachtwagens met minimaal emissieklasse 6. Het college stelt vast dat een inrijdverbod voor vrachtwagens vanaf 12.00 uur, zoals deze indiener voorstelt, onvoldoende effect zal hebben op de luchtkwaliteit en de CO₂-uitstoot.

8.3.2 Verplaatsen markthallen

Een indiener die elke dag goederen ophaalt in de Jan van Galenstraat, voert aan dat het beter is de hallen te verplaatsen naar buiten de stad.

Reactie college

Het college gaat ervan uit dat de indiener op verplaatsing van het Food Center Amsterdam (FCA) doelt. Hierover merkt het college op dat er geen plannen zijn om het FCA te verplaatsen naar buiten de stad, omdat het FCA de komende jaren volledig wordt geherstructureerd. Voor de ondernemers op het FCA wordt een nieuw Food Center gebouwd, en er komen moderne bedrijfshallen en een up-to-date infrastructuur met collectieve voorzieningen en gescheiden verkeersstromen voor klanten, aanvoer en werknemers. Het college heeft in oktober 2023 het ontwerpuitwerkingsplan 1 van het FCA vastgesteld en het ontwerpuitwerkingsplan 2 van het FCA voor inspraak ter inzage gelegd. Het college merkt in dit verband nog op dat de omvang van de uitstootvrije zone, in tegenstelling tot wat in het ontwerpverkeersbesluit stond, het gebied binnen de S100 is. De omvang van de uitstootvrije zone is dus tijdelijk verkleind. Het FCA valt daardoor vooralsnog niet in de uitstootvrije zone.

8.3.3 Recycling van batterijen e.a. doorberekenen

Een enkele indiener vindt dat er doorberekeningen gemaakt moeten worden van recycling van batterijen, opwarming van wegen door energiekabels, kosten van laadpalen en dergelijke. Op deze manier worden weggebruikers zich meer bewust van hun verbruik en van de kosten ervan, die immers ook door de gemeenschap opgebracht worden.

Reactie college

Het college merkt hierover op dat energiekabels, batterijen en laadpalen nodig zijn om de transitie naar uitstootvrij te maken. Het college werkt niet alleen aan maatregelen om het wegverkeer te verschonen, maar ook aan maatregelen om het wegverkeer te verminderen en te veranderen. De maatregelen die de gemeente ter realisering hiervan wil nemen, zijn onder

¹⁹ Uitvoeringsplan Programma Stedelijke Logistiek (openresearch.amsterdam)

²⁰ Hubsvisie Amsterdam - openresearch.amsterdam



andere te vinden in de Agenda Amsterdam Autoluw²¹. In het Programma Amsterdam Autoluw is vastgesteld dat deelmobiliteit en het ontwikkelen van hubs een belangrijke rol spelen. Daarnaast zet het college in op het reizen door middel van duurzame vormen van mobiliteit, door het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets, in plaats van de auto. Het college hoopt op deze manier ook de door deze indiener voorgestane bewustwording bij weggebruikers van hun verbruik en de (maatschappelijke) kosten te bereiken.

8.3.4 Europees aanpakken CO₂ en luchtkwaliteit in plaats van lokaal

Een indiener is van mening dat luchtkwaliteit en CO₂-reductie Europees moet worden aangepakt en niet lokaal.

Reactie college

Luchtverontreiniging verplaatst zich ook over landsgrenzen heen, en daarom is er coördinatie op Europees niveau en wereldniveau nodig om de luchtkwaliteit te verbeteren. Op beide niveaus zijn doelen en grenswaarden voor schadelijke stoffen vastgesteld om te zorgen voor schonere lucht. Ook de reductie van CO₂ is een Europese en mondiale aangelegenheid; hiervoor zijn onder meer de Europese Green Deal en de Overeenkomst van Parijs van 12 december 2015 van belang. Amsterdam is - al dan niet via nationale afspraken zoals het Klimaatakkoord- ook gehouden aan deze regels. Met de invoering van de uitstootvrije zones wil Amsterdam heel specifiek de gezondheid van de inwoners en bezoekers beschermen én een bijdrage leveren aan de reductie van CO₂. Het college verwijst voor een uitgebreidere toelichting op de onderbouwing van de uitstootvrije zone naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording.

8.3.5 Ombouw naar uitstootvrije aandrijving

Een indiener vindt dat ombouw naar een uitstootvrije aandrijving een betere oplossing is dan het verbieden van deze voertuigen.

Reactie college

Het college merkt hierover op dat het iedereen vrijstaat om een voertuig met een fossiel aangedreven motor om te bouwen naar een uitstootvrij voertuig en zodoende een bijdrage te leveren aan vermindering van CO₂ en verbetering van de luchtkwaliteit. Het college wijst er wel op dat de RDW het voertuig na ombouw dient te herkeuren.

8.3.6 Huidig beleid behouden

Een indiener vindt dat het beleid moet blijven zoals het is, een andere indiener vindt dat er altijd touringcars, taxi's en schepen toegelaten moeten worden, omdat deze veel opbrengen voor de stad.

Reactie college

Zoals uit hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording volgt, is met de invoering van de uitstootvrije zone 2025 een zwaarwegend milieu- en gezondheidsbelang gediend. Dat belang is ten eerste gelegen in een verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. De uitstootvrije zone 2025 zorgt ervoor dat de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijn stof (PM) daalt, waardoor Amsterdammers en bezoekers een schonere lucht inademen. Er wordt steeds meer bekend over de schadelijke gevolgen van luchtverontreinigende stoffen en daarom heeft de World Health Organization (WHO) haar advieswaarden voor luchtkwaliteit in 2021 stevig aangescherpt. Dit onderstreept de noodzaak om de lucht in Amsterdam nog schoner te maken. Daarnaast wordt door de transitie van fossiele naar uitstootvrije voer- en vaartuigen ook een bijdrage geleverd aan het verminderen van de CO₂-uitstoot in de gemeente. Daarmee vormen de maatregelen een belangrijke stap om Amsterdam klimaatneutraal te maken. Het gemotoriseerd verkeer (met varen en mobiele werktuigen op Amsterdamse wegen en wateren) zorgt voor ongeveer 11% van de totale CO₂- uitstoot van Amsterdam. Gelet op het voorgaande is het achterwege laten van aanscherping van het beleid voor het college geen optie.

Het college erkent overigens dat touringcars, taxi's en schepen, elk vanuit hun specifieke rol en functie, hun bijdrage leveren aan de stad. Het aanscherpen van het beleid en het doorvoeren van uitstootvrije zones, ook voor deze voer- en vaartuigen, verandert dat niet.

8.3.7 Verduurzaming goederenbezorging en wagenpark door de gemeente Amsterdam

Transport en Logistiek Nederland regio Noord-West (TLN) beveelt het college aan met het gemeentelijke wagenpark te laten zien wat mogelijk is, door proactief te anticiperen op de uitstootvrije zone en bij investeringen in het wagenpark te kiezen voor de uitstootvrije variant.

Daarnaast adviseert TLN de gemeente om het goede voorbeeld te geven door goederen duurzaam te laten bezorgen en hier een reële prijs voor te betalen. Een

21 [Amsterdam maakt ruimte, agenda Autoluw \(openresearch.amsterdam\)](https://openresearch.amsterdam)



andere indiener is van oordeel dat carpooling met elektrische voertuigen moet worden gefaciliteerd vanuit de gemeente.

Reactie college

Ten aanzien van het eigen wagenpark merkt het college op dat in februari 2024 de herijking van het Transitieplan Verduurzamen Gemeentelijk Wagenpark²² is vastgesteld. Uitgangspunt van de herijking is dat Amsterdam streeft naar een volledig uitstootvrij wagenpark in 2030 en tot die tijd aan de milieuzone-eisen (inclusief uitstootvrije zones) voldoet. Waar mogelijk zal Amsterdam de overgang naar uitstootvrije voertuigen versnellen. Medio 2024 volgen de plannen per directie met een wagenpark.

Wat Amsterdam belangrijk vindt bij inkoop en hoe inkoop van de gemeente bij kan dragen aan de ontwikkeling van de stad is terug te vinden in het document Opdrachtgeven en inkopen met invloed 2023.²³ Duurzaamheid is hierbij een van thema's. Dit kader biedt een basis om duurzame stadslogistiek op te nemen in contracten en daarmee in aanbestedingen.

Ook het stimuleren ten slotte van deelmobiliteit door professionele aanbieders, en daarmee ook het elektrisch carpoolen, is een belangrijke pijler voor uitstootvrije mobiliteit. Het zorgt immers voor minder privé-voertuigen en minder gereden kilometers. De bijna 3.000 deelauto's in Amsterdam zijn goed op weg om in 2025 volledig uitstootvrij te zijn. In juli 2023 is de Nota Deelvervoer 2023²⁴ vastgesteld. De komende jaren wordt ingezet op de verdere groei van het aantal deelvoertuigen waardoor Amsterdammers steeds makkelijker toegang hebben tot uitstootvrije deelmobiliteit. Dit geldt voor elektrische deelscooters, deelauto's en deel(bak)fietsen.

8.3.8 Dieselbrandstoffen gericht afbouwen

Een indiener vindt dat Amsterdam de verkrijgbaarheid van dieselbrandstoffen gericht moet afbouwen, bijvoorbeeld door geen nieuwe dieselpompen meer te laten inrichten en opheffing van oude te stimuleren. Sommige grootverbruikers hebben bovendien een dieselpomp op eigen terrein. Ook dat zou Amsterdam gericht (versneld) moeten afbouwen.

Reactie college

Het college merkt hierover op dat de overgang van fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen

stapsgewijs plaatsvindt en dat dit ook zal moeten gelden voor de verkrijgbaarheid van dieselbrandstof. Deze geleidelijke overgang naar uitstootvrij maakt dat zowel bedrijven hun wagenpark geleidelijk kunnen aanpassen, maar ook dat de tankstationlocaties en aanbieders van voertuigen hun bedrijfsvoering kunnen aanpassen op deze nieuwe ontwikkelingen. Op dit moment is de gemeente bezig met een strategie om de tankstationhouders in de stad duidelijkheid te gaan bieden hoe zij deze transitie vorm zal geven.

8.3.9 'Coding the curbs'

Een indiener heeft aangevoerd dat de gemeente focust op een traditionele oplossing met borden en camera's en daarmee innovatie in de weg staat. Het daadwerkelijke probleem dat er in binnensteden geldt wordt daarmee niet opgelost, namelijk dat er een tekort is aan logistieke parkeerplekken. Deze indiener is op dit moment 'Coding the Curbs' aan het uitrollen: een oplossing voor het digitaal boeken van logistieke plekken. Door digitale toegang kan in samenhang gekeken worden naar de toelating van voertuigen in de steden.

Reactie college

Het college juicht alle initiatieven en innovatieve oplossingen op logistiek gebied toe om de stad leefbaar en (logistiek) bereikbaar te houden. De regelgeving rondom milieuzones en uitstootvrije zones is echter sinds 1 januari 2020 geharmoniseerd. Dit is gebeurd om te voorkomen dat er zones met verschillende soorten toelatingseisen en borden ontstaan, wat leidt tot onduidelijkheid voor weggebruikers. Daarom geldt er sindsdien een landelijk geharmoniseerd systeem voor milieuzones en uitstootvrije zones voor dieselpersonenauto's, bestelauto's, vrachtauto's en dieselautobussen. Een gemeente kan hier niet van afwijken door een andere toegangssystematiek in te voeren. Verder merkt het college op dat met een enkele oplossing voor een vermeend tekort voor logistieke parkeerplekken de problemen op het gebied van luchtkwaliteit en uitstoot van te veel CO₂ niet – zoals indiener lijkt te suggereren – zijn verdwenen.

8.3.10 Individuele bijdrage aan de luchtkwaliteit in kaart brengen

Een indiener voert aan dat het met de moderne technologie mogelijk is om de individuele bijdrage aan de luchtkwaliteit per voertuig in kaart te brengen en vervolgens te belasten. Een andere mogelijkheid is

²² [verduurzaming_wagenpark_gemeente_amsterdam_2023_2030.pdf](#) (openresearch.amsterdam)

²³ [Opdrachtgeven en inkopen met invloed 2023 - openresearch.amsterdam](#)

²⁴ [Nota Deelvervoer 2023 - openresearch.amsterdam](#)



dat voertuigen, zoals in Londen, financieel bijdragen op het moment dat zij toegang tot de stad krijgen en dus daadwerkelijk bijdragen aan een slechtere luchtkwaliteit. Essentieel verschil met de door de gemeente voorgestelde maatregel is volgens de indiener dat de burger niet verplicht wordt om een kostbaar eigendom weg te doen. Nu worden alle voertuigen over een kam geschoren omdat dit voor de gemeente gemakkelijker en goedkoper is.

Reactie college

Het college merkt hierover op dat de regelgeving rondom milieuzones en uitstootvrije zones sinds 1 januari 2020 is geharmoniseerd. Dit is gebeurd om te voorkomen dat er zones met verschillende soorten toelatingseisen en borden ontstaan, wat leidt tot onduidelijkheid voor weggebruikers. Daarom is - in samenwerking met de brancheorganisaties - een landelijk geharmoniseerd systeem tot stand gekomen voor milieuzones en uitstootvrije zones voor diesel-personenauto's, bestelauto's, vrachtauto's en diesel-autobussen. Een gemeente kan hier niet van afwijken door de uitstoot per individueel voertuig te belasten of een systeem zoals in Londen wordt toegepast in te voeren.

8.3.11 Meer lokaal ondernemen

Een indiener voert aan dat het niet duurzaam is dat bedrijven van ver komen, bijvoorbeeld uit Friesland, om te ondernemen in Amsterdam.

Reactie college

Het college merkt op geen ondernemers die van ver komen te kunnen of willen weren, maar lokaal ondernemerschap wel belangrijk te vinden. Lokale ondernemers zorgen voor werkgelegenheid in de stad en dragen bij aan duurzaamheid en innovatie. Om lokaal ondernemerschap te beschermen en te ondersteunen wordt daarom de komende jaren extra geïnvesteerd in de samenwerking tussen ondernemers onderling en tussen ondernemers en de gemeente. De visie hierop is neergelegd in Een nieuw Amsterdam economisch peil van 5 oktober 2023.



Zienswijzen over moment van invoering

9.1 Maatregel komt te snel

Er zijn verschillende zienswijzen ingediend over het moment van invoering, waarbij indieners vinden dat de maatregel te snel komt en om uitstel verzoeken. Zo is aangegeven dat ondernemers in het betreffende tijdsbestek financieel gezien niet kunnen realiseren wat de gemeente wil. Daarbij is ook op de nasleep van de coronapandemie gewezen. Sommige ondernemers hebben geen betaalbaar en werkbaar alternatief. De logistieke sector wordt door de uitstootvrije zone gedwongen een versnelde en zeer kostbare transitie te ondergaan heeft een indiener aangegeven. Daarnaast is meer specifiek gewezen op het MKB, waar de maatregel volgens indieners ook te snel voor komt. Daarbij geeft een indiener aan recent nog een emissieklasse 4 bus te hebben aangeschaft. Andere indieners hebben aangegeven dat de maatregel te snel komt gelet op de stand van de techniek van elektrische auto's, de accucapaciteit en de laadinfrastructuur. Een andere indiener wijst daarbij ook op de aanschafprijs van elektrisch en de afschaffing van de bpm-vrijstelling per 2025 waar nog onduidelijkheid over zou bestaan. Verder heeft een aantal indieners gepleit voor een langere overgangsregeling, al dan niet voor kleine ondernemers. Ook heeft een indiener aangegeven dat de huidige economie nog niet in staat is om volledig elektrisch te gaan leveren. Een aantal indieners vindt dat Amsterdam te veel voorloopt in vergelijking tot andere steden. Daarbij wordt ook gewezen op het Europese verkoopverbod van auto's op fossiele brandstof dat pas per 2035 intreedt. Verder heeft een indiener aangegeven dat grote investeringen in voertuigen moeten worden afgeschreven volgens een bedrijfseconomisch haalbaar tijdspad. Een andere indiener voert aan dat er ruimte moet blijven voor niet uitstootvrije traditionelere

voertuigen zolang deze een juridisch bestaansrecht hebben binnen de landelijke overgangsregels. Daarbij geeft de indiener aan dat veel minima op dit moment nog niet kunnen voorzien in de aanschaf van elektrische of waterstofvoertuigen. Volgens de indiener wordt ondernemers de mogelijkheid om geleidelijk mee te gaan in de transitie ontnomen. Tot slot heeft een indiener aangegeven dat de maatregel te snel komt, waardoor veel kleine ondernemers hun bedrijf niet kunnen voortzetten.

Reactie college

Het college deelt de mening dat de maatregel te vroeg komt niet en licht dat hieronder toe.

De eerste plannen voor het doorvoeren van een uitstootvrije zone voor stadslogistiek in verschillende gemeenten, waaronder Amsterdam, dateren reeds uit 2014. Deze plannen zijn sindsdien steeds concreter geworden en gecommuniceerd via onder meer het Actieplan Schone Lucht uit 2019 en recent de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit (UUM) die is vastgesteld op 6 juni 2023. Voor een uitgebreide beschrijving van dat lange traject en de aankondigingen verwijst het college naar paragraaf 10.1 van deze nota van beantwoording.

Zoals is terug te lezen in paragraaf 5.1 van deze nota van beantwoording is het college bij het invoeren van een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's verplicht landelijke regelgeving toe te passen en daar hoort ook een landelijke overgangsregeling bij, welke is opgenomen in het Tijdelijk besluit nul-emissiezones dat op 30 juni 2023 is gepubliceerd (Staatsblad 2023, 241). Deze overgangsregeling is onder meer in samenspraak met het bedrijfsleven vastgesteld met het oog op een zo soepel mogelijke overgang waarbij ondernemers voldoende tijd hebben de overstap te maken naar een uitstootvrij voertuig. Daarbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met afschrijvings-termijnen en de beschikbaarheid van uitstootvrije voertuigen. Daarnaast geldt als uitgangspunt dat de

“Prachtig, alleen te snel en te vroeg.”



overstap praktisch, haalbaar en betaalbaar moet zijn. Omdat de afschrijftermijn die in het kader van de overgangsregeling voor bakwagens wordt gehanteerd in de praktijk niet realistisch is gebleken, is samen met branchepartijen, gemeenten en het ministerie besloten om emissieklasse 6 bakwagens met een datum eerste toelating tussen 1 januari 2017 en 1 januari 2020 automatisch te ontheffen voor de uitstootvrije zone tot 1 januari 2028. Voor meer informatie hierover verwijst het college naar paragraaf 5.1 en hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording.

Het college beseft dat voor kleine ondernemers de overstap naar elektrisch groot is, maar acht gelet op de overgangsregeling en de aanvullende ontheffing voor bakwagens ook tussenstappen mogelijk die financieel wel haalbaar zijn. Het college wil benadrukken dat zij wel degelijk – los van de landelijke overgangsregelingen – oog heeft voor de financiële positie van (kleine) ondernemers, al dan niet vanwege de coronapandemie. Juist met het oog hierop is er een ontheffing in verband met bedrijfs-economische omstandigheden mogelijk. Daarnaast is ontheffing mogelijk als wordt aangetoond dat een voertuig uitstootvrij nog niet beschikbaar is of als een uitstootvrij voertuig een lange levertijd heeft. Verder blijft het mogelijk om een beroep te doen op de hardheidsclausule bij bijzondere omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet zijn voorzien of als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager, die onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen.

Daarnaast is er flankerend beleid in de vorm van subsidie. Er is een sloopsubsidie beschikbaar voor bedrijfsauto's met emissieklasse 4. Voor stadspas-houders is er 50% extra subsidie beschikbaar. Voor meer informatie over de sloopsubsidie en verschillende soorten ontheffingen verwijst het college naar de [website](#). Verder zijn er ook landelijke subsidies. Zo is er de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische bedrijfsauto en is er de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) voor de aanschaf of financial-lease van een nieuwe elektrische vrachtauto. Meer informatie over beide regelingen is te vinden op

www.rvo.nl. Het college is van mening dat met de overgangsregeling, de subsidieregelingen, de vrijstellingen en ontheffingen een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen waarmee niet alleen de gezondheids- en klimaatbelangen worden gediend, maar ook voldoende rekening is gehouden met de belangen van individuele ondernemers waardoor zij, al dan niet met een tussenstap, mee kunnen doen met de transitie.

Met betrekking tot de zienswijze over de stand van de techniek van elektrische auto's, de accucapaciteit en de laadinfrastructuur verwijst het college naar de hoofdstukken 12 en 13. Ten aanzien van mogelijke onduidelijkheid omtrent de afschaffing van de bpm-vrijstelling voor ondernemers per 2025 merkt het college op dat dit in 2022 op Prinsjesdag is aangekondigd. Inmiddels zijn ook de Eerste en Tweede kamer hiermee akkoord, dit is onderdeel van het Belastingplan 2023. Als gevolg hiervan gaan ondernemers vanaf 1 januari 2025 bpm betalen bij de aanschaf van een bedrijfsauto. Voor elektrische bedrijfsauto's blijft de vrijstelling in ieder geval tot en met 2024 bestaan. Het college ziet niet in waarom het invoeren van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's om die reden te vroeg zou zijn.

Zoals hierboven al is beschreven vraagt een aantal indieners zich af waarom de gemeente Amsterdam voorop moet lopen in vergelijking tot zowel andere steden als tot het Europese verkoopverbod op fossiele voertuigen per 2035. Het college merkt allereerst op dat in Nederland vanaf 2025 29 gemeenten een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's in zullen voeren. Het college wil benadrukken dat de uitstootvrije zone wordt ingevoerd om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad. Daarnaast wordt hierdoor de CO₂-uitstoot vermindert. Uit GGD-onderzoek is gebleken dat de gemiddelde Amsterdammer ongeveer 11 maanden korter leeft en gemiddeld 4,4 sigaretten per dag meerookt door de vieze lucht in de stad.²⁵ Voor kinderen, ouderen en mensen die al ziek zijn is het gezondheidsrisico het grootst.²⁶ Er wordt steeds meer bekend over de schadelijke gevolgen van luchtverontreinigende stoffen en daarom heeft de World Health Organization

25 Landelijke GGD-rekentool waarbij is uitgegaan van de in 2022 gemeten jaargemiddelde fijnstof en NO₂-concentraties op achtergrondstations in het automatisch/Palmes meetnet, te weten:

- 16,7 ug/m3 voor PM₁₀
- 9,0 ug/m3 voor PM_{2,5}
- 19,3 ug/m3 voor NO₂

26 World Health Organization. (2021). WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM_{2,5} and PM₁₀), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide. World Health Organization. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/345329>. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO



(WHO) haar advieswaarden voor luchtkwaliteit in 2021 stevig aangescherpt. Dit onderstreept de noodzaak om de lucht in Amsterdam nog schoner te maken. Het college meent in dat licht dat een uitstootvrije zone op geen enkele manier te vroeg zou komen, ook niet gelet op het Europese verkoopverbod op brandstofvoertuigen per 2035.

9.2 Uitstel tot specifieke datum

Andere indieners hebben voorgesteld om de invoering van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's uit te stellen tot een specifieke datum. Zo is door een indiener voorgesteld de invoering met minimaal 3 jaar uit te stellen, waarbij ondertussen gewerkt kan worden aan het oplossen van diverse problemen waardoor het draagvlak wordt vergroot. Een andere indiener verzoekt de ingangsdatum voor bedrijfsauto's van na 2019 uit te stellen tot 1 januari 2029. Ook is aangegeven dat een invoeringsdatum per 2030 in het algemeen beter uit zou komen, dat dit realistischer zou zijn voor zzp'ers en dat er dan op een redelijke manier naartoe kan worden gewerkt. Een andere indiener geeft aan dat emissieklasse 5 bedrijfsauto's toegang zouden moeten behouden tot 2030, omdat het aanbod van elektrische voertuigen op dit moment nog te klein is. Verder wordt verzocht om uitstel tot 2030 of totdat de Euro 7-norm van kracht wordt. Ook wordt voorgesteld het invoeren van de uitstootvrije zone uit te stellen met 5 jaar, omdat er niet voldoende vrachtauto's zouden zijn. Verder geeft een indiener aan dat Euro 6 voertuigen tot 2030 toegang zouden moeten hebben en dat vanaf 2030 uitstootvrij moet worden gereden. Andere indieners achten uitstel tot 2035 of zelfs 2050 realistischer. Verder wordt gepleit voor een langere overgangsperiode voor Euro 6 bakwagens, 2040 wordt hiervoor realistischer geacht, gelet op duurzaamheid en afschrijving. Een ander verzoekt om met een nieuwe Euro 6 bedrijfsauto door te kunnen blijven rijden tot ten minste 2030. Ook is verzocht de maatregel met 10 jaar uit te stellen, zodat er een goed en betaalbaar elektrisch of waterstof alternatief is. Tot slot is door een indiener aangevoerd dat de overgangsregeling voor emissieklasse 5 en 6 bedrijfsauto's moet doorlopen tot 2030 of 2035. Bij het vasthouden aan het huidige overgangsregime verwacht deze indiener

een massale stop onder de zelfstandige ondernemers en kleine bedrijven, wat niet de bedoeling kan zijn van een uitstootvrije zone.

Reactie college

Het college heeft in paragraaf 9.1 van dit hoofdstuk uiteengezet waarom de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's niet te vroeg komt. Het college benadrukt - op basis van dezelfde argumenten gelegen in verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van de CO₂-uitstoot - dat de maatregel ook niet later dient te worden of kan worden ingevoerd.

Met het invoeren van een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 2025 wil het college op korte termijn de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijn stof (PM) terugdringen. Juist omdat deze stoffen schadelijk zijn voor de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. De uitstootvrije zone uitstellen met 3 tot 5 jaar, totdat de Euro 7-norm van kracht wordt of zelfs tot 2030 of later zoals wordt voorgesteld, draagt daar niet aan bij.

Met betrekking tot de Euro 7-norm merkt het college daarnaast nog het volgende op. Eind september 2023 zijn de EU-ministers akkoord gegaan met een Euro 7-norm. Ook het Europees Parlement is begin november 2023 akkoord gegaan. De Europese Commissie moet hier nog mee akkoord gaan. Dit voorstel is onder druk van enkele auto producerende landen afgezwakt ten opzichte van het Commissievoorstel van november 2022. Het voorstel behelst geen aanscherping van limietwaarden en testmethoden voor personen- en bedrijfsauto's ten opzichte van de huidige Euro 6-norm. Naar verwachting wordt de Euro 7-norm voor personen- en bedrijfsauto's tussen 2025 en 2030 van kracht. De uitstootlimieten voor autobussen en vrachtwagens worden voor wat betreft NO_x gehalveerd en er wordt een praktijktest voor uitlaatemissies geïntroduceerd. De Euro 7-norm voor autobussen en vrachtwagens wordt naar verwachting rond 2030 van kracht. De huidige Euro 6-norm stamt nog uit 2013 en is in de tussentijd in stappen verbeterd. Gezien de gemiddelde afschrijvingstermijn van zowel bedrijfs- als vrachtwagens, duurt het nog tot ver na 2035 totdat Euro 7 een substantieel deel van het wagenpark uitmaakt. Die tijd om de luchtkwaliteit te verbeteren en de al in gang gezette klimaatverandering tegen te gaan, heeft het college - zoals hierboven al beschreven staat - niet.

Tegelijkertijd heeft het college oog voor de financiële positie van (kleine) bedrijven en zzp'ers en beseft het college dat van het bedrijfsleven veel wordt gevraagd.

“Waarom euro 6 bakwagens niet langer toestaan tot bijvoorbeeld 2040? Dit is veel reëler als je ook kijkt naar de duurzaamheid en afschrijving van een dergelijke wagen.”



Juist met oog daarop is lokaal ontheffingenbeleid vastgesteld. Zo kan er bij bedrijfseconomische omstandigheden, zoals dreigend faillissement en in geval van niet beschikbare uitstootvrije voertuigen ontheffing worden aangevraagd. Verder komen, in tegenstelling tot wat in het ontwerpverkeersbesluit staat, bedrijfs- en vrachtauto's met emissieklasse 5 die uitsluitend particulier worden gebruikt in aanmerking voor een ontheffing. Verder blijft het mogelijk om een beroep te doen op de hardheidsclausule bij bijzondere omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet zijn voorzien of als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager, die onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. Daarnaast is een sloopsubsidie beschikbaar voor bedrijfsauto's met emissieklasse 4, waarbij stadspashouders 50% extra subsidie kunnen krijgen. Voor meer informatie over de lokale ontheffingen en subsidie verwijst het college naar de [website](#). Ook zijn er landelijke subsidies. Zo is er de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische bedrijfsauto. Daarnaast is er de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) voor de aanschaf of financial-lease van een nieuwe elektrische vrachtauto. Meer informatie over beide regelingen is te vinden op www.rvo.nl. Het college is van mening dat met de overgangsregeling, de subsidieregelingen, vrijstellingen en ontheffingen een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen waarmee niet alleen de gezondheids- en klimaatbelangen worden gediend, maar ook voldoende rekening is gehouden met de belangen van individuele ondernemers, waarbij zij – al dan niet met een tussenstap – mee kunnen doen met de transitie.

Met betrekking tot de zienswijzen waarin door een aantal indieners wordt verzocht om (nieuwe) emissieklasse 6 voertuigen toegang te laten behouden tot (ten minste) 2030, merkt het college op dat de landelijke overgangsregeling daar ten aanzien van vrachtauto's al in voorziet. Ten aanzien van de indieners die een langere overgangsregeling voor bakwagens bepleiten merkt het college het volgende op. In aanvulling op de landelijke overgangsregeling is samen met branchepartijen, gemeenten en het ministerie besloten om emissieklasse 6 bakwagens met een datum eerste toelating tussen 1 januari 2017 en 1 januari 2020 automatisch te ontheffen voor de uitstootvrije zone tot 1 januari 2028. Voor meer

informatie hierover verwijst het college naar paragraaf 5.1 en hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording. Voor meer informatie over de landelijke overgangsregeling verwijst het college naar paragraaf 5.1 van deze nota van beantwoording.

9.3 Maatregel komt niet snel genoeg

Een aantal indieners vindt dat de maatregel niet snel genoeg komt en juist eerder ingevoerd zou moeten worden. Een indiener noemt daarbij 2024 of 2025 voor een verbod op auto's met uitstoot. Een andere indiener heeft zorgen over mogelijk uitstel, gelet op bedrijven die al aan het investeren zijn.

Reactie van het college

Het invoeren van een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 1 januari 2025 is één van de maatregelen die het college wil nemen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam te verbeteren. Daarnaast wordt hiermee de CO₂-uitstoot verminderd. Het college is verheugd om te lezen dat de indieners dat doel onderschrijven. Tegelijkertijd is het college bij het invoeren van deze uitstootvrije zone gebonden aan landelijke harmonisatiewetgeving. Daardoor is het invoeren van een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's eerder dan 1 januari 2025 juridisch gezien niet mogelijk. Meer informatie over de landelijke regelgeving is terug te lezen in paragraaf 5.1. Het college vindt het tegelijkertijd belangrijk dat de overstap voor ondernemers haalbaar en betaalbaar is en dat wordt voorzien in een zo soepel mogelijke overgang waarbij er voldoende tijd is om de overstap te maken naar een uitstootvrij voertuig. Ook hecht het college veel waarde aan een gelijk speelveld voor ondernemers, nu voortvarende ondernemers op basis van eerder gemaakte landelijke afspraken al hebben geïnvesteerd. Van uitstel is dan ook geen sprake.

“Ik vind het heel goed allemaal, van mij mag het sneller dan later schoner worden in de stad.”



Zienswijzen over communicatie en inspraak

10.1 Communicatie

Tijdigheid communicatie

Meerdere indieners hebben zienswijzen ingediend over de tijdigheid van de communicatie. Zij geven aan dat zij verrast zijn door de aankondiging van de uitstootvrije zone en dat zij de communicatietermijn erg kort vinden. Een indiener zou een ander soort voertuig hebben gekocht als de uitstootvrije zone eerder bekend was gemaakt.

Duidelijkheid communicatie en plannen college

Meerdere indieners hebben verder zienswijzen ingediend over de duidelijkheid van de communicatie en de plannen van de gemeente. Sommige indieners vinden dat zij door de gemeente op het verkeerde been zijn gezet. Een indiener geeft aan te zijn afgegaan op de informatie op de website milieuzones.nl. Weer een andere indiener merkt op dat het in de communicatie altijd over diesel is gegaan en dat er daarom flink is geïnvesteerd in een benzineauto. Nu worden ineens ook oudere emissieklasse 4 bedrijfsauto's op benzine erbij betrokken. Een indiener geeft aan in 2012 contact te hebben gehad met de gemeente en toen gehoord te hebben dat de koop van een dieservoertuig uit 2006 wel goed zat. Een andere indiener geeft aan een brochure van de gemeente Amsterdam te hebben gevolgd waarop stond dat vrachtauto's met emissieklasse 6 tot 2030 door zouden mogen rijden en waarbij leeftijd van het voertuig geen rol speelde. Twee indieners ten slotte geven aan de gemeente niet meer te vertrouwen; zij hebben al eerder een voertuig weg moeten doen vanwege de milieuzone. Een indiener wil nu zeker weten dat de volgende aankoop goed is.

“Nu hoor je in een keer dat er een milieuzone komt zonder overleg.”

Andere indieners geven aan dat zij niet goed weten waar ze aan toe zijn en dat zij stress en onrust ervaren door het voornemen om een uitstootvrije zone in te voeren. Zij willen snel meer duidelijkheid omdat er beslissingen moeten worden genomen. Indieners vragen om meer toelichting en uitleg over wijzigingen, ontheffingsmogelijkheden en compensatieregelingen. Volgens deze indieners staat er nog te weinig vast en is de eindsituatie nog onduidelijk. Volgens een indiener is het ontwerpverkeersbesluit incompleet en overhaast ter inzage gelegd omdat het lokaal ontheffingenbeleid nog niet is vastgesteld. Als het college met partijen nog in overleg is over aanvullingen, dan had het ontwerpverkeersbesluit volgens deze indiener niet al ter inspraak mogen gaan.

Een indiener voert aan dat het bij behoorlijk bestuur hoort dat eerst duidelijke regelgeving wordt gecreëerd en dat dan pas de regeling wordt ingevoerd. Een andere indiener vindt dat er een duidelijk en uniform kader ontbreekt, waardoor er geen gelijk speelveld is voor alle betrokken partijen. Volgens deze indiener moeten er transparante richtlijnen en regels worden vastgesteld om ervoor te zorgen dat alle ondernemers op gelijke wijze worden behandeld. Enkele indieners vinden dat er nog steeds veel onduidelijkheid is over de uitstootvrije zone voor (zware) vrachtauto's.

Volgens weer andere indieners belemmert het gebrek aan duidelijke informatie het MKB in het handelen en is in de communicatie onvoldoende rekening gehouden met kleine ondernemers.

Een indiener ten slotte vindt de informatie op de website van Amsterdam en alle tot nu verstuurd brieven onduidelijk en vraagt om een helder overzicht, bijvoorbeeld door middel van een schema met pijltjes.



Communicatie over samenwerking

Een aantal indieners wijst op het belang van een goede samenwerking tussen ondernemers en de gemeente. Als ondernemingen zien dat ze worden gefaciliteerd door de gemeente, dan helpt dat ondernemers om de stap naar uitstootvrij rijden te maken. VEBAN vraagt het college om naast de Amsterdamse ondernemers te gaan staan en samen met hen oplossingen te vinden waarmee de transitie tot een succes kan worden gemaakt voor iedereen. Een indiener vindt dat er meer de nadruk moet worden gelegd op samenwerking, transparantie en begrip. Nog een andere indiener verwacht dat de gemeente een sparringpartner is.

Ontwerpverkeersbesluit in relatie tot de Uitvoeringsagenda Uitstootvrij Mobiliteit 2023-2026

Een indiener stelt een aantal vragen over de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit (UUM), in relatie tot het ontwerpverkeersbesluit. Het is de indiener niet duidelijk op welke typen fossiele brandstoffen deze documenten betrekking hebben, wat de status van deze documenten is en of ze als elkaars verlengstuk kunnen worden gezien. Deze indiener vindt het opvallend dat veel toezeggingen in de UUM niet zijn geconcretiseerd en de indiener vraagt om opheldering over de sloopregeling. Daarnaast geeft de indiener verbaasd te zijn dat noch in de UUM noch in het ontwerpverkeersbesluit de doelgroep particuliere bedrijfsauto's expliciet wordt besproken. Deze indiener vraagt in dit verband waarom ondernemers al vanaf 2019 aan de hand worden meegenomen, en particulariseren pas vanaf halverwege 2024. Aan eigenaren van particulier gebruikte bedrijfsauto's wordt volgens deze indiener geen enkel perspectief geboden. De indiener vindt het erg laat dat pas halverwege 2024 een ontheffingsverzoek kan worden gedaan, als bedacht wordt dat er per 1 januari 2025 al boetes kunnen worden opgelegd waardoor particuliere eigenaren in de financiële problemen kunnen komen. Bovendien verkeren voertuigeigenaren al die tijd emotioneel in onzekerheid. Particuliere gebruikte bedrijfsauto's moeten ten slotte volgens deze indiener hetzelfde worden behandeld als personenauto's.

“Ik ben hierdoor verrast. Ik had wel iets gehoord maar niet dit.”

Overige zienswijzen over communicatie

Een indiener merkt op dat er beter gecommuniceerd moet worden over de afloop van de ontheffing. Een andere indiener merkt op dat de uitvoeringsagenda stedelijke logistiek nog niet is vastgesteld. Deze indiener vraagt ook naar de plannen met betrekking tot autoluw. Nog een andere indiener vraagt naar de betekenis voor het ontwerpverkeersbesluit van de twee landelijke evaluatiemomenten die volgens de uitvoeringsagenda Stadslogistiek onder andere in 2024 plaats gaan vinden.

Reactie college

Tijdigheid en duidelijkheid communicatie

Het college betreurt dat sommige indieners de communicatie niet duidelijk vinden en onrust ervaren omdat zij nog niet weten wat de uitstootvrije zone voor hen persoonlijk betekent of omdat zij verrast zijn door de maatregelen. Het college heeft zich ingezet voor een tijdige, duidelijke en volledige communicatie en meent ook dat hier sprake van is. Ook heeft het college zich ingespannen om zoveel mogelijk voertuigeigenaren te bereiken. Het college licht dit hieronder toe.

Langlopend traject

Het college merkt over de communicatie allereerst op dat het ontwerpverkeersbesluit tot invoering van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's slechts een stap is in een veel langer lopend traject, en dat er over dat traject veel gecommuniceerd is.

De eerste plannen om een uitstootvrije zone in te voeren voor bedrijfs- en vrachtauto's dateren uit 2014. In dat jaar heeft het college samen met diverse andere gemeenten, bedrijven, branchepartijen en kennisinstellingen de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES)²⁷ ondertekend. Deze Green Deal was het startpunt voor het ontplooiën van activiteiten om de transitie naar emissievrije stadslogistiek te versnellen en op te schalen.

De gemeenteraad heeft in *maart 2015* de Agenda Duurzaamheid²⁸ vastgesteld. Hiermee is de basis gelegd voor de koers naar uitstootvrij vervoer in 2025. De ambitie in de Agenda Duurzaamheid was om zoveel mogelijk verkeersgroepen uitstootvrij te hebben in 2025 en om voor alle doelgroepen duidelijkheid en een handelingsperspectief te bieden voor de langere termijn. De focus in de Agenda

²⁷ GD173-Zero-Emission-Stadslogistiek.pdf (greendeals.nl)

²⁸ Duurzaam Amsterdam - Agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. <https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/1809954/1#search=%22agenda%20duurzaamheid%22>



Duurzaamheid lag op de belangrijkste vervuulende voertuigen van de verkeersgroepen: vrachtauto's, bedrijfsauto's, taxi's, autobussen, personenauto's en brom- en snorfietsen.

Op 22 juni 2016 is, na inspraak, door de gemeenteraad het maatregelpakket 'Schone Lucht voor Amsterdam - op weg naar uitstootvrij 2025' ²⁹ vastgesteld. Dit maatregelpakket is een concrete uitwerking van de milieuzones die in de Agenda Duurzaamheid zijn opgenomen. Dit betreft de milieuzone voor bedrijfsauto's (per 1 januari 2017) en de milieuzone voor brom- en snorfietsen, taxi's en autobussen (alle per 1 januari 2018). Op dit maatregelenpakket kon iedere bewoner van Amsterdam een reactie geven.

Verder is op 28 juni 2019 in het landelijke Klimaatakkoord ³⁰ afgesproken dat de invoering van een uitstootvrije voor stadslogistiek vanaf 2025 in circa 30 gemeentes wordt doorgevoerd. Hierbij is afgesproken dat gemeenten, met het oog op vroegtijdige duidelijkheid, minimaal vier jaar voor de invoering de ligging en omvang van de uitstootvrije zone aankondigen.

Het college heeft op 1 oktober 2019 het Actieplan Schone Lucht ³¹ vastgesteld. Hierin staat beschreven hoe tot 2030 wordt toegewerkt naar een uitstootvrij Amsterdam. Rond het Actieplan Schone Lucht is in de zomer van 2019 een participatietraject geweest met een online community platform en een kennismarkt. De input van dat traject is vervolgens zoveel mogelijk verwerkt in het Actieplan.

Vervolgens is op 11 november 2019 de landelijke harmonisatie inzake milieuzones gepubliceerd (Staatsblad 2019, 398), ³² waarmee de mogelijkheid is geopend om per 1 januari 2025 een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te voeren.

Verder heeft het college begin 2021 samen met het Rijk, andere gemeenten en vertegenwoordigende partijen uit het bedrijfsleven ter uitvoering van het Klimaatakkoord diverse afspraken vastgelegd in de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS). ³³

Het college heeft het voornemen om een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te voeren bovendien in december 2020 en februari 2021 bevestigd in een brief aan de gemeenteraad.

Vervolgens heeft het college de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit 2023-2026 (UUM) vastgesteld op 6 juni 2023. ³⁴ Het UUM geeft een overzicht van de maatregelen die in de huidige bestuursperiode tot en met 2026 worden genomen om de ambities uit het Actieplan Schone Lucht te realiseren. Het invoeren van een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's is één van deze maatregelen.

Met het Tijdelijk besluit nul-emissiezones van 29 juni 2023 (Stb. 2023, 241) ³⁵ heeft het Rijk de regels voor uitstootvrije zones in het RVV 1990 nader ingevuld. Dit betreft de overgangsregeling voor bepaalde bedrijfs- en vrachtauto's, de vrijstellingen en er is bepaald welke voertuigen in ieder geval in aanmerking komen voor een ontheffing. De internetconsultatie van dit besluit (die voor eenieder open stond) heeft plaatsgevonden van 15 januari 2021 tot 15 februari 2021. Na publicatie van het Tijdelijk besluit nul-emissiezones in juni 2023 is het college meteen gestart met de voorbereiding van de inspraakprocedure voor het verkeersbesluit, welke heeft plaatsgevonden van 11 september 2023 tot en met 23 oktober 2023.

Inzet (gerichte) communicatie

Over de communicatie en ondersteuning merkt het college verder op dat er sinds januari 2023 zowel op landelijk als op gemeentelijk niveau verschillende communicatiemiddelen zijn ingezet om ondernemers te informeren over de uitstootvrije zone.

Landelijk zijn alle ondernemers in 2023 in Nederland via een brief van het RDW geïnformeerd en er zijn er verschillende landelijke websites, waaronder opwegnaarzes.nl, om ondernemers te informeren, te helpen en bewust te maken van toekomstige uitstootvrije zones in de verschillende steden.

De gemeente Amsterdam heeft ondernemers in Amsterdam en omstreken in september 2021 per brief gewezen op de invoering van de uitstootvrije zone

²⁹ [Notitie Schone lucht voor Amsterdam - februari 2016 \(raadsinformatie.nl\)](#)

³⁰ [Klimaatakkoord](#)

³¹ [Actieplan Schone Lucht \(openresearch.amsterdam\)](#)

³² [Landelijke harmonisatie inzake milieuzones](#)

³³ [Uitvoeringsagenda stadslogistiek](#)

³⁴ [Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam - Uitvoeringsagenda 2023-2026 \(raadsinformatie.nl\)](#)

³⁵ [Tijdelijk besluit nul-emissiezones](#)



per 2025. In januari, juni en augustus 2023 zijn brieven verstuurd naar alle ondernemers met een bedrijfs- en vrachtauto. Ook zijn werkgever- en brancheorganisaties op de hoogte gesteld. De gemeente Amsterdam heeft in januari, juni en augustus 2023 brieven verstuurd naar alle ondernemers met een bedrijfs- en vrachtauto en de werkgever- en brancheorganisaties op de hoogte gesteld. Deze organisaties zijn opgeroepen om ook via hun organisaties de ondernemers te informeren. Daarnaast is een breed scala aan communicatiekanalen ingezet, waaronder kranten, radio, sociale media, websites, billboards en posters, als onderdeel van een campagne in juni 2023 specifiek gericht op ondernemers. Ook heeft in september van 2023 een brede koepelcampagne plaatsgevonden over de uitstootvrije zone. Specifiek voor ondernemers in buurtgemeenten is er in november 2023 een herhaal-campagne gevoerd om zo ook ondernemers die buiten Amsterdam gevestigd zijn te informeren. Sommige aangrenzende gemeenten hebben de ondernemers in hun gemeenten ook met een brief op de hoogte gesteld van de invoering van de uitstootvrije zone in Amsterdam. Ten slotte heeft de gemeente fysieke bijeenkomsten georganiseerd op diverse bedrijventerreinen om zo in gesprek te gaan met ondernemers over de aankomende uitstootvrije zone. Daarnaast zijn netwerkbijeenkomsten georganiseerd (Koffie Elektrisch).

Om ondernemers die in Amsterdam zijn gevestigd te ondersteunen met de overstap naar uitstootvrij vervoer zijn adviseurs beschikbaar. Een advies kan worden aangevraagd via uitstootvrijwagenvanpark@amsterdam.nl. Voorwaarde is dat de voertuigen geregistreerd staan op naam van het bedrijf. Naast de informatie op de website van Amsterdam is de gemeente ook de website doehetzero.nl gestart. Hier kunnen vragen worden gesteld en er kan om advies worden gevraagd.

Het college meent op grond hiervan, anders dan sommige indieners stellen, tijdig en volledig over de invoering van de uitstootvrije zone te hebben gecommuniceerd. Het college blijft ook nu extra inspanningen leveren om de regelgeving helder te communiceren en begrijpt de behoefte aan meer duidelijkheid en toelichting. Het college onderzoekt voortdurend hoe de informatie op de website en andere kanalen verbeterd kan worden en overzichtelijker gepresenteerd kan worden.

“Collega’s komen niet. Ze zien het niet zitten, want ze kunnen er niet aan voldoen.”

Duidelijkheid kader en ontheffingenbeleid

Anders dan de indiener van een van de zienswijzen is het college van oordeel dat wel sprake is van een duidelijk en uniform kader en regels die waarborgen dat alle ondernemers op gelijke wijze worden behandeld. Of het voertuig van een ondernemer wordt geweerd hangt uitsluitend af van de emissieklasse, soms in combinatie met leeftijd, van het voertuig. Hierbij is het uitgangspunt is dat de oudste voertuigen het meest vervuילend zijn en daarom als eerste worden geweerd. Daarnaast zijn zowel op landelijk als op gemeentelijk niveau maatregelen getroffen om de overstap voor alle ondernemers zo haalbaar mogelijk te maken. Het college wijst in dit verband op de getroffen overgangsregeling, de vrijstellingen en ontheffingen, en de landelijke en lokale subsidieregelingen. Voor een nadere toelichting hierop verwijst het college naar hoofdstuk 7 van deze nota van beantwoording.

Ten aanzien van de zienswijzen over (de onduidelikheden in) het ontheffingenbeleid merkt het college het volgende op. Het college heeft in het ontwerpverkeersbesluit het ontheffingenbeleid op hoofdlijnen beschreven. Dit maakt het ontwerpverkeersbesluit naar de mening van het college niet onvolledig (of onduidelijk) zoals een van de indieners stelt. Ook is het ontwerpverkeersbesluit niet te vroeg ter inspraak gegaan zoals een van de indieners stelt. Het ontheffingenbeleid maakt op zichzelf geen deel uit van het ontwerpverkeersbesluit en het ligt ook niet ter inspraak voor. Wel speelt het ontheffingenbeleid een belangrijke rol bij het maken van een goede belangenafweging. De zienswijzen die over het ontheffingenbeleid zijn ingediend, bieden het college een beter inzicht in de belangen die spelen en die afgewogen moeten worden bij het opstellen van het definitieve verkeersbesluit. Het college is de indieners van zienswijzen daarom ook zeer erkentelijk dat zij hun mening over de uitstootvrije zone zo uitgebreid onder de aandacht bij het college hebben gebracht. De zienswijzen hebben ook daadwerkelijk geleid tot een aantal aanpassingen. Het college verwijst voor een overzicht hiervan naar hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording. Indieners die zich niet kunnen vinden in de door het college gemaakte belangenafweging in het definitieve verkeersbesluit, kunnen dit laten toetsen bij de rechter.

Communicatie over samenwerking

Het college onderschrijft verder de oproep van VEBAN en enkele andere indieners tot samenwerking om de transitie tot een succes te maken. De gemeente Amsterdam kan het verkeer en het vervoer in de stad niet alleen verduurzamen, maar wil via het verkeersbesluit wel duidelijke regels stellen om te komen tot



uitstootvrije stadslogistiek. Daarom blijft het college ook de komende jaren actief inzetten op samenwerking met alle betrokken partijen in de stad en daarbuiten: de branche(-verenigingen), de voertuigen-eigenaren, Amsterdammers, bezoekers, andere gemeenten en het Rijk. Daar waar mogelijk is zal de gemeente ook naast de ondernemers gaan staan en faciliteren.

Relatie ontwerpverkeersbesluit met Uitvoeringsagenda Uitstootvrij Mobiliteit 2023-2026

Ten aanzien van de relatie tussen het onderhavige ontwerpverkeersbesluit en de Uitvoeringsagenda Uitstootvrij Mobiliteit 2023-2026 (UUM), merkt het college het volgende op. Met de uitstootvrije zone voor bedrijf- en vrachtauto's worden op termijn alle bedrijfs- en vrachtvoertuigen op fossiele brandstoffen geweerd, dus zowel voertuigen op diesel, als op benzine en LPG rijden. Dit is het uitgangspunt in zowel de UUM als in het ontwerpverkeersbesluit tot invoering van de uitstootvrije zone voor bedrijf- en vrachtauto's. De UUM is echter breder van opzet dan het ontwerpverkeersbesluit en geeft een overzicht op hoofdlijnen van alle maatregelen die in de huidige bestuursperiode tot en met 2026 worden genomen om de ambities uit het Actieplan Schone Lucht te realiseren. Nog niet voor alle voertuigen kan een uitstootvrije zone worden ingevoerd. Dit geldt bijvoorbeeld voor personenauto's. Op bladzijde 22 van de UUM is toegelicht dat het vanwege ontbreken van landelijke regelgeving voor het college op dit moment nog niet mogelijk is om ook een uitstootvrije zone voor personenauto's in te voeren.

Ten aanzien van de vraag of het UUM en het ontwerpverkeersbesluit dezelfde status hebben, merkt het college op dat dit niet het geval is. Om de meeste maatregelen die genoemd zijn in de UUM daadwerkelijk uit te kunnen voeren, moet regelgeving worden opgesteld, onder andere in de vorm van juridisch bindende besluiten. Het definitieve verkeersbesluit tot invoering van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's is een van deze besluiten.

Het college bevestigt verder dat met de compensatieregeling op pagina 21 van de UUM hetzelfde wordt bedoeld als met de lokale sloopsubsidie voor bedrijfs- en personenauto's op pagina 5 van het Ontwerpverkeersbesluit. Voor een nadere toelichting op de subsidieregeling verwijst het college naar hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording.

Het college erkent verder dat het voor eigenaren van een bedrijfsauto die het voertuig uitsluitend particulier gebruiken lang heeft geduurd voordat zij

duidelijkheid kregen over de gevolgen die de invoering van de uitstootvrije zone voor hen heeft. De reden hiervoor is dat in samenwerking met het Rijk nog onderzocht moest worden of het onderscheid tussen eigenaren die hun voertuig bedrijfsmatig dan wel uitsluitend particulier op een goede manier te maken is. Voor bedrijfs- en vrachtauto's die uitsluitend particulier gebruikt worden gelden de volgende maatregelen:

- bedrijfsauto's met emissieklasse 4 kunnen tot 1 januari 2027 maximaal twaalfmaal per jaar een dagontheffing aanvragen;
- eigenaren van een bedrijfsauto kan een beroep doen op de hiervoor al aangehaalde sloopregeling;
- bedrijfsauto's met emissieklasse 5 hebben op grond van de landelijke overgangsregeling tot 1 januari 2027 toegang tot de uitstootvrije zone. Bedrijfsauto's emissieklasse 5 die uitsluitend particulier worden gebruikt, kunnen een ontheffing aanvragen zodat ze langer kunnen doorrijden;
- in uitzonderlijke situaties waarbij toepassing van het beleid tot onevenredige gevolgen leidt, blijft het voor eigenaren van een bedrijfsauto met emissieklasse 4 mogelijk om een beroep te doen op de hardheidsclausule.

Het college verwijst voor een nadere toelichting op andere ontheffingsmogelijkheden voor bedrijfsauto's en op de sloopregeling naar hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording. Het standpunt van de indiener dat de eigenaar van een particulier gebruikte bedrijfsauto geen enkel handelingsperspectief wordt geboden, deelt het college gelet op het voorgaande niet.

Ten aanzien van het standpunt van de indiener dat bedrijfsauto's hetzelfde behandeld moeten worden als personenauto's, merkt het college op dat ook de milieuzone voor dieselpersonenauto's per 1 januari 2025 gaat worden aangescherpt en dat dieselpersonen- en bedrijfsauto's met emissieklasse 4 en lager dan ook geen toegang meer hebben tot de milieuzone. Zoals hiervoor al is toegelicht, is het voor Amsterdam vanwege het ontbreken van landelijke wet- en regelgeving op dit moment niet mogelijk om een uitstootvrije zone voor personenauto's op diesel of lpg in te stellen.

Het college wijst er verder op dat de gemeente wel andere maatregelen wil treffen ten aanzien van vervuilende benzineauto's. Hiervoor worden onder andere de milieueisen in het lokale parkeervergunningsbeleid aangescherpt. Voor verdere informatie hierover verwijst het college naar het Beleidsvoornemen Aanscherpen schoner



parkeren-regeling voor de verlening van een parkeervergunning.³⁶

Met betrekking tot het bekeuren van overtredingen van de uitstootvrije zone, merkt het college ten slotte op dat de eerste periode nog niet onmiddellijk zal worden overgegaan tot bekeuren. In de eerste vier maanden van 2025 zal er niet bekeurd worden, maar krijgen overtreders een waarschuwingsbrief.

Overige communicatie

Voor zover een indiener aangeeft dat er beter gecommuniceerd moet worden over de afloop van de ontheffing, merkt het college op dat de gemeente op dit moment geen melding maakt dat een ontheffing ten einde loopt en dat dit door de voertuigeigenaar zelf bij moet worden gehouden. Hier zal met betrekking tot ontheffingen die verleend worden in het kader van de uitstootvrije zone geen verandering in komen.

Naar aanleiding van de vraag over de evaluatie-momenten merkt het college op dat in 2024 een landelijke evaluatie plaatsvindt over onder andere of de wereldwijde productie van uitstootvrije bedrijfs-auto's voldoende is voor de Nederlandse markt om redelijkerwijs te kunnen voorzien in de behoefte. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS) wordt opgemerkt dat de uitkomsten van de evaluatie kunnen leiden tot aanpassing van het beleid. Deze evaluatie is voorafgegaan door de evaluatie van de milieuzones. Deze heeft in 2022 plaatsgevonden. Hierin is onder meer bekeken op welke termijn voertuigcategorieën, zoals autobussen, taxi's en personenauto's aan de uitstootvrije zone kunnen worden toegevoegd.³⁷

Het college merkt ten slotte over de zienswijze ten aanzien van de uitvoeringsagenda stedelijke logistiek en de plannen rondom autoluw op dat in november 2023 het Werkplan Stedelijke Logistiek is vastgesteld. Hierin staan de plannen van het college om de logistiek in de stad te verbeteren.³⁸ Met betrekking tot de plannen rondom autoluw verwijst het college naar de agenda autoluw op de website van de gemeente.³⁹

10.2 Inspraak

Een indiener merkt op dat inspraak ook verwachtingen wekt. Deze indiener vreest dat de inspraak slechts voor de Bühne is en dat zijn woorden nooit onder ogen zullen komen van iemand met enig mandaat in Amsterdam. Een andere indiener vraagt of de besluitvormers deze informatie ook hebben en of deze communicatie is in te zien. Weer een andere indiener merkt op dat er geen sprake is van echte inspraak omdat alles beleidsmatig en politiek al vastligt. Nog een andere indiener ten slotte merkt op dat duizenden ondernemers die niet binnen de Ring A10 zijn ingeschreven, niet mee hebben kunnen doen aan de zienswijzeprocedure. Deze indiener vindt dat alle ondernemers in de stad benaderd hadden moeten worden.

Reactie college

Naar aanleiding hiervan merkt het college op dat deze nota van beantwoording tot stand is gekomen conform artikel 6 van de Algemene Inspraakverordening van de gemeente Amsterdam. Alle ingediende zienswijzen zijn aandachtig gelezen en verwerkt in deze nota van beantwoording. Daarnaast is gemotiveerd waarom zienswijzen wel of niet tot aanpassingen hebben geleid.



³⁶ Beleidsvoornemen schoner parkeren

³⁷ Uitvoeringsagenda Stadslogistiek | Formulier | Rijksoverheid.nl

³⁸ Werkplan Stedelijk Logistiek 2023-2025

³⁹ Agenda Amsterdam Autoluw



Het ontheffingenbeleid is naar aanleiding van de zienswijzen op een aantal punten aangepast. Het college verwijst voor een overzicht hiervan naar hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording.

Het college deelt daarom niet het standpunt van sommige indieners dat er geen sprake is van echte inspraak of dat het proces niet correct is verlopen. Het college heeft geluisterd naar de indieners die zich niet kunnen vinden in de maatregel en heeft aanpassingen gedaan, maar het college is ook verantwoordelijk voor het welzijn en de gezondheid van alle Amsterdammers. Zoals is toegelicht in hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording is de invoering van de uitstootvrije zone noodzakelijk vanwege zwaarwegende belangen. Het is uiteindelijk aan het college om een afweging te maken tussen de algemene belangen van de stad en de individuele belangen van de inwoners en bezoekers. Indieners die zich niet kunnen vinden in de door het college gemaakte belangenafweging in het definitieve verkeersbesluit, kunnen dit laten toetsen bij de rechter.

Tot slot merkt het college naar aanleiding van een zienswijze op dat de zienswijzeprocedure niet beperkt was tot ondernemers binnen de Ring A10. Alle ondernemers van zowel binnen als buiten de ring, als van buiten Amsterdam hebben mee kunnen doen aan de zienswijzeprocedure. Ondernemers zijn via verschillende communicatiekanalen op de hoogte gesteld van de zienswijzeprocedure.

“Het is voor ondernemers essentieel om ruim van te voren op de hoogte te worden gesteld.”



Zienswijzen over een relatie tot andere maatregelen

Indieners hebben zienswijzen ingediend over maatregelen die geen directe, of slechts een heel beperkte relatie hebben met het ontwerpverkeersbesluit tot invoering van de uitstootvrije zone voor bestel- en vrachtauto's. Het college gaat hieronder kort op deze maatregelen in, maar benadrukt dat de zienswijzeprocedure geen betrekking had op deze maatregelen.

11.1 Parkeren

Meerdere indieners hebben zienswijzen ingediend over de parkeerfaciliteiten in de stad in relatie tot de uitstootvrije zone. Zij voeren aan dat het in Amsterdam niet - zoals in sommige andere Europese steden - mogelijk is om te parkeren op grote (bewaakte) terreinen buiten uitstootvrije zone. Ook zijn er volgens de indieners nauwelijks P+R's waar langparkeerders kunnen staan. Een indiener merkt op dat het tot voor kort mogelijk was om te parkeren op P+R Sloterdijk, maar dat hier in de zomer de tarieven zijn verhoogd. Andere indieners geven aan dat de parkeervergunning enige tijd geleden is ingeleverd vanwege een plek in de parkeergarage, of dat zij geen parkeervergunning kunnen krijgen vanwege de mogelijkheid een plek in een parkeergarage te huren. Een eventuele toekomstige elektrische auto mag hier echter niet in staan vanwege brandgevaar. Deze indieners vragen hoe het nu verder moet bij de overstap naar een elektrisch voertuig. Sommige indieners vinden de parkeertarieven in Amsterdam te hoog, geven aan dat zij niet meer voor de deur kunnen parkeren of vragen de bestaande parkeervergunningen te verruimen. Een indiener ten slotte verzoekt de gemeente passagierskaarten voor gehandicapten te verbieden omdat daar heel veel misbruik wordt van gemaakt.

Reactie college

In Amsterdam zijn op negen locaties P+R voorzieningen beschikbaar zijn, waarvan een aantal buiten de RingA10 ligt. Hier kan worden geparkeerd met een speciaal kortingstarief als er met het openbaar vervoer verder wordt gereisd naar het centrumgebied van Amsterdam. Het college wijst voor meer informatie over de parkeertarieven en de parkeerduur naar de [website](#). Het college erkent verder dat de parkeertarieven op de P+R's in Amsterdam in 2023 met € 5,- per dag zijn verhoogd. Het daltarief is van € 1,- naar € 6,- per dag verhoogd, en het spitstarief van € 8,- naar € 13,- per dag. Na 4 dagen (96 uur) moet het duurdere standaard parkeertarief worden betaald. Dit tarief verschilt per P+R-locatie.

Het college heeft hiertoe in april 2023 besloten om de P+R voorzieningen kostenneutraal te maken. Het tarief was sinds 2012 niet meer aangepast.

Verder merkt het college op dat het bij de toedeling van parkeervergunningen gaat om de verdeling van schaarse openbare ruimte. Dat dient zo eerlijk mogelijk te gebeuren. Daarom is in de Parkeerverordening vastgelegd dat indien men beschikt over een stallingplaats, er geen recht bestaat op een parkeervergunning. Voor informatie, advies en financieringsmogelijkheden voor het plaatsen van laadpunten in parkeergarages of op terreinen van vve's verwijst het college naar deze [website](#). Hierop wordt alle actuele informatie aangeboden. Met deze informatie zou elke vve een advies moeten kunnen inwinnen over financieringsmogelijkheden voor het plaatsen van laadpunten.⁴⁰ In Amsterdam werken ook de woningcorporaties mee aan onderzoeken naar de aanleg van laadpunten in vve garages waar zij eigendom in hebben. Webinars voor vve's kunnen,

⁴⁰ De website is een samenwerkingsverband van diverse overheden in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht met Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en vve brancheorganisaties als partners.



voor meer uitleg, teruggekeken worden op via de volgende link.

Naar aanleiding van de zienswijze over de passagierskaart voor gehandicapten ten slotte merkt het college op dat de gemeenteraad vorig jaar de regelgeving voor gehandicaptenvergunningen (GA) heeft aangescherpt. Met name bezoekers van Amsterdam die gehandicapt zijn moeten voldoen aan striktere eisen, of komen alleen in aanmerking voor een vergunning krijgen waarmee maximaal 150 uur per kwartaal in de stad kan worden geparkeerd. De regelgeving ten aanzien van de GPK (gehandicaptenparkeerkaart) is landelijke regelgeving. Daarop heeft de gemeente geen invloed.

Voor meer informatie over parkeren in garages, in relatie tot brandgevaar verwijst het college naar hoofdstuk 12 van deze nota van beantwoording.

11.2 Varen

Een enkele indiener heeft een zienswijze ingediend over uitstootvrij varen. Een groot deel van de huidige boten gaat volgens een indiener buiten Amsterdam uitstoten, waardoor het probleem zich alleen maar verplaatst. Amsterdam zou volgens de indiener daarnaast meer moeten inzetten op innovatie, zoals verbrandingsmotoren die op waterstof draaien. Daarnaast merkt een indiener op dat elektrische vaartuigen niet verzekerd zijn als ze binnen worden gestald en dat er problemen met het stroomnet gaan komen.

Reactie college

Het college heeft in de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit (UUM) de ambitie bekendgemaakt om per 2030 in de hele stad uitstootvrij te varen. Daarnaast wil Amsterdam per 1 januari 2025 een uitstootvrije zone voor pleziervaartuigen invoeren. De inspraak hiervoor heeft in de maanden april tot en

met juni 2024 plaatsvinden. De zienswijzen die de indieners over het uitstootvrij varen hebben ingediend, zullen in de nota van beantwoording in het kader van deze inspraakprocedure worden betrokken.

11.3 Overig

Botsende criteria en meenemen dagontheffing in MOR

Een indiener wijst op de CO₂-prestatieladder en signaleert dat er sprake is van botsende criteria door verschillende instanties. De aanbestedende partij vraagt HVO en de gemeente Amsterdam vraagt elektrisch voor de binnenring en Westpoort. Deze indiener stelt ook voor om de dagontheffing mee te nemen op de zogenoemde MOR (Melding openbare ruimte)-melding.

Marktvergunningen

Indieners werkzaam op de markt, signaleren dat vergunningen voor de markt niet meer voor onbepaalde tijd worden verleend en dat dit onder andere consequenties heeft voor de financiering door banken.

Overkoepelende visie

Koninklijke Bouwend Nederland afdeling Amsterdam voert aan dat er momenteel een duidelijke overkoepelende logistieke visie (samenhang tussen autoluw en uitstootvrij) ontbreekt, die ondernemers in en rond Amsterdam de mogelijkheid biedt om zich gedegen voor te bereiden. Een andere indiener vindt dat er maatregelen worden genomen die de energietransitie juist tegenwerken, zoals de afbouw van het openbaar vervoer en het beleid om elektrische steps te weren en verbieden.

Stapel van maatregelen

Meerdere indieners wijzen erop dat er sprake is van een stapeling van maatregelen en dat het soms lijkt alsof er sprake is van ondernemertje pesten. Daarnaast zijn er veel afsluitingen in verband met opengebroken wegen. Enkele indieners, waaronder Koninklijke Bouwend Nederland afdeling Amsterdam, geven in dit verband aan hinder te hebben ondervonden van de Weesperknip. Een indiener ziet veel verkwisting van belastinggeld in de gemeente.

Nationale wettelijke maatregelen

Enkele indieners wijzen er verder op dat de wegenbelasting voor een elektrische auto heel erg hoog zal worden of dat onduidelijk is hoe de wegenbelasting er in de toekomst uit gaat zien. Een andere indiener vindt dat fossiele subsidies en uitstoot door vliegtuigen en voor luxe (niet-noodzakelijke reizen)

“U biedt in de realiteit één P+R waar je nog fatsoenlijk kan parkeren.”

“Is het mogelijk aan de rand van de stad een parkeerplek te parkeren waar mensen veilig hun auto kunnen neerzetten zodat ze daar met de tram of fiets naartoe kunnen om de auto te pakken.”



ook moeten worden aangepakt. Nog een andere indiener wijst op de komst van de Omgevingswet. Deze wet is in beginsel goed bedoeld, maar allerhande kinderziektes zullen het nog lastiger maken om de voorgenoemde maatregelen en voorzieningen vergund te krijgen. Dit komt de energietransitie niet ten goede.

Roken

Een indiener wil dat roken bij OV-haltes wordt verboden en dat roken in parken en op terrassen wordt beperkt. Een andere indiener vraagt of rokers wellicht ook een brief gaan krijgen dat ze na 2028 geen sigaretten meer in de stad mogen roken.

Fatbikes, elektrische steps, OV-fietsen en tuktuks

Een indiener vraagt om fatbikes van de straat te halen omdat de gewone fietser van het fietspad wordt gejaagd. Een andere indiener is het er niet mee eens dat elektrische steps verboden zijn in Amsterdam. Weer een andere indiener adviseert OV-fietsen alleen nog maar aan forenzen uit te lenen en niet meer aan toeristen. Een indiener ten slotte overweegt voor zijn bedrijf een tuktuk aan te schaffen, maar wil wel de garantie dat er in de toekomst ook mee over het fietspad kan worden gereden en dat er over twee jaar niet wordt gezegd dat dit voertuig op de weg moet gaan rijden.

Reactie college

Botsende criteria en en meenemen dagontheffing in MOR

Ten aanzien van de botsende criteria met betrekking tot de emissie-eis die bij aanbestedingen gevraagd wordt, merkt het college op dat dit niet onmogelijk is als de andere aanbestedende dienst niet de gemeente Amsterdam is. De gemeente Amsterdam zelf vraagt sinds 1 januari 2022 bij aanbestedingen in het fysieke domein een CO₂-prestatieladder van inschrijvers. Dit is een instrument om de CO₂-uitstoot van een project of organisatie in kaart te brengen. Hiermee wil de gemeente het belang van samenwerking met partijen die werk maken van CO₂-reductie

benadrukken. Ondernemers moeten hun best doen de uitstoot van CO₂ zoveel mogelijk te vermijden als ze een kans willen maken in de aanbesteding. Om een stap te kunnen zetten op de CO₂-prestatieladder moet een marktpartij in het bezit zijn van een CO₂-bewustcertificaat.

Het combineren van de ontheffingen voor de uitstootvrije zone met de MOR-meldingen (melding openbare ruimte en overlast) - zoals een indiener voorstelt - ligt niet voor de hand, omdat de meeste ontheffingen voor de uitstootvrije zone aangevraagd moeten worden bij het Centraal Loket, dat voor alle gemeenten met een uitstootvrije zone de ontheffingsaanvragen zal behandelen.

Marktvergunningen

Ten aanzien van de vergunningverlening op de markt, merkt het college op dat er wordt gewerkt aan een integrale herziening van de Marktverordening in 2024. De marktondernemers worden hierbij betrokken, zodat - waar mogelijk en wenselijk - met hun belangen rekening kan worden gehouden en de regelgeving aansluit op de praktijk op de markt. Voor de maatregelen die het Rijk en het college hebben genomen om de nadelen van de invoering van de uitstootvrije zone voor ondernemers zoveel mogelijk weg te nemen, verwijst het college naar hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording en naar het ontheffingenbeleid.

Overkoepelende visie

Het college verwijst Koninklijke Bouwend Nederland afdeling Amsterdam met betrekking tot de visie op logistiek in samenhang met autoluw naar de Logistieke Strategie uit 2022⁴¹ en het recentelijk ter uitvoering hiervan vastgestelde Werkplan Stedelijke Logistiek 2023-2025.⁴²

Het college deelt niet het standpunt van een indiener, dat de gemeente maatregelen neemt die uitstootvrije alternatieven juist tegen zouden werken. Van afbouw van het openbaar vervoer is geen sprake. Amsterdam kent een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer en de gemeente heeft als beleidsdoelstelling om te blijven werken aan het verbeteren van openbaar vervoer in alle delen van de stad. De maatregelen die het college ter realisering hiervan wil nemen zijn onder andere te vinden in de Agenda Amsterdam Autoluw.⁴³

“Er spelen meerdere dingen. Zo mogen vergunningen niet meer voor onbepaalde tijd worden verleend, en dat heeft ook consequenties voor financiering door banken.”

⁴¹ Logistieke Strategie - openresearch.amsterdam

⁴² Uitvoeringsplan Programma Stedelijke Logistiek (openresearch.amsterdam)

⁴³ Agenda Amsterdam Autoluw - Gemeente Amsterdam



Stapelen van maatregelen

Het college kan zich verder goed voorstellen dat er veel op ondernemers afkomt en dat het er soms op lijkt dat er te weinig oog is voor ondernemers. Veel maatregelen zijn echter volgens het college noodzakelijk om van Amsterdam een leefbare en toekomstbestendige stad te maken. Het college verwijst voor een toelichting hierop naar hoofdstuk 3 van de nota van beantwoording.

Nationale wettelijke maatregelen

Het klopt verder dat voor elektrische voertuigen vanaf 2025 motorrijtuigenbelasting (de officiële naam voor wegenbelasting) betaald moet worden. Dit betreft echter landelijk overheidsbeleid waar het college geen invloed op heeft. Dit geldt ook voor fossiele subsidies en de uitstoot van vliegtuigen. Het college merkt over de komst van de Omgevingswet op dat deze geen invloed zal hebben op de invoering van de uitstootvrije zone. De gemeente Amsterdam heeft al veel ervaring opgedaan met de huidige milieuzones en heeft geen aanleiding om aan te nemen dat er als gevolg van de inwerkingtreding van de Omgevingswet vertragingen zullen optreden bij de invoering van de uitstootvrije zone.

Roken

Het college merkt over roken op dat de gemeente Amsterdam samen met de GGD, andere gemeenten, maatschappelijke organisaties, zorginstellingen, bewonersorganisaties en bewoners werken aan een rookvrij Amsterdam en omgeving. Amsterdam doet dit door op plekken waar veel kinderen zijn de aanleg van rookvrije zones rondom gebouwen en op straat te stimuleren. De rookvrije zone is echter een stimuleringsmaatregel, geen rookverbod. Het zijn maatregelen die prima naast elkaar kunnen staan.

Fatbikes, elektrische steps, OV-fietsen, tuktuks en elektrische steps

Ten aanzien van fatbikes merkt het college op dat dit elektrische fietsen zijn die geen uitstoot hebben. Het weren hiervan draagt dan ook niet bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid en het verminderen van CO₂-uitstoot. Voor elektrische fietsen, waaronder fatbikes, geldt daarnaast geen wettelijke verzekeringsplicht. Het college merkt niettemin op dat bekend is dat er elektrische fietsen zijn die eenvoudig snelheden tot (ruim) boven de 25 kilometer per uur halen, waarbij de bestuurder niet altijd zelf hoeft te trappen. Deze elektrische fietsen vallen dan onder de snor-en bromfietsregels, inclusief kentekenplicht en helmplicht, en zouden dan als zodanig gekeurd moeten worden. De handhaving op snelheidsovertredingen en opgevoerde en illegale voertuigen is een

bevoegdheid van politie. Sinds kort beschikt de politie ook over een rollerbank waarmee gemeten kan worden of met elektrische fietsen de regels voor de maximumconstructiesnelheid overtreden worden. Op 29 maart 2024 is de Tweede Kamer door de minister geïnformeerd over de Aanpak opvoeren elektrische fietsen, waar fatbikes onder vallen. Hierin staat het voornemen om (in principe) de aanwezigheid van hard- en software voor het opvoeren van elektrische fietsen op de openbare weg te gaan verbieden.

Ten aanzien van de elektrische step merkt het college op dat deze valt onder de zogenoemde lichte elektrische voertuigen (LEV's). In Nederland mogen alleen LEV's op de openbare weg rijden die door de minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn aangewezen als "bijzondere bromfiets". Elektrische steps die voldoen aan de gestelde eisen mogen (ook in Amsterdam) de weg op. Hetzelfde geldt voor elektrische steps met trapondersteuning. Het is dus niet zo dat de gemeente Amsterdam het gebruik van goedgekeurde of toegestane elektrische steps verbiedt of op een andere manier weert. Wel heeft het gemeentebestuur elektrische steps uitgesloten van het beleid met betrekking tot deelvervoer. Amsterdam is een fietsstad en de ruimte voor fietsers is al schaars. Daarnaast zorgen elektrische deelsteps in andere Europese steden voor overlast op voetpaden. Gelet op de verschillende aanwezige alternatieven zoals het openbaar vervoer of de deelscooter, vindt het college echter niet dat dit de energietransitie in de weg staat. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt momenteel aan het vaststellen van een kader voor LEV's, waarin ook de elektrische step een plek krijgt. Dit kader, voorzien in 2025, moet meer duidelijkheid geven over de eisen die aan LEV's gesteld worden.

Met betrekking tot de OV-fietsen merkt het college op dat de NS beheerder is van deze fietsen en niet de gemeente.

Ten aanzien van de indiener die een tuktuk voor zijn bedrijf wil gaan inzetten merkt het college op dat voor tuktuks de verkeersregels voor personenauto's gelden en dat deze voertuigen nu al niet zijn toegestaan op het fietspad.



Zienswijzen over elektrisch rijden

12.1 Uitstootvrij voertuig is niet beschikbaar, niet geschikt of niet leverbaar

Een aanzienlijk aantal indieners voert aan dat elektrisch rijden voor hen geen optie is omdat er geen elektrisch alternatief is, of omdat een elektrisch voertuig een lange levertijd heeft.

Bedrijfsauto's

Indieners, waaronder ook VEBAN, MKB-Metropool, Vereniging Amsterdam City en Horeca Nederland afdeling Amsterdam, geven aan dat elektrische bedrijfsauto's niet geschikt zijn omdat de actieradius ervan te klein is, de oplaadtijd te lang, het trek- en laadvermogen onvoldoende of het voertuig te duur. Daarom moeten ondernemers volgens VEBAN nu nog in fossiele of hybride voertuigen investeren, waardoor de overgangsperiode te kort is. Een dergelijke korte afschrijvingstermijn is volgens VEBAN niet verantwoord.

Sommige indieners signaleren dat elektrische bedrijfsauto's, vanwege de lange afstanden die moeten worden afgelegd, niet geschikt zijn voor transport- en logistieke bedrijven, voor ondernemers die storingen moeten oplossen of reparaties uit moeten voeren of door heel Europa moeten reizen. Andere ondernemers zoals timmermannen, ondernemers op de markt en glazenwassers geven aan dat zij een voertuig nodig hebben met veel laadvermogen en trekkracht, onder andere om een aanhanger met zwaar materiaal of met verrijdbare werksteigers mee te kunnen nemen.

“Ik zou graag een elektrische bestelbus willen maar deze zijn helaas te duur en kunnen niet het werk verrichten die ik nu met mijn bestelbus doe.”

Vrachtauto's

Indieners voeren ten aanzien van vrachtauto's aan dat dit kapitaalintensieve voertuigen met een lange afschrijvingstermijn zijn, die niet altijd onder het vrijstellingsregime voor bijzondere voertuigen vallen. Een indiener geeft aan dat er geen zicht is op gelijkwaardige, alternatieve, emissievrije transportmiddelen (waterstof, elektrisch) die geschikt zijn om lange afstanden af te leggen. Koninklijke Bouwend Nederland wijst erop dat de bouw- en infrasector veel gebruik maakt van relatief zware vrachtwagens, waarvoor nog onvoldoende of soms nog helemaal geen uitstootvrije alternatieven op de markt zijn. Enkele indieners geven aan dat vervanging van hun voertuig(en) niet mogelijk zal zijn per 1 januari 2028, of zelfs ook niet per 1 januari 2030. Een indiener merkt verder op dat er binnen de “Europese Green Deal” en het “Fit for 55” programma geen afspraken zijn gemaakt voor de beëindiging van fossiele brandstoffen voor zware bedrijfsvoertuigen. Er ligt op dit moment volgens deze indiener alleen een voorstel voor strengere CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen (45% emissiereductie vanaf 2030, 65% vanaf 2035 en 90% vanaf 2040). Lidstaten kunnen hier zelf invulling aan geven om aan deze reductiedoelstellingen te voldoen. Een uitstootvrije zone voor dit type voertuigen is nu nog een brug te ver volgens de indiener, gezien de genoemde beperkingen en problematiek.

Indieners geven de volgende voorbeelden van voertuigen waarvoor geen geschikte of beschikbare elektrische varianten zijn:

- de Renault Trafic;
- de Honda Acty mini truck met laadkraan en laadklep;
- de lowliner bakwagen;
- de verkoopwagen;
- voertuigen voor geconditioneerd transport (koel- en vrieswagens);
- voertuigen om boten mee te vervoeren of te verrijden;



- minipersauto's;
- smalspoor of fusowagens;
- bedrijfswagen met meubelbak;
- vrachtkraanwagens waarmee ook gelost kan worden;
- vrachtwagens die zijn voorzien van een druk-/vacuüm installatie (DV-voertuigen) of een hoge druk-installatie (HD-voertuigen);
- vrachtauto's voor (inter)nationaal transport met elektrisch of waterstofgedreven losmogelijkheden (compressoren en pompen);
- vrachtwagens voor transport van ADR-geclassificeerde gevaarlijke voertuigen;
- zware bedrijfsvoertuigen/vrachtwagens/bijzondere voertuigen met de kentekenvermelding carrosseriecode 19, "Straatveger, straatreiniger, rioolzuiger (19)", al dan niet in combinatie met het transport van gevaarlijke goederen;
- vrachtwagens om grond te storten en betonpuin af te voeren waarbij verplicht is dat alle assen van de vrachtwagen aangedreven zijn, en;
- voertuigen om klanten op werken met mobiele tanks en homebases en tankstations te kunnen bevoorraden.

Mobiele werktuigen, speciaal ingerichte voertuigen en voertuigen die voor een specifiek doel of een specifieke bestemming worden gebruikt

HISWA-RECRO voert aan dat bedrijven op de Diemerzeedijk en de Buitenkerkerweg ook groot mobiel materieel moeten vervangen zoals kranen en trekkers om boten uit het water te halen en op het eigen terrein te verplaatsen.

Meerdere indieners voeren verder aan dat hun bedrijfs- of vrachtauto tegelijkertijd een mobiele werkplaats is, die speciaal voor het werk is gebouwd of ingericht. Deze voertuigen zijn volgens de indieners kostbaar en hebben een lange levertijd. De Nederlandse vereniging in oprichting voor de Film-, TV & Audiovisuele facilitaire verhuurbedrijven (VFF i.o.) merkt op dat veel van de leden speciale voertuigen hebben die op bestelling worden gemaakt en hoge investeringen vergen. Een indiener licht toe dat voor televisieregistraties op locatie zogenaamde registratiewagens worden gebruikt. Dit zijn volledig aangepaste vrachtwagens, meestal met uitschuivende zijpanelen, zodat daarbinnen een televisieregie kan worden gerealiseerd.

"Er is nog steeds geen oplossing voor opruimen batterijen, en is dat ook vervuilend."

Twee indieners geven aan problemen te voorzien met elektrisch rijden omdat ze met dieren werken. Een indiener geeft aan veel stroom voor licht en ventilatie nodig te hebben voor de honden en daarom een grote tractieaccu in het huidige voertuig te hebben. Een andere indiener geeft aan dat opladen met zes paarden in een elektrisch voertuig niet mogelijk is.

Meerdere indieners geven verder aan dat elektrisch rijden problemen oplevert omdat ze regelmatig op plekken moeten komen waar geen elektriciteit is, of omdat zij op afroep heel snel beschikbaar moeten zijn en dus niet kunnen wachten op een laadsessie. Een indiener heeft aangegeven het voertuig te gebruiken om de band van de zoon te vervoeren en daarom een bus nodig te hebben met veel laadruimte, zitplaatsen en actieradius.

Beschikbaarheid en levertijd

Andere indieners wijzen erop dat het aanbod van elektrische voertuigen op dit moment onvoldoende is en dat de levertijd wel op kan lopen tot 24 maanden. Een indiener merkt op dat het maar zeer de vraag is of het aanbod groot genoeg wordt om te voldoen aan de grote schaa sprong die het college wenst te maken. Een andere indiener geeft aan dat er vanwege onvoldoende aanbod van elektrische voertuigen geen bestaande oplossingen zijn voor vervanging van het wagenpark. Nog een andere indiener vindt de ontheffingsmogelijkheden voor voertuigen die nog niet beschikbaar zijn of een lange levertijd hebben niet toereikend.

Stand van de techniek

Een enkele indiener ten slotte noemt de aanschaf van een elektrische auto geen verstandige investering vanwege de stand van de techniek en omdat de accu's nog volop in ontwikkeling zijn. Een voert aan dat elektrische auto's niet veilig zijn. Ze vliegen om de haverklap in de brand en zijn niet te blussen.

Reactie college

Het college beseft dat ondernemers zich zorgen maken over de overstap naar elektrisch rijden en begrijpt ook dat uitstootvrij rijden in sommige gevallen nog een brug te ver is. Voor een onderbouwing waarom het college de invoering van de uitstootvrije zone toch noodzakelijk acht, verwijst het college naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording. Daarnaast merkt het college op dat niet alle voertuigen per 1 januari 2025 al over moeten stappen op uitstootvrij vervoer, maar dat dit stapsgewijs gaat. Ook zijn er maatregelen genomen op zowel nationaal als lokaal niveau genomen die ondernemers kunnen ondersteunen bij de overstap naar elektrisch rijden. Voor een toelichting op deze maatregelen verwijst het



college naar de hoofdstukken 7 en 14 van deze nota van beantwoording.

De gemeente stelt aan ondernemers die in Amsterdam gevestigd zijn adviseurs beschikbaar om te helpen met de overstap naar uitstootvrij vervoer. Dit advies kan worden aangevraagd via uitstootvrijwagenpark@amsterdam.nl. Voorwaarde is dat de voertuigen geregistreerd staan op naam van het bedrijf. Ondernemers die niet voldoen aan deze voorwaarden, kunnen de garage, dealer of leasemaatschappij vragen om advies.

Bedrijfsauto's

Het college stelt over elektrisch rijden voorop dat het aanbod elektrische bedrijfsauto's gestaag groeit en dat er steeds meer modellen beschikbaar komen. Ondernemers kunnen voor informatie over elektrisch rijden terecht op de website www.opwegnaarzes.nl. Via het stappenplan op deze website kan onder meer een overzicht worden verkregen van alle beschikbare elektrische bedrijfsauto's, inclusief de belangrijkste specificaties zoals aankoop prijs en actieradius. Met de online simulator die via deze website te raadplegen is, kunnen ondernemers een advies op maat krijgen. Hiermee kan worden bepaald hoe groot de accu moet zijn, waar het beste kan worden geladen en met welke kosten rekening gehouden moet worden. Ook is er een link naar welkebestelbus.nl, een website waarop op basis van het kenteken de eigen huidige bedrijfsauto kan worden vergeleken met een elektrisch alternatief. De tool houdt rekening met de eigenschappen van het huidige voertuig, maar ook met onder andere de dagelijkse reisafstand en de brandstofprijs. Speciaal om de kleine mkb'er en zzp'er te helpen en te inspireren is de website doehetzero.nl gemaakt.

In de nationale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is verder afgesproken dat het Rijk en de verschillende partijen samen een evaluatieplan (stads)logistiek opstellen en dat in 2024 onder andere zal worden geëvalueerd of de wereldwijde productie van zero-emissie bedrijfsauto's voldoende is voor de Nederlandse markt om redelijkerwijs te voorzien in de behoefte. De uitkomsten van de evaluatie leiden indien nodig tot aanpassing van het beleid.

Over de actieradius van een elektrische bedrijfsauto merkt het college op dat de techniek van elektrische voertuigen de afgelopen jaren sterk is verbeterd. Dit

geldt ook voor de actieradius. De exacte afstanden die met een elektrisch voertuig kunnen worden gereden, zijn natuurlijk afhankelijk van type batterij, rijsnelheid, wijze van afremmen en optrekken en diverse andere factoren. Net als met een tank vol benzine of diesel, moet bij een elektrische auto vooraf worden gekeken naar hoe vol de batterij geladen is en de afstand die moet worden afgelegd. De meeste auto's geven zelf via het navigatiesysteem aan of de bestemming te halen is en waar eventueel tussentijds kan worden opgeladen.

De actieradius hoeft naar de mening van het college geen belemmering te zijn om over te stappen naar elektrisch rijden. Nederland telde in augustus 2023 bijna 140.000 publieke laadpalen en 5.000 publieke snelladers. Daarmee heeft Nederland de grootste laaddichtheid van Europa. Elektrisch rijden in Europa vergt wat meer voorbereiding, maar hoeft evenmin een belemmering te zijn om over te stappen naar elektrisch rijden. Het college wijst in dit verband op de Europese Verordening 2023/1804 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, die op 13 april 2024 van toepassing is geworden.⁴⁴ In deze Verordening is onder meer vastgelegd dat lidstaten moeten zorgen voor een minimum aantal publiek toegankelijke oplaadpunten. Voor 2026 moet er op het TEN-T kernwegennetwerk in beide rijrichtingen elke 60 kilometer openbare laadplekken geïnstalleerd worden die minstens 400 kilowatt en voor 2028 minstens 600 kilowatt leveren. Ook voor zware elektrische voertuigen worden eisen aan de oplaadmogelijkheden gesteld, die met verloop der tijd strenger worden.

Vrachtauto's

Voor vrachtauto's en diverse werktuigen wordt wereldwijd nog hard gewerkt aan een betere beschikbaarheid van elektrische alternatieven. Dat is ook de reden dat voor vrachtauto's nog ruimere overgangsregelingen zijn afgesproken. Het college verwijst hiervoor naar hoofdstuk 7 van deze nota van beantwoording. Inmiddels zijn er wel van verschillende merken diverse typen uitstootvrije vrachtwagens beschikbaar, zowel batterij-elektrisch als waterstof-elektrisch. Beide varianten worden op dit moment volop verder ontwikkeld en geproduceerd. De grote vrachtwagenproducenten hebben allen een uitstootvrije productielijn en plannen voor verdere uitrol in de toekomst. Voor meer informatie hierover verwijst het college eveneens naar de website

⁴⁴ Verordening (EU) 2023/... van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU (europa.eu)



www.opwegnaarzes.nl en de daar genoemde overzichten van de Europese truck federatie ACEA en de HCNP.

Met de TCO-vracht-tool kan inzicht worden verkregen in de Total Cost of Ownership (TCO) van een elektrisch vrachtovertuig. Met de ZETI-tool kan een overzicht verkregen worden van alle uitstootvrije trucks die wereldwijd beschikbaar zijn. Ook deze tools zijn te raadplegen via het stappenplan op de website www.opwegnaarzes.nl. Ten aanzien van de zienswijze waarin wordt aangegeven dat de uitstootvrije zone verder gaat dan de Europese reductiedoelstellingen, merkt het college op dat Amsterdam met de uitstootvrije- en milieuzones heel specifiek de gezondheid van de inwoners en bezoekers wil beschermen én een bijdrage wil leveren aan de reductie van CO₂. Het college verwijst voor een toelichting waarom dit noodzakelijk is naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording.

Mobiele werktuigen, speciaal ingerichte voertuigen en voertuigen die voor een specifiek doel of een specifieke bestemming worden gebruikt

Het college merkt ten aanzien van mobiele werktuigen op dat deze niet onder de regels van de uitstootvrije zone voor bestel- en vrachtauto's vallen. Meer informatie hierover kan gevonden in hoofdstuk 11 van deze nota van beantwoording.

Het college wil verder de problemen die ondernemers aanvoeren over elektrisch rijden niet bagatelliseren, maar wijst erop dat elektrisch rijden aanpassingen in de bedrijfsvoering noodzakelijk maakt. Een extra accu bijvoorbeeld kan in sommige gevallen een oplossing bieden voor extra licht en ventilatie, en door vooruit te plannen is in veel gevallen te voorkomen dat bij spoed weggereden moet worden terwijl de accu leeg is. Dit geldt ook voor het transport met dieren als dit de actieradius van een volgeladen voertuig niet te boven gaat. Het vervoeren van een muziekbond kan mogelijk opgelost worden door de spullen in een bedrijfsauto te doen en de bandleden te vervoeren in een personenauto. Het college benadrukt echter dat het aan iedere ondernemer zelf om te bepalen wat de juiste aanpassing is, gegeven het uitgangspunt dat elektrisch rijden de norm is.

Beschikbaarheid en levertijd

Ondernemers voor wie het niet mogelijk is over te stappen omdat er geen uitstootvrije variant beschikbaar is, kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing. Of een uitstootvrij alternatief beschikbaar is, wordt beoordeeld aan de hand van bepaalde voertuig- en bedrijfskenmerken zoals trekkracht, vermogen van de opbouw van het voertuig (wanneer het vermogen van de opbouw geleverd wordt door energiebron van de aandrijflijn) en het gewicht van de te vervoeren lading. Ook kan bij de beoordeling worden betrokken of het voertuig wordt gebruikt voor ondeelbare en zware lading, voor verplaatsing van zeer zware lading over onverharde ondergrond, voor uitzonderlijke logistieke toepassingen waarbij overslag van grote naar kleine voertuigen niet mogelijk is of, wordt gebruikt voor zowel weg als spoor. Een adviescomité van deskundigen, gemeentelijk specialisten en juristen adviseert het college hierover.

Het ontheffingenbeleid voorziet daarnaast ook in de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen om de lange levertijd van een elektrisch voertuig te overbruggen. Het college verwijst voor een vollediger overzicht van de ontheffingsmogelijkheden en de voorwaarden naar hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording en naar het ontheffingenbeleid op de [website](#).

“We zijn klaar voor elektrisch vrachtwagens alleen bestaat er simpelweg geen vrachtwagen.”





Stand van de techniek

Ten aanzien van de zienswijzen waarin is aangevoerd dat de aanschaf van een elektrische auto nu nog geen verstandige investering is vanwege de stand van de techniek of omdat de accu's nog volop in ontwikkeling zijn, overweegt het college als volgt. Het college is van oordeel dat wachten op betere, goedkopere technieken, niet noodzakelijk en zelfs niet wenselijk is. De verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid kan immers ook niet wachten. Hetzelfde geldt voor het dempen van de reeds in gang gezette klimaatverandering. Voor een onderbouwing hiervan verwijst het college naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording.

Het standpunt van de indiener die aanvoert dat elektrische auto's niet veilig zijn en om de haverklap in de brand vliegen deelt het college niet. Alle nieuwe automodellen - ook elektrische - zijn wettelijk verplicht om veiligheidstesten te ondergaan, voordat ze verkocht mogen worden. Elektrische auto's zijn minstens net zo brandveilig als brandstofauto's. Deze auto's vliegen zeker niet gemakkelijker in brand. Wel heeft een elektrische auto andere brand-eigenschappen waardoor het blussen van de brand kan verschillen van het blussen van een brandstofvoertuig. Voor meer informatie over de brandveiligheid van elektrische voertuigen verwijst het college naar de informatie op de volgende websites:

- [Veiligheid van elektrisch vervoer \(rvo.nl\)](https://www.rvo.nl)
- [Veilige personenauto's - Hoe veilig zijn elektrische auto's? \(swov.nl\)](https://www.swov.nl)
- [Parkeergarages - Nederlands Instituut Publieke Veiligheid \(nipv.nl\)](https://www.nipv.nl)
- [Elektrische auto brandgevaarlijk? \(evkenniscentrum.nl\)](https://www.evkenniscentrum.nl)

12.2 Onvoldoende aanbod tweedehands elektrische voertuigen

Meerdere indieners voeren aan dat er onvoldoende aanbod van betaalbare tweedehands elektrische voertuigen is. Daarnaast zijn de beschikbare tweedehands voertuigen volgens de indieners vaak niet goed genoeg, omdat bijvoorbeeld snelladen niet mogelijk is, een kleine accu hebben of een lage laadsnelheid hebben. Als ze wel een grotere accu of een hoge laadsnelheid hebben, dan zijn ze heel duur. Het duurt volgens een indiener zeker nog 4 à 5 jaar tot

er tweedehands bedrijfsauto's met goedkopere, grotere en lichtere accu's op de markt zijn.

Reactie college

Het college merkt over het aanbod van tweedehands voertuigen op dat de tweedehands markt voor elektrische voertuigen op dit moment nog volop in ontwikkeling is, en dat een beperkt deel van de aangeboden voertuigen is geschikt is voor snelladen. Het college benadrukt echter dat snelladen niet altijd nodig is en dat ook niet iedereen al per 1 januari 2025 de overstap naar uitstootvrij vervoer hoeft te maken. Met de in hoofdstuk 7 van deze nota van beantwoording toegelichte geleidelijke uitfasering van de verschillende emissieklassen wordt een stapsgewijze overgang gerealiseerd, wat ook bij zal kunnen dragen aan het kunnen leveren van voldoende voertuigen voor de Nederlandse markt en de ontwikkeling van de tweedehandsmarkt. Wanneer de voorlopers tijdig de overstap naar uitstootvrije voertuigen maken, komt vervolgens over een aantal jaar ook de tweedehands markt tot stand die weer voor andere ondernemers van belang is. Het college merkt in dit verband nog op dat eigenaren van bedrijfsauto's met emissieklasse 4 ook kunnen overwegen om eerst de overstap te maken naar een schoner voertuig met emissieklasse 6, waarmee zij tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de uitstootvrije zone. Deze voertuigeigenaren hebben op dat moment dan ook het voordeel van een grotere tweedehands markt voor elektrische voertuigen. Het college benadrukt echter dat het aan de ondernemers zelf is om te bepalen of dit een geschikt alternatief is, en wat voor de ondernemer zelf de beste optie is, afhankelijk van diens omstandigheden. Het college merkt in dit verband nog op dat ook bakwagens, door het besluit om de overgangstermijn te verruimen, meer tijd hebben om over te stappen op uitstootvrij vervoer. Het college wijst voor een toelichting op de verruiming naar hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording.

12.3 Rijbewijs/tachograaf/verkeersbord

Meerdere indieners signaleren een probleem met het rijbewijs voor zwaardere elektrische auto's. Een indiener voert aan dat vanaf 1 januari 2024 de limiet voor alle rijbewijs B-bezitters 3,5 ton is, ongeacht of het een elektrische bedrijfsauto betreft of een dieselbedrijfsauto. Als een elektrisch voertuig meer dan 3,5 ton weegt, dan hebben bestuurders een C-rijbewijs nodig. Andere indieners geven aan dat zwaardere elektrische bedrijfsauto's ook niet mogen doorrijden bij vrachtautoverboden (C7 verkeersbord)

“Hoe langer je met een auto doet,
hoe beter voor het milieu.”



die in veel binnensteden staan, en dat er voor zwaardere voertuigen onder meer een tachograafplicht is.

Reactie college

Het college herkent de door indieners geschetste problematiek waarbij een groter gewicht gevolgen heeft voor inrichting van het voertuig en de kwalificaties van de bestuurder. Een grote elektrische bedrijfs-wagen weegt inclusief de lading soms meer dan 3.500 kg. Voor het besturen van voertuigen zwaarder dan 3.500 kg (volgens de wet een vrachtauto) is een C1 of C-rijbewijs, code 95, en tachograaf nodig. Deze voertuigen dienen zich ook voor het overige te houden aan de huidige Nederlandse wetgeving voor vrachtwagens, waaronder de door de indiener genoemde geslotenverklaring voor vrachtwagens (C7-bord). Helaas kan het college hier geen verandering in aanbrengen, omdat het college ter zake niet bevoegd is.

Er was een vrijstelling voor dit C1 of C-rijbewijs (onder voorwaarden) en tachograafplicht, maar deze is per 1 januari 2023 vervallen. Sinds 1 januari 2023 geldt een situatie van gedogen. Het Rijk ondernemers heeft besloten deze gedoogperiode tot uiterlijk 1 juli 2024 eenmalig te verlengen voor voertuigen die vóór 1 oktober 2023 op naam zijn gesteld of die aantoonbaar vóór 1 oktober 2023 zijn besteld. Na 1 juli 2024 moeten alle ondernemers voldoen aan de huidige wettelijke regels. Chauffeurs hebben dan een tachograaf en een rijbewijs C nodig. Emissievrije bedrijfsvoertuigen kunnen worden vrijgesteld van tachograafgebruik mits deze zich bewegen binnen een straal van 100 kilometer van de vestigingsplaats. De vestigingsplaats kan ook een opslagpunt, distributiecentrum of nevenvestiging zijn. Leidend is de plek waarvandaan het voertuig op een dag zijn rit is gestart. Hiermee is de chauffeur echter niet vrijgesteld van de rij- en rusttijden. Ook als er geen tachograaf aan boord is, moeten bedrijven aan arbeidstijdenregistratie van hun chauffeurs voldoen.

“Elektrische auto’s hebben te weinig range voor een ondernemer die door het hele land moet rijden.”



Zienswijzen over laden

13.1 Netcongestie

Een aanzienlijk aantal indieners geeft aan zich zorgen te maken over elektrisch rijden omdat het elektriciteitsnet in Amsterdam nu al overbelast is en er sprake is van netcongestie. Bedrijven moeten op dit moment volgens sommige indieners jaren wachten op een aansluiting, soms zelfs tot ver na 2030. Volgens een indiener worden in het ontwerpverkeersbesluit aanpassingen van het netwerk, gelet op de problemen met de netcongestie, ten onrechte beschouwd als een vaststaand gegeven. De onduidelijkheid met betrekking tot de uitbreiding van de netcapaciteit vormt volgens een andere indiener een prikkel om nog snel over te gaan tot de aanschaf van nieuwe dieselvoertuigen, in plaats van de bestaande dieselauto's nog wat langer aan te houden en deze vervolgens direct door elektrische auto's te vervangen.

Een indiener geeft aan dat het college schrijft dat de gemeente werkt “met de mogelijkheden die er wel zijn door slim om te gaan met de beschikbare netcapaciteit en de aansluitingen van bedrijven”, maar dat niet duidelijk is welke concrete maatregelen dat zijn en waaruit het “slim omgaan” dan bestaat. Ook geeft het college volgens deze indiener geen tijdspad voor verzwaring van het net.

Evofenedex roept de gemeente op om de publieke laadinfrastructuur voor bedrijven op peil te brengen. Transport en Logistiek Nederland, regio Noordwest, adviseert om in samenspraak met regionale partners en netbeheerders te zorgen voor een toereikende capaciteit van het energienetwerk en voor voldoende laadinfrastructuur voor vrachtauto's op bedrijventerreinen en op andere plekken in de gemeente.

“De laadinfrastructuur is niet toereikend, laden is daardoor niet mogelijk.”

Koninklijke Bouwend Nederland afdeling Amsterdam wijst erop dat de mogelijkheden om laadinfrastructuur bij bouw- en infrabedrijven zelf uit te breiden van groot belang zijn, maar dat deze mogelijkheden momenteel zeer beperkt zijn door netcongestie. In het Ontwerpverkeersbesluit wordt volgens deze organisatie slechts aangegeven dat deze problematiek “speciale aandacht” krijgt, maar een concreet plan hoe de gemeente dan gaat zorgen voor een stabiel elektriciteitsnetwerk en voldoende energiec capaciteit om de transitie naar uitstootvrij vervoer mogelijk te maken ontbreekt. Een andere indiener vraagt of bij “speciale aandacht” ook een maatwerkoplossing of extra investeringen horen.

HISWA-RECRON merkt op dat er bij de jachthavens grote onzekerheid leeft of Liander tijdig de gewenste verzwaring kan leveren. ORAM voert aan dat, voordat een overgang naar elektrische voertuigen plaats kan vinden, de gemeente eerst moet zorgen voor voldoende energiec capaciteit en een stabiel elektriciteitsnetwerk. Meerdere indieners gevestigd op het Food Center Amsterdam (FCA) geven aan dat zij als gevolg van de netcongestie tot 2028 niet de gastvrijheid kunnen bieden om iedereen die het FCA elektrisch bereikt ook de mogelijkheid te geven om te laden. Klanten zullen volgens deze indieners daarom de afweging gaan maken om elders hun inkopen te doen. Een andere indiener geeft aan dat de laadcapaciteit al jaren onderwerp van discussie is op het FCA, omdat de gemeente die laadcapaciteit niet kan leveren en/of garanderen.

Een indiener merkt op dat aanpassen van de infrastructuur voor elektrisch rijden onbetaalbaar is en dat Amsterdam al heel veel schuld heeft. Een andere indiener stelt dat de weinige stroom die er is op deze manier naar de verkeerde doelen gaat. Nog een andere indiener voert daarentegen aan dat er genoeg energie is in Amsterdam, maar dat de vergunningen het probleem zijn. Deze indiener wijst op slim energie-management en smart grids. Weer een andere



indieners is van oordeel dat de laadinfrastructuur eerst in heel Nederland op orde moet zijn voordat overgegaan kan worden op elektrisch rijden. Een indiener merkt op dat de elektrische infrastructuur in het buitenland anders dan in Nederland. Weer een andere indiener ten slotte vreest klem te komen te zitten als de elektriciteit eens uit mocht vallen.

Reactie college

Goede laadinfrastructuur en de beschikbaarheid van voldoende elektriciteit (en waterstof) zijn essentiële voorwaarden om de ambitie van een uitstootvrij Amsterdam in 2030 te kunnen realiseren. Het college begrijpt de zorgen van de indieners en erkent dat netcongestie ook in Amsterdam een uitdaging vormt voor de energietransitie. In de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit (UUM) is netcongestie daarom ook als één van de aandachtspunten genoemd voor de invoering van de uitstootvrije zones. Echter, gelet op de zwaarwegende belangen die met de invoering van de uitstootvrije zone worden gediend (zie voor een toelichting hierop hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording), kan naar het oordeel van het college niet gewacht worden totdat alle problemen met de netcongestie in Amsterdam of in Nederland zijn opgelost. Daarom werkt de gemeente samen met verschillende betrokken partijen aan een gebalanceerde benadering van netcongestie waarbij technologische oplossingen, flexibele contracten en ondersteuning op maat worden geïntegreerd.

De netbeheerders investeren de komende jaren in een stevige uitbreiding van het elektriciteitsnet. Men kan op de websites van de netwerkbeheerders het tijdspad bekijken waarbinnen dit plaatsvindt. Deze uitbreiding alleen zal echter niet voldoende zijn, en daarom zijn er op de korte en middellange termijn ook andere oplossingen nodig om de beschikbare netcapaciteit beter te benutten. Ook de Nationale Agenda Logistiek (NAL) onderschrijft dat het beter gebruik maken van het huidige net van cruciaal belang is en wijst daarom op slimme oplossingen, zoals *load balancing*, energiehubs en batterijopslag, om de eigen belasting op het netwerk te optimaliseren en de piekbelasting te verminderen. Om de problemen met netcongestie te verzachten en op te lossen is in 2021 eveneens de Taskforce Congestie Amsterdam opgericht. Ook worden binnen het Landelijk Actieplan

Netcongestie (LAN) diverse oplossingen uitgewerkt om bedrijven handvatten te geven om met maatregelen aan de slag te gaan.

Het college merkt daarnaast op dat netcongestie niet de hele dag voorkomt, maar beperkt is tot specifieke momenten, vergelijkbaar met files op de snelweg. Nieuwe energiecontractvormen, zoals tijdsgebonden contracten, spelen in op die flexibiliteit en worden sinds enkele maanden door netbeheerders actief aangeboden aan bedrijven op de wachtlijst. Hiermee kunnen bedrijven extra vermogen gebruiken tijdens daluren, wanneer het verbruik door andere partijen lager is, bijvoorbeeld 's nachts. Deze tijdsgebonden contracten zijn een gunstige ontwikkeling, omdat veruit de meeste elektrische voertuigen in de nacht tijdens de daluren op het elektriciteitsnet worden opgeladen.

In welke mate een ondernemer hinder ondervindt van netcongestie hangt af van variabelen zoals het aantal en type voertuigen dat de ondernemer heeft, het moment van vervanging van de voertuigen, de elektriciteitsbehoefte en het beschikbare gecontracteerde vermogen van de ondernemer en de mogelijkheden van slimme laadoplossingen en tijdsgebonden flexibele contracten.

In Amsterdam bezit 92,5% van de bedrijven één of twee bedrijfs- of vrachtauto's. Het college verwacht dat het merendeel van deze bedrijven met eigen parkeerplekken binnen de eigen aansluiting en met behulp van slimme laadtechnieken en de potentie van tijdsgebonden contracten hun elektrische voertuigen in de nacht kunnen opladen. Circa 480 bedrijven bezit vijf of meer voertuigen. Deze groep bedrijven heeft een verhoogde kans om op hun eigen terrein met netcongestie voor hun laadinfrastructuur te maken te krijgen omdat zij mogelijk geen verzwaarde netaansluiting kunnen krijgen. De gemeente ondersteunt deze bedrijven door niet alleen maatwerkadvies te verstrekken over slimme laadoplossingen, maar ook over de overgangsregelingen, ontheffingen, financiering van voertuigen en laadvoorzieningen en niet op de laatste plaats met het faciliteren van een mix aan publiek toegankelijke laders verspreid over de stad van standaard tot snelladers (circa 4000 parkeerladers en ruim 100 snelladers met verschillende snelheden), die voor iedereen toegankelijk zijn.

Het college vertrouwt erop dat met de hiervoor beschreven oplossingen, samen met de verruimde overgangsregeling voor bakwagens (zie hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording), de problemen voor ondernemers in verband met de netcongestie voor een groot deel kunnen worden beperkt. Dit

“Als gevolg van de netcongestie kunnen wij tot 2028 niet de gastvrijheid bieden dat iedereen die ons elektrisch wil bereiken ook hier kan laden.”



neemt niet weg dat er situaties kunnen ontstaan waar geen oplossing voorhanden is. Of dit het geval is hangt, zoals hiervoor is toegelicht, af van meerdere factoren en de beoordeling hiervan vergt maatwerk. Het college zal deze situaties beoordelen in het kader van een ontheffingsaanvraag op grond van de hardheidsclausule.

Het college kan zich goed voorstellen dat ondernemingen gevestigd op het Food Center Amsterdam eveneens zorgen hebben over netcongestie. Het college benadrukt echter wel dat klanten en bezoekers een eigen verantwoordelijkheid hebben voor hun laadinfra en dat er ook voldoende openbare (snel)laadinfra beschikbaar is. Het college verwijst voor de openbare laadinfrastructuur naar de volgende paragraaf (13.2.) van deze nota van beantwoording. Daarnaast merkt het college in dit verband op dat de omvang van de uitstootvrije zone, in tegenstelling tot wat in het ontwerpverkeersbesluit stond, het gebied binnen de S100 is. De omvang van de uitstootvrije zone is dus tijdelijk verkleind. Het Food Center Amsterdam valt daardoor voorlopig niet in de uitstootvrije zone.

Ten aanzien van de indiener die een zienswijze over de kosten van de infrastructuur voor de gemeente Amsterdam heeft ingediend, merkt het college op dat er budget beschikbaar is vanuit het stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF) en dat het Rijk een bijdrage verstrekt op grond van het Klimaatakkoord. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft in haar brief van 13 juni 2023 aan de Tweede Kamer een subsidieregeling aangekondigd voor de realisatie van laadinfrastructuur voor logistiek. De verwachting van de staatssecretaris is dat deze medio 2024 gereed zal zijn. Hiermee zijn voldoende middelen om de plaatsing van laadinfra tot en met einde 2030 te dekken en verschillende acties uit te voeren. Het college verwacht op basis van de huidige markt dat op termijn de plaatsing van de reguliere laadinfrastructuur kostendekkend kan worden uitgevoerd.

Het standpunt van de indiener dat de stroom die voor elektrisch rijden wordt gebruikt naar de verkeerde doelen gaat, onderschrijft het college niet. Het college verwijst voor een onderbouwing van het invoeren van de uitstootvrije zone naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording. Het college deelt wel het standpunt dat slim energiemanagement en *smart grids*

de druk op het netwerk kunnen verlichten. Er vinden in de regio Amsterdam al verschillende pilots plaats met slimme energienetten, zoals in het havengebied. Ook is een deel van de huidige publieke laadpalen al uitgerust met slimme laadsoftware en werkt de gemeente aan het uitrusten van deze software op de resterende laadpalen.

Het standpunt in de zienswijze van de indiener dat de laadinfrastructuur in het buitenland verschilt van die in Nederland is niet juist. Binnen de Europese Unie zijn standaarden overeengekomen voor laadstekkers en protocollen. Wel is het netwerk van laadmogelijkheden in andere Europese landen vaak minder uitgebreid dan in Nederland. Dit vergt voor chauffeurs van elektrische voertuigen meer voorbereiding, maar hoeft geen belemmering voor elektrisch rijden te zijn. Het college verwijst hiervoor ook naar hoofdstuk 12 van deze nota van beantwoording. Daarbij moet de Europese richtlijnen Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) die ingingen eind 2023 het aanbod van openbare laadpunten in Europa verbeteren en zal elektrisch rijden makkelijker maken. Ten aanzien van de indiener die opmerkt klem te komen te zitten als de elektriciteit uitvalt, merkt het college op dat de stabiliteit van het stroomnet belangrijk is maar het uitvallen van elektriciteit niet direct aan de orde is. Het college wijst in dit verband onder meer op de Nationaal Crisisplan Elektriciteit.

Wat betreft het standpunt van een indiener dat men als gevolg van de huidige netcongestie nog overstapt op diesellovertuigen, merkt het college op dat dit geen probleem hoeft te zijn zolang maar aan de toegangsregels wordt voldaan.

13.2 Laadplekken

Meerdere indieners, waaronder MKB Metropool, Vereniging Amsterdam City en Horeca Nederland afdeling Amsterdam, voeren aan dat er een tekort aan laadpalen is. Sommige indieners vinden dat er eerst meer laadpalen moeten worden geplaatst voordat de uitstootvrije zone kan worden ingevoerd. Indieners vragen naar een inschatting van het aantal laadplekken dat nodig is. Een indiener voert aan dat het Strategisch Plan Laadinfrastructuur niet concreet genoeg is. Onduidelijk blijft volgens deze indiener of de 2.800 laadpunten in 2030 die nodig zijn voor vrachtwagens in Amsterdam er ook echt zullen komen.

VEBAN signaleert dat dat de gemeente wil dat ondernemers het opladen van elektrische auto's en materieel op eigen terrein organiseren, maar dat niet elke ondernemer (voldoende) eigen terrein heeft om

“Er zijn niet genoeg stroomplekken voor iedereen.”



zowel auto's van medewerkers, bezoekers en klanten als het eigen materieel en dat van leveranciers op te laden. Daarnaast heeft VEBAN de indruk dat de gemeente bewust wacht om ondernemers maximaal te stimuleren hun eigen laadvoorziening te organiseren. Dat is volgens VEBAN een onnodige en verkeerde stress-stimulans. VEBAN vraagt het college om met een masterplan voor emissievrije stadslogistiek te komen, waarin in ieder geval opgenomen moet worden waar, wanneer en hoeveel openbare laadpalen en laadstations voor bedrijfs- en vrachtauto's er komen, en een plan voor grotere laadstations voor busjes en vrachtwagens.

Koninklijke Bouwend Nederland signaleert dat de uitstootvrije zone gaat leiden tot een enorme toename in vraag naar (snel)laadpunten zowel binnen als net buiten de zone, voor onder andere onderhoudsploegen die de hele dag van adres naar adres gaan.

Een indiener voert aan dat een elektrische bedrijfsauto dagelijks minstens 12 uur opgeladen moet worden met het huidige netwerk van laadpalen van 11 kWh, en vraagt zich af hoe grote transportbedrijven dit aan moeten gaan vliegen. Een andere indiener merkt op dat de bakwagens van de onderneming 's nachts en buiten de stad opgeladen moeten worden, wanneer de eigen 1300 zonnepanelen geen stroom opleveren. Nog een indiener vindt dat publieke laadpalen vol of duur zijn. Een andere indiener ten slotte vraagt hoe de gemeente ermee omgaat dat de onderneming op zaterdag en zondag gesloten is en een voertuig daardoor het hele weekend op een laadplek blijft staan.

Sommige indieners wijzen op een tekort aan laadplekken op specifieke plekken. Zij wijzen erop dat er te weinig laadpalen voor de werknemers thuis zijn en dat de woonwijken nog niet ingericht zijn op zoveel elektrische voertuigen. Voor een indiener geldt dat deze vaak later op de dag thuiskomt en dat dan alle laadpunten in een straal van 500 meter om het huis al bezet zijn. Een andere indiener is van oordeel dat er onvoldoende openbare snellaadstations zijn voor de zwaarte van het voertuig dat de indiener nodig heeft. Weer een andere indiener vraagt hoe een uitstootvrij voertuig moet worden opgeladen in een parkeergarage als daar geen laadpalen toegestaan zijn. Een indiener merkt in dit verband ook geen parkeervergunning aan te kunnen vragen omdat er een plek beschikbaar in de parkeergarage beschikbaar is, maar dat laadpalen daar niet zijn toegestaan. Meerdere indieners wijzen op punten in de stad waar

onvoldoende laadpalen zijn. Zij geven aan dat er te weinig laadplekken zijn in het centrum, in Noord, op de Lindegracht, de Uilenburgerstraat, de Wijtenbachstraat, en in de jachthavens.

Een indiener stelt dat het tekort aan laadvoorzieningen het gevolg is van tegenhouden van ondernemers door tarief-eisen, dwangsommen en de redenering dat een laadpaal niet geschikt te maken zou zijn voor schip én auto. Weer een andere indiener geeft aan dat op veel campings geen voertuig kan worden opgeladen. Nog een indiener ten slotte vindt dat laadplekken lelijk zijn in het straatbeeld.

Reactie college

Zoals hiervoor al is toegelicht, begrijpt het college de zorgen van de indieners, ook ten aanzien van de oplaadplekken. Ook hier geldt echter dat het college gelet op de zwaarwegende belangen die met de invoering van de uitstootvrije zone worden gediend, niet kan wachten, zoals een enkele indiener oppert, tot alle laadpalen in Amsterdam geplaatst zijn.

Om een schaa sprong te bereiken en richting te geven aan de transitie naar emissievrij vervoer, heeft het college in 2021 het Strategisch plan Laadinfrastructuur 2020 – 2030: Laad me opgesteld.⁴⁵ Hierin zijn op hoofdlijnen de kaders ten aanzien van de laadinfrastructuur, het plaatsingsbeleid en de aantallen (in de vorm van prognoses) voor de verschillende gebruikersgroepen geschetst. Een van de uitgangspunten van dit plan is dat het laden op het eigen terrein de primaire laadoplossing zal zijn voor bedrijfs- en vrachtauto's. Een deel van de bedrijfsauto's zal echter op straat worden geparkeerd en daarom aangewezen zijn op het publieke laadnetwerk in de





stad. Voor deze groep is het waarborgen van laad-zekerheid belangrijk door voldoende oplaadmogelijkheden, waaronder snel-laadmogelijkheden op de uitvalswegen in de stad en in de buurt van de Ring A10. Hier is mogelijk ook een rol weggelegd voor de huidige tankstationlocaties. Dit neemt het college mee in de strategie voor de transitie van tankstations die op dit moment wordt opgesteld.

Naar aanleiding van de zienswijze van de indiener die om een inschatting van het benodigd aantal laadpunten vraagt, merkt het college op dat om in de laadbehoefte te voorzien, er in 2030 voor personen- en bedrijfsauto's circa 50.000 private laadpunten, 18.000 reguliere publieke laadpunten, 13.000 semipublieke laadpunten, 2800 DC-laders geschikt voor logistiek en 15 Ultrasnelle laadpunten voor vracht nodig zijn. Eind 2023 is meer dan helft van de publieke laadpunten reeds gerealiseerd, namelijk 7.600 publieke laadpunten. Daarnaast zijn er naar schatting bijna 1000 semipublieke laadpunten. Ook zijn er 35 publieke en ongeveer 40 semipublieke snellaadpunten in de stad. Naarmate het aantal elektrische voertuigen groeit, groeit ook het aantal (semi-)publieke laadpunten. De gemeente plaatst tot 2030 ongeveer 11.000 punten bij, met name op strategische locaties waar een tekort aan publieke laadpunten is. Deze plaatsing van publieke (snel-)laadinfrastructuur gebeurt strategisch en data gestuurd.

Ten aanzien van het verzoek van VEBAN om een masterplan voor uitstootvrije stadslogistiek te komen, merkt het college op dat de gemeente werkt aan plankaarten die inzicht geven in toekomstige laadlocaties. Hiervoor stelt de gemeente een interactieve laadkaart beschikbaar waar ook toekomstige locaties worden aangegeven.⁴⁶

In samenwerking met provincies, andere gemeenten, en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur werkt de gemeente daarnaast aan een landelijk en regionaal snellaadnetwerk om te voldoen aan de behoeften van gebruikers. Deze faciliteiten komen ook ten goede aan de medewerkers, klanten en bezoekers van ondernemingen waarvan VEBAN signaleert dat ze geen of onvoldoende eigen terrein hebben.

Vanwege de schaarse openbare ruimte ligt de nadruk in het Strategisch Plan Laadinfrastructuur op laadpunten buiten de openbare ruimte via private en

semipublieke laadpunten. Het college bestrijdt echter ten stelligste de indruk van VEBAN dat Amsterdam bewust wacht met het plaatsen van laadpunten om ondernemers maximaal te stimuleren hun eigen laadvoorziening te organiseren.

Het college merkt naar aanleiding van de zienswijze over het laden van zware voertuigen op dat het laden van vrachtauto's op privaat terrein vanwege het hogere benodigde vermogen de primaire laadoplossing is (zowel normaal- als (ultra)snelladen). Voor voertuigen die ritten moeten afleggen die de actieradius overstijgen, is een landelijk en regionaal snellaadnetwerk nodig waarbij op termijn ook ultrasnelladen wordt aangeboden. De gemeente werkt hierin samen met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en de Port of Amsterdam. Het college verwacht dat voor de regio Groot-Amsterdam voor de elektrificatie van de logistiek 85 publieke snellaadpunten nodig zullen zijn. Hierbij liggen naar het oordeel van het college ook kansen voor multimodaal gebruik van laders van vachtauto's en bijvoorbeeld autobussen tot personenauto's waar snelladen mogelijk is. Een overzicht van waar zwaar vervoer kan laden in Nederland is te vinden op de NAL-website.⁴⁷

Het college merkt naar aanleiding van de verschillende zienswijzen over een tekort aan laadplekken in de wijken dat het aantal plekken, zoals hiervoor is toegelicht, de komende jaren toe zal nemen en dat de plekken datagestuurd worden bijgeplaatst. Ook werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan subsidieregelingen voor publiek toegankelijke en private laadinfrastructuur voor zware voertuigen, wat de uitrol van een logistieke laadnetwerk versnelt.⁴⁸

De gemeente legt publieke laadinfrastructuur verspreid aan over Amsterdamse wijken, waarbij ook de gemeentelijke en particuliere parkeergarages optimaal worden ingezet. In wijken waar geen publieke garages zijn, heeft het de voorkeur om laadpleinen in te richten boven losse laadpalen in openbare ruimtes. Dit zorgt voor een efficiënter gebruik van de oplaadmogelijkheden en kan ook deel uitmaken van een mobiliteitshub waar bijvoorbeeld ook deelfietsen, deelauto's en OV-verbindingen beschikbaar zijn. De locaties voor de laadpunten worden bepaald aan de hand van de criteria van de locatieplannen.

⁴⁶ Elektrische oplaadpunten in Amsterdam - Gemeente Amsterdam (website waar de kaart gepubliceerd wordt)

⁴⁷ Laadkaart zwaar vervoer | Nationale Agenda Laadinfrastructuur

⁴⁸ Overheid.nl | Consultatie Subsidie Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer (SPuLa) (internetconsultatie.nl)



Ten aanzien van de indiener die aanvoert dat publieke laadpalen duur zijn, merkt het college op dat het college ernaar streeft om het opladen van voertuigen betaalbaar blijft voor iedereen. Zo weegt de gemeente de laadprijs mee bij de gunning van publieke laadinfrastructuur als een van de gunnings-criteria. Wel erkent het college dat laden op een private laadpaal met een eigen netaansluiting veelal goedkoper zal zijn dan laden op een (semi-)publieke laadpaal.

Het college merkt daarnaast op dat het plaatsen van laadpalen in parkeergarages niet verboden is en verwijst voor verdere informatie over laden in parkeergarages naar hetgeen hierover in paragraaf 11.1 van deze nota van beantwoording is opgemerkt.

De zienswijze waarin gesteld wordt dat een elektrische bedrijfsauto dagelijks minstens 12 uur opgeladen moet worden met het huidige netwerk van laadpalen van 11kw, bestrijdt het college. De duur van het laden op een laadpaal van 11kw hangt onder andere af van het accupakket en hoe leeg de accu is. Gemiddeld is een middelgrote elektrische bedrijfsauto met een accu van 75 kWh bij een laadvermogen van 11 KW in circa 7 uur opgeladen. Langzaam laden (tot 11 kWh) is met name voor nachtladen wanneer voertuigen toch geparkeerd staan. Met betrekking op de zienswijze dat bakwagens in de nacht buiten de stad opgeladen moeten worden wanneer de eigen 1300 zonnepanelen geen stroom opleveren, verwijst het college naar paragraaf 13.1 van deze nota van beantwoording, waarin de relatie van beperkte capaciteit op het elektriciteitsnet ten opzichte van laadinfrastructuur uiteen is gezet.

Ten aanzien van de zienswijze waarin wordt opgemerkt dat de onderneming op zaterdag en zondag gesloten is en hoe de gemeente ermee omgaat dat een voertuig het hele weekend op een laadplek blijft staan, merkt het college op dat de laadtijd bij publieke laadpalen wordt geregistreerd en gemonitord. Vooralsnog geeft de huidige laadpaal-bezetting geen aanleiding voor het ondernemen van actie. Indien het kleven aan laadpalen tot groot-schalige problemen leidt voor andere laadpaal-gebruikers, kan de gemeente hier wel actie op ondernemen. De gemeente kan lange laadtijden ontmoedigen door bijvoorbeeld gebruik te maken van verhoogde tarifiering bij lange laadtijden of het

wegslepen van voertuigen. Bij parkeervakken met DC-laadpunten is overigens al een parkeerduur-beperking ingesteld.

Het standpunt van de indiener die van oordeel is dat het tekort aan laadvoorzieningen voor schepen en auto's het gevolg is van tegenhouden van ondernemers door tarief-eisen, dwangsommen en de redenering dat een laadpaal niet geschikt te maken zou zijn voor schip én auto, deelt het college niet. Van een tekort aan laadvoorzieningen voor voertuigen is momenteel geen sprake. Daarnaast ziet het college geen causaal verband tussen een eventueel tekort van laadvoorzieningen en tarief-eisen, dwangsommen of technische incompatibiliteit. Integendeel, een laadvoorziening waarop zowel voer- of vaartuigen op een veilige manier kunnen opladen is reeds technisch mogelijk.

Ten aanzien van de zienswijze die vindt dat laadpalen lelijk zijn, merkt het college op dat het aantal laadpalen in het straatbeeld op weg naar 2030 nog verder toe zal nemen. Het college acht het plaatsen van laadpalen echter onvermijdelijk en ook noodzakelijk, gelet op het zwaarwegende belang om de uitstoot van vervuilende stoffen en de hinder door geluid terug te dringen, en daarmee de gezondheid van de inwoners en bezoekers van Amsterdam te verbeteren.

13.3 Waterstoftankstations

Een enkele indiener voert aan dat er een dekkend netwerk van waterstoftankstations ontbreekt in Amsterdam.

Reactie college

Ten aanzien van waterstoftankstations merkt het college op dat de gemeente de ruimte wil bieden voor alternatieve brandstoffen, zoals waterstof. De waterstofmarkt voor mobiliteit is echter nog niet volwassen. De gemeente volgt ontwikkelingen nauwlettend en anticipeert hierop. Er zijn op dit moment drie publiek toegankelijk waterstoftankstations operationeel in het Westelijk Havengebied (aan de Beiraweg, Galwin en Australiëhavenweg) waarvan twee geschikt voor trucks. Ook is er een publiek waterstofvulpunt langs de snelweg in Hoofddorp.

“Er zijn onvoldoende laadpalen binnen mijn vergunningsgebied.”



Zienswijzen over flankerend beleid

14.1 Ontheffingen/vrijstellingen/ uitzonderingen

14.1.1 Kampeerwagens

Door een indiener met een camper is verzocht om een vrijstelling voor een segment in de stad, zoals in Groningen mogelijk is. Verder hebben indieners verzocht om ontheffingen voor campers die bijna oldtimer zijn, voor campers met emissieklasse 1 in Amsterdam Noord en voor campers die sporadisch in de stad komen.

Reactie college

Het college ziet gelet op de ontheffingen, de landelijke vrijstellingen en het doel van de uitstootvrije zone geen reden voor het verlenen van een ontheffing voor bepaalde plekken in de stad of voor campers die bijna oldtimer zijn en weinig in de stad rijden. Juist deze voertuigen hebben een lage emissieklasse en zijn relatief vervuilend. Daarnaast hanteert het college het uitgangspunt dat iedereen die een vervuilend vervoersmiddel gebruikt in de stad de verantwoordelijkheid heeft om bij te dragen aan gezondere lucht. Bovendien komt het regelmatig voor dat met een voertuig weinig in de zone wordt gereden. Al deze kilometers samen hebben echter wel een negatieve impact op de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad. Ten aanzien van Amsterdam Noord merkt het college op dat dit in de milieuzone valt en dat kampeerwagens waarvan de kentekenhouder in de milieuzone woont, landelijk vrijgesteld zijn en toegang hebben.

“Ik mis een uitzondering voor campers die uiteindelijk sporadisch in de stad komen.”

14.1.2 Categorieën ondernemers

Ook zijn er zienswijzen ingediend waarbij is verzocht om een ontheffing voor verschillende categorieën ondernemers. Zo wil een aantal indieners een ontheffing voor een nader te bepalen groep ondernemers tot de pensioengerechtigde leeftijd of tot de AOW-leeftijd is bereikt. Een indiener vraagt zich af hoe wordt gekeken naar de leeftijdsgrens in het kader van de hardheidsclausule. Ook is gepleit voor een uitzondering voor 55-plussers met een eenmanszaak, voor zzp'ers, kleine ondernemers en marktkooplui. Een indiener vindt dat er genuanceerder en met oog voor kleine ondernemers naar alle regelingen moet worden gekeken.

Verder is verzocht registratiewagens die worden gebruikt voor televisieregistraties op locatie aan te merken als bijzonder voertuig en ontheffing voor deze voertuigen te verlenen voor het rijden van en naar productielocaties binnen de uitstootvrije zone. Dit om te voorkomen dat de facilitaire bedrijven in continuïteitsproblemen raken. Deze voertuigen zijn volledig aangepast en daarvoor zijn grote investeringen gedaan, waardoor de afschrijvingstermijn lang is. Voorbeelden van productielocaties zijn het Koninklijk Theater Carré, De Dam, het Museumplein en de Melkweg. De vereniging voor Film-, TV & Audiovisuele facilitaire verhuurbedrijven (VFF i.o.) geeft ten aanzien van dit punt aan dat hun leden vooral unieke vracht- en bedrijfsauto's met een bijzondere inrichting en opbouw gebruiken. Deze voertuigen zijn niet standaard beschikbaar en moeten door leden zelf worden ontworpen en op bestelling worden gebouwd. Met de daarbij vereiste extra investeringen en het geringe aantal kilometers dat jaarlijks met deze wagens wordt gereden, zijn deze pas na 15 tot 20 jaar afgeschreven. Om die reden wordt voor deze voertuigen verzocht om een uitzondering.



VEBAN heeft tot slot verzocht met ondernemers in gesprek te gaan en ontheffingen te verlenen voor onvoorziene situaties waarbij bedrijven afhankelijk zijn van internationaal vrachtverkeer dat niet aan de milieueisen voldoet. Daarbij dient volgens VEBAN ook rekening gehouden te worden met aanpalende regelgeving die nog niet is aangepast op het nieuwe beleid.

Reactie college

Het college begrijpt dat ondernemers zich zorgen maken over de gevolgen die de uitstootvrije zone voor hun onderneming en voor hen persoonlijk kan hebben. Het college heeft er echter niet voor gekozen om een ontheffing in verband met naderend pensioen of AOW-leeftijd op te nemen in het ontheffingen-beleid. Naar het oordeel van het college leent de hardheidsclausule zich hiervoor, waarbij naar de specifieke omstandigheden van het geval wordt gekeken.

Voor ondernemers met een eenmanszaak, zzp'ers, marktkooplui en registratiewagens komt er ook geen specifieke ontheffing. Het college meent dat met de landelijke overgangsregeling die geldt voor bedrijfs- en vrachtauto's, de lokale en landelijke subsidies en het ontheffingenbeleid een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen waarmee ook deze groep ondernemers kan meedoen aan de transitie, al dan niet met een tussenstap. Het college wijst daarbij in het bijzonder op de ontheffing wegens bedrijfs-economische omstandigheden (zoals dreigend faillissement), de ontheffing in verband met de lange levertijd van een uitstootvrij voertuig en de ontheffing in verband met niet beschikbare uitstootvrije voertuigen. Wel heeft het college mede naar aanleiding van de zienswijzen in samenspraak met gemeenten en brancheorganisaties besloten tot een automatische ontheffing voor emissieklasse 6 bakwagens met een datum eerste toelating tussen 1 januari 2017 en 1 januari 2020 voor de uitstootvrije zone tot 1 januari 2028 (zie ook paragraaf 14.1.10). Deze ontheffingsmogelijkheden bieden naar het oordeel van het college voldoende uitkomst biedt voor bovengenoemde ondernemers. Verder blijft het mogelijk om een beroep te doen op de hardheidsclausule bij bijzondere omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet zijn voorzien of als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager,

die onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. Voor een totaal-overzicht van de ontheffingen en de lokale sloop-subsidie verwijst het college naar de [website](#). Voor meer informatie over de landelijke subsidieregelingen verwijst het college naar paragraaf 14.2 en www.rvo.nl en voor meer informatie over de landelijke overgangs-regeling verwijst het college naar paragraaf 5.1.

Ten aanzien van het verzoek van VEBAN om een ontheffing voor onvoorziene situaties waarbij bedrijven afhankelijk zijn van internationaal vrachtverkeer dat niet aan de milieueisen voldoet, merkt het college het volgende op. Uit een verkeers-tellingenonderzoek dat is uitgevoerd op drie bedrijventerreinen blijkt dat het een beperkt aandeel buitenlandse vrachtauto's betreft.⁴⁹ Een deel van die buitenlandse vrachtauto's met emissieklasse 6 valt onder de overgangsregeling en kan tot 2030 doorrijden. Daarnaast kunnen vrachtauto's met een emissieklasse 5 of hoger die slechts enkele keren per jaar in de uitstootvrije zone rijden maximaal twaalf keer per jaar een dagontheffing aanvragen. Gelet hierop ziet het college op dit moment geen reden voor een speciale ontheffing voor ondernemingen die afhankelijk zijn van internationaal transport. Wel gaat het college monitoren hoe de verschoning van buitenlandse voertuigen zich zal ontwikkelen. Als daaruit knelpunten naar voren komen zal dat in 2027 met de indieners worden besproken. Tot slot wijst het college op de aangepaste contouren van de uitstoot-vrije zone, zoals beschreven in hoofdstuk 4 van deze nota van beantwoording.

14.1.3 Financiële omstandigheden

Een aantal indieners heeft aangegeven een ontheffing in verband met financiële omstandigheden te willen. Zo is verzocht om een ontheffing om te sparen voor een nieuw voertuig of totdat er een betaalbaar vergelijkbaar voertuig beschikbaar is. Een andere indiener wil een ontheffing in verband met persoonlijke omstandigheden of onvoldoende draagkracht. Weer een andere indiener wil een overgangsregeling voor middenstanders die het financieel gezien moeilijk hebben. Verder is verzocht om een uitzondering voor mensen die geen elektrische bus kunnen betalen en om kleine ondernemers te ontzien.

Reactie college

Het college beseft dat met het invoeren van de uitstootvrije zone financieel gezien veel wordt gevraagd van sommige ondernemers. In het ontheffingenbeleid is daarom de ontheffing in

“Ik wil een ontheffing tot mijn AOW.”



verband met bedrijfseconomische omstandigheden opgenomen. Als een investering niet leidt tot faillissement, maar de gevolgen daarvan alsnog onevenredig zijn, kan een beroep worden gedaan op de hardheidsclausule. De hardheidsclausule is bedoeld voor bijzondere omstandigheden die bij opstellen van het beleid niet zijn voorzien of als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager, die onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. Hierbij wordt gekeken naar de specifieke omstandigheden van het geval. Daarnaast wijst het college op de lokale sloopsubsidie die beschikbaar is voor bedrijfsauto's met emissieklasse 4. Voor meer informatie over de subsidieregeling verwijst het college naar de [website](#). Ook zijn er landelijke subsidies, zoals de [Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's \(SEBA\)](#) en de [Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks \(AanZET\)](#). Voor meer informatie daarover verwijst het college naar paragraaf 14.2 en www.rvo.nl.

Verder benadrukt het college dat alleen nieuwe bedrijfs- en vrachtauto's per 2025 binnen de S100 uitstootvrij moeten zijn. Er is voorzien in een landelijke overgangsregeling voor bestaande voertuigen om de overstap juist geleidelijk te laten plaatsvinden. Voor meer informatie over de overgangsregeling en overige flankerende maatregelen verwijst het college naar paragraaf 5.1. en naar hoofdstuk 7 van deze nota van beantwoording. Met het ontheffingenbeleid, de subsidieregelingen en de landelijke overgangsregeling is naar het oordeel van het college een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand gekomen, waarmee (kleine) ondernemers de overstap naar uitstootvrij kunnen maken, al dan niet met een tussenstap. Tot slot wil het college benadrukken dat de ontwikkeling van elektrische bedrijfsauto's snel gaat. De verwachting is dat de komende jaren de aanschafprijs van elektrische bedrijfsauto's daarom steeds lager wordt én er steeds meer modellen beschikbaar zullen komen, ook tweedehands.

14.1.4 Ontheffing niet verkrijgbare voertuigen

Indieners hebben verzocht om een ontheffing voor voertuigen die wegens verschillende redenen uitstootvrij niet verkrijgbaar zijn. Het gaat daarbij onder meer om voertuigen voor inzamelaars van bouw- en sloopafval, om voertuigen met speciale inrichtingen, mensen met een speciaal beroep en zware voertuigen die nodig zijn om bepaalde werkzaamheden uit te voeren. Een andere indiener geeft aan in het bezit te zijn van een 7 meter lange emissieklasse 6 vrachtauto op diesel en zou geholpen zijn met een ontheffing tot 2030. Dit geeft het bedrijf meer mogelijkheden om een andere vrachtauto aan te schaffen en te zorgen voor een laadvoorziening. Weer

een andere indiener geeft aan dat nieuwe elektrische voertuigen nog niet verkrijgbaar zijn en dat de te vervangen voertuigen door schaarste niet voor 2025 vervangen kunnen worden. Deze indiener zou geholpen zijn met een ontheffing voor dieselauto's die voor 2025 worden besteld, maar pas per 2025 op kenteken worden gezet. Daarbij vraagt de indiener zich af of op het moment dat er een uitstootvrije variant beschikbaar komt die leverbaar is, de voertuigen dan meteen weer vervangen moeten worden. Een andere indiener verzoekt de gemeente om (ook na 2030) ruimte te scheppen voor vrachtauto's met een druk/vacuüminstallatie of een hoge druk-installatie zodat de continuïteit gegarandeerd blijft totdat de dienstverlening op veilige wijze conform wet- en regelgeving uitstootvrij kan worden uitgevoerd. De indiener transporteert ADR-geclassificeerde gevaarlijke stoffen met deze voertuigen. Een andere indiener is van mening dat de uitstootvrije zone pas kan worden ingevoerd als de randvoorwaarden voor uitstootvrij wegtransport voldoende zijn ingevuld en het ontheffingenbeleid verder is uitgewerkt en aan diverse belanghebbenden is voorgelegd. Verder ontbreekt volgens deze indiener een ontheffing voor ADR-transport dat met dieselvrachtauto's moet worden getransporteerd. Daarnaast zou er volgens deze indiener meer duidelijkheid moeten komen over de vraag of dieselveertuigen die worden ingezet voor industriële reiniging vallen onder de ontheffingsmogelijkheid in verband met de levertijd van een vervangend uitstootvrij voertuig. Tevens verzoekt de indiener om een vrijstelling voor ADR-transport door buitenlandse vrachtauto's van en naar haar bedrijfslocatie en voor voertuigen die ingezet worden bij industriële reiniging en daaraan verbonden specialistische werkzaamheden.





Milieu Service Nederland (hierna: MSN) heeft verzocht om een ontheffing voor hun mini-persauto's. Deze voertuigen zijn speciaal aangepast om kleine perscontainers te vervoeren en te legen. Ook is verzocht om een vrijstelling voor voertuigen die brandstoffen vervoeren en mobiele tanks en homebases bevoorraden.

Koninklijke Bouwend Nederland verzoekt om de ontheffing wegens niet beschikbare uitstootvrije voertuigen ook na 2030 te laten doorlopen. Zij wijst op de ontheffing voor bijzondere voertuigen totdat ze 13 jaar oud zijn en verzoekt deze ook te laten gelden voor kippertransport met 10x4 en 10x8 vrachtauto's, nu deze voertuigen veelvuldig worden ingezet bij grootschalig transport van grond en zand. Omdat in de bouw veel gebruik wordt gemaakt van specialistische voertuigen waarvoor nog geen volwaardig uitstootvrij alternatief voorhanden is, wordt verzocht om ten aanzien hiervan flexibel om te gaan met het verlenen van ontheffingen. Daarbij dient dan niet enkel naar de objectieve voertuigkenmerken zoals de carrosseriecode te worden gekeken. Verder geeft zij aan dat de toeleveranciers van elektrische bedrijfs- en vrachtauto's nog onvoldoende zijn opgeschaald om op korte termijn de transitie naar uitstootvrij vervoer mogelijk te maken op grote schaal. Daarbij vraagt zij zich af of de gemeente een analyse heeft gemaakt van de beschikbaarheid van betaalbare uitstootvrije logistieke vervoersmiddelen en of is voorzien in tussentijdse evaluaties om desgewenst bij te kunnen sturen en ontheffingsmogelijkheden langer open te stellen.

VEBAN stelt voor de overgangsregeling te verruimen voor bedrijven die nog geen geschikt elektrisch alternatief kunnen aanschaffen. Daarbij moet volgens VEBAN rekening worden gehouden met het aanbod van de markt, de businesscase van de onderneming, de financiële situatie van bedrijven en de nasleep van de coronapandemie.

Reactie college

Het college vat bovengenoemde zienswijzen op als een verzoek om een ontheffingsmogelijkheid voor voertuigen die uitstootvrij niet verkrijgbaar zijn. Daarvoor heeft het college een ontheffing in het ontheffingenbeleid opgenomen. Op grond van deze ontheffingsmogelijkheid kunnen ondernemers met hun huidige niet uitstootvrije bedrijfs- of vrachtauto langer doorrijden. Ook kan ontheffing worden aangevraagd voor een nieuw aan te schaffen niet uitstootvrij voertuig, omdat voor het huidige voertuig dat om technische redenen niet langer inzetbaar is, nog geen uitstootvrij alternatief verkrijgbaar is. Of een uitstootvrij alternatief verkrijgbaar is wordt

beoordeeld aan de hand van bepaalde voertuig- en bedrijfskenmerken. Daarbij moet worden gedacht aan trekkracht, elektrisch vermogen van de opbouw van het voertuig, of het voertuig wordt gebruikt voor ondeelbare en zware lading, voor verplaatsing van zeer zware lading over onverharde ondergrond, voor uitzonderlijke logistieke toepassingen waarbij overslag van grote naar kleine voertuigen niet mogelijk is of wordt gebruikt voor zowel weg als spoor. Voor een volledige uitwerking van deze ontheffing verwijst het college naar het ontheffingenbeleid.

14.1.5 Lange levertijd en hardheidsclausule

MKB-metropool Amsterdam, Vereniging Amsterdam City en Koninklijke Horeca Nederland verzoeken om de ontheffingen die gelden voor de huidige milieuzone ook te laten gelden voor de uitstootvrije zone. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor de ontheffing in verband met een lange levertijd van elektrische voertuigen en de ontheffing op basis van de hardheidsclausule. De hardheidsclausule zou volgens de indiener zo laagdrempelig mogelijk ingericht moeten worden, waarbij iemand uit het georganiseerd bedrijfsleven – zoals een vertegenwoordiger van TLN – plaatsneemt in de behandelende commissie.

Reactie college

Als een elektrisch voertuig in bestelling is, kan ter overbrugging van de levertijd een ontheffing worden verleend. Daarbij moet een door de koper en leverancier ondertekende opdrachtbevestiging worden aangeleverd waaruit de leverdatum blijkt. De hardheidsclausule is bedoeld voor bijzondere omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet zijn voorzien of als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager, die onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. Ontheffingsaanvragen kunnen worden ingediend via het Centraal Loket. Het college heeft besloten om de voorwaarden voor toekenning van de ontheffingen per 2025 gelijk te schakelen aan die voor de milieuzone. Dat betekent dat ontheffingen die worden verleend voor de uitstootvrije zone ook gelden in de milieuzone.

14.1.6 Type brandstof/Emissieklasse

Een indiener verzoekt om een ontheffing voor voertuigen op LPG tot 2030. Enkele andere indieners vinden dat er een ontheffing moet komen voor hybride voertuigen. Een indiener geeft daarbij aan dat de maatregelen voornamelijk gericht zouden moeten zijn op het weren van dieselveertuigen. Weer een ander pleit voor een ontheffing voor emissieklasse 6.



Reactie college

Het college ziet geen reden om een ontheffing te verlenen voor voertuigen op LPG. De uitstootvrije zone wordt immers ingevoerd met het oog op het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van CO₂-uitstoot. LPG draagt nog steeds bij aan de al in gang gezette klimaatverandering. Ook worden hybride voertuigen niet ontheven. De gemeente kan immers niet controleren of al deze voertuigen daadwerkelijk elektrisch rijden, waardoor de handhaving praktisch lastig vorm te geven is. Bovendien leveren hybride voertuigen weinig bijdrage aan het tegengaan van klimaatverandering en geldt voor bedrijfsauto's dat er over het algemeen voldoende uitstootvrije varianten beschikbaar zijn. Voor de (zeer) kleine groep plug-in hybride vrachtauto's die aantoonbaar elektrisch rijden is echter wel een ontheffingsmogelijkheid in het leven geroepen. Het college is het niet eens met de stelling dat de maatregelen voornamelijk gericht zouden moeten zijn op het weren van diesellootvoertuigen. Het klopt dat juist diesellootvoertuigen over het algemeen veel fijnstof en stikstofoxiden uitstoten die slecht zijn voor de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. Benzine voertuigen zijn echter ook vervuilend en stoten bij gebruik over het algemeen meer CO₂ uit dan diesellootvoertuigen. Het college wil met de uitstootvrije zone de uitstoot van al deze stoffen verminderen om zowel de luchtkwaliteit - en daarmee de gezondheid van Amsterdammers - te verbeteren als de al in gang gezette klimaatverandering tegen te gaan. Voor een uitgebreidere onderbouwing van de keuze om per 2025 een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te voeren verwijst het college naar hoofdstuk 3. Voor een nadere toelichting op het overgangsregime voor bedrijfs- en vrachtauto's verwijst het college naar paragraaf 5.1.

14.1.7 Weinig rijden

Enkele indieners zijn voor een ontheffing indien er met het voertuig weinig wordt gereden in de uitstootvrije zone of voor een ontheffing voor ondernemers die maar weinig binnen de Ring A10 hoeven te zijn.

Reactie college

Het college hanteert het uitgangspunt dat iedereen die een vervuilend vervoersmiddel in de stad gebruikt de verantwoordelijkheid heeft om bij te dragen aan gezondere lucht. Het komt daarnaast regelmatig voor dat weinig met een voertuig wordt gereden in de zone. Het totaal aantal gereden kilometers heeft echter wel een negatieve impact op de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. Het college ziet geen reden om een ontheffing te geven voor voertuigen waarmee weinig in de uitstootvrije zone wordt

gereden. Het college ziet daarom geen reden om een ontheffing te geven voor voertuigen waarmee weinig in de uitstootvrije zone wordt gereden.

14.1.8 Bereiken bepaalde plek

Een aantal indieners heeft verzocht om een ontheffing voor het bereiken van een bepaalde plek. Zo is verzocht om een ontheffing voor het stuk tussen de woning en de Ring A10, ontheffing om naar de markt te gaan vanuit Zuid naar West of een ontheffing om de jachthaven te bereiken. Ook is verzocht om een ontheffing om naar Almere te reizen en een ontheffing voor bestemmingsverkeer voor kleine ondernemers, zodat goederen van markt naar markt kunnen worden gebracht. Weer een andere indiener vraagt om een ontheffing voor de korte afstand die zij rijdt naar haar atelier en garage aan de Van Diemenstraat.

Reactie college

Het college begrijpt dat de indieners het liefst zouden zien dat er voor een bepaalde plek in de stad waar zij moeten zijn een uitzondering zou worden gemaakt. Al deze uitzonderingen samen hebben echter een negatieve impact op de luchtkwaliteit en ondermijnen daarmee het effect van de uitstootvrije zone. Bovendien draagt dit niet bij aan een duidelijke omvang van de zone. Het college ziet daarom geen reden om een ontheffing voor bereiken van bepaalde plekken op te nemen.

14.1.9 In verband met woonplaats

Door een aantal indieners is ook verzocht om een ontheffing voor bewoners van Amsterdam of voor mensen die werken in Amsterdam. Een andere indiener verzoekt specifiek om een ontheffing voor emissieklasse 4, 5 en 6 bedrijfsauto's voor eigenaren die woonachtig zijn in Amsterdam.

Reactie college

Het college hanteert als uitgangspunt dat iedereen die een vervuilend vervoersmiddel in de stad gebruikt de verantwoordelijkheid heeft om bij te dragen aan gezondere lucht. Dit geldt zowel voor bewoners als bezoekers (mensen die in Amsterdam werken). Het college ziet gelet op dit uitgangspunt en het doel van de uitstootvrije zone geen reden voor het verlenen van een ontheffing aan bewoners of mensen die in Amsterdam werken. Verder merkt het college op dat er voor emissieklasse 5 en 6 bedrijfsauto's een landelijke overgangsregeling geldt op grond waarvan mag worden doorgereden tot 2027 of 2028. Voor meer informatie over de overgangsregeling verwijst het college naar paragraaf 5.1.



14.1.10 Zienswijzen naar aanleiding waarvan het ontheffingenbeleid wordt aangepast

Bakwagens

Een indiener heeft aangegeven geholpen te zijn met een ontheffing voor bakwagens. De betreffende bakwagen heeft een emissieklasse 6, maar is op 1 januari 2025 net ouder dan 5 jaar. Volgens deze indiener zou niet naar de datum eerste toelating gekeken moeten worden, maar naar de emissieklasse van het voertuig.

Particuliere bedrijfsauto's

Meerdere indieners hebben aangegeven een ontheffing voor hun particuliere bedrijfsauto te willen, al dan niet gekoppeld aan een parkeervergunning. Ook is door een aantal indieners verzocht om een ontheffing wegens medische redenen en voor mensen die slecht er been zijn. Volgens een andere indiener moet mobiliteit voor gehandicapten een wezenlijk onderdeel zijn van het gemeentelijk beleid. De gemeente moet volgens deze indiener voor deze doelgroep een soepele en klantgerichte regeling hanteren die op de persoonlijke situatie van toepassing is. Deze indiener mist hieromtrent een concreet uitgewerkt plan.

Kampeerwagens

Ook hebben indieners verzocht om een ontheffing voor campers. Zo wil een indiener een ontheffing voor campers om te laden en lossen. Een andere indiener wil een uitzondering voor campers die in het bezit zijn van mensen die binnen de Ring A10 wonen. Weer een andere indiener pleit ervoor om de vrijstelling die geldt voor campers die geregistreerd staan als personenauto's per 2025 ook te laten gelden voor bedrijfsauto's. Tot slot is door een indiener verzocht om een vrijstelling voor een aantal dagen per jaar, waarbij een camper drie dagen op een adres mag parkeren.

Reactie college

Emissieklasse 6 bakwagens die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn hebben toegang tot 2030. Voor emissieklasse 6 oplegger-trekkers geldt dat deze op 1 januari 2025 maximaal 8 jaar oud mogen zijn om toegang te behouden tot 2030. Dit onderscheid – dat is gemaakt op basis van afschrijvingstermijn – blijkt in de praktijk echter niet altijd te gelden, omdat de afschrijvingstermijn van een voertuig niet alleen door leeftijd wordt beïnvloed, maar ook door factoren als bouw-kwaliteit en kilometerstand. Vertegenwoordigers van onder andere de horecabelevering, marktondernemers en de film- en cultuursector hebben aangegeven dat voor hen de landelijke overgangsregeling voor

bakwagens te beperkt is en zij een langere afschrijvingstermijn hanteren. Het college acht het wenselijk om hier gehoor aan te geven en heeft daarom samen met branchepartijen, gemeenten en het ministerie besloten om bakwagens langer toegang te geven tot de uitstootvrije zone. Als aanvulling op de landelijke overgangsregeling worden emissieklasse 6 bakwagens met een datum eerste toelating tussen 1 januari 2017 en 1 januari 2020 automatisch ontheven voor de uitstootvrije zone tot 1 januari 2028. Dit draagt bij aan een gelijk speelveld, waarbij ook rekening wordt gehouden met ondernemers die al wel geïnvesteerd hebben in schoner vervoer.

Verder is besloten om een ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto's op te nemen. Particuliere bedrijfs- en vrachtauto's met een emissieklasse 5 komen in aanmerking voor een ontheffing. Daarnaast wijst het college op de ontheffing in verband met een aangepast voertuig wegens een handicap. Voorwaarde is dat het voertuig aantoonbaar voor minimaal € 500,- is aangepast in verband met een handicap van de eigenaar of bestuurder, van een gezinslid van de eigenaar of bestuurder of van iemand aan wie de eigenaar of bestuurder mantelzorg verleent. Verder blijft het mogelijk om een beroep te doen op de hardheidsclausule bij bijzondere omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet zijn voorzien of als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager, die onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. Hierbij wordt altijd gekeken naar de specifieke omstandigheden van het geval. Juist dit leent zich niet voor een vooraf uitgewerkt plan. Voor een volledig overzicht van de ontheffingen verwijst het college naar de [website](#). Bovengenoemde ontheffingen laten zien dat medische omstandigheden wel degelijk onderdeel zijn van het gemeentelijk beleid. Het college meent dat met bovengenoemde ontheffingen voldoende rekening is gehouden met deze groep zonder daarbij het zwaarwegende milieubelang van het invoeren van de uitstootvrije zone uit het oog te verliezen.

Dieselpersonen- en bedrijfsauto's die als kampeerwagen geregistreerd staan in een milieuzone zijn op grond van landelijke regelgeving, zoals een indiener aangeeft, inderdaad vrijgesteld in de desbetreffende milieuzone. Deze vrijstelling is niet opgenomen voor bedrijfs- en vrachtauto's die als kampeerwagen staan geregistreerd in de uitstootvrije zone. Het college kan deze landelijke regelgeving niet aanpassen. Wel heeft het college de bevoegdheid om ontheffing te verlenen. Het college heeft in lijn met de hiervoor genoemde vrijstelling besloten om kampeerwagens die geregistreerd staan als bedrijfs- of vrachtauto



(voertuigclassificatie N en carrosseriecode SA) én waarvan de kentekenhouder woont in de uitstootvrije zone, ongeacht emissieklasse, automatisch te ontheffen.

14.1.11 Overig

Ook zijn er om andere soorten ontheffingen verzocht. Zo wil een indiener een ontheffing voor het oprijden van zijn vrachtauto of dat zijn vrachtauto als bijzonder voertuig wordt aangemerkt zoals kermisvoertuigen, waardoor ontheffing kan worden aangevraagd. Een andere indiener voert aan dat kermiswagens wel toegang hebben en dat er een ontheffing geldt voor Camping Zeeburg. Volgens deze indiener moeten gelijke gevallen gelijk behandeld worden. De indiener vraagt zich af waarom voor het verblijf op de camping wel een ontheffing wordt verleend, maar voor de jachthavens niet. Ook daar komen, net als bij de campings, buitenlandse voertuigen naartoe. Weer een andere indiener vraagt om dagontheffingen beschikbaar te houden voor dieselbedrijfsauto's met emissieklasse 4. Verder acht een indiener de ontheffingsregeling onvoldoende, nu in het ontwerpverkeersbesluit wordt gesproken over mogelijke ontheffingen en het ontheffingenbeleid nog niet klaar is. Daarnaast is gesteld dat er geen regeling is voor ondernemers om betaalbaar over te stappen. Ook heeft een indiener aangegeven geholpen te zijn met een betaalbare auto waar spullen in vervoerd kunnen worden en dat de aanschafprijs van het huidige voertuig tussen de € 3000 en € 5000,- ligt. Verder stelt een indiener dat het voor verhuurbedrijven zinvol zou zijn om een ontheffingsstelsel op kenteken te hanteren, dat blijvend uitdaagt tot verduurzaming van de gehele vloot van het betreffende bedrijf. Daarmee zou de gemeente de impact van de maatregelen vergroten. Tot slot heeft een indiener gepleit voor een right to challenge op basis waarvan men een ontheffing kan krijgen als kan worden aangetoond dat het voertuig even schoon of schoner is dan een voertuig dat toegang heeft.

Reactie college

Het college wil benadrukken dat de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's wordt ingevoerd met als het doel het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. Daarnaast wordt hiermee ook de uitstoot van CO₂ verminderd. Het verlenen van een ontheffing voor het oprijden van een vrachtauto komt daaraan niet ten goede. Verder is de landelijke ontheffing voor bijzondere voertuigen, waaronder kermisvoertuigen, vastgelegd in landelijke regelgeving. Het college ziet geen reden om het aantal bijzondere voertuigen aan te vullen door middel van een lokale ontheffing.

Ten aanzien van de zienswijze waarin wordt gewezen op de ontheffing voor camping Zeeburg merkt het college op dat deze voorlopig niet binnen de uitstootvrije zone ligt. Hetzelfde geldt voor camping Vliegenbos en de Jachthavens op de Diemerzeedijk en de Buitenkerkerweg. De omvang van de uitstootvrije zone is, in tegenstelling tot wat in het ontwerpverkeersbesluit stond, het gebied binnen de S100 tot aan in ieder geval 2028. De omvang van de uitstootvrije zone is dus tijdelijk verkleind. Wel benadrukt het college dat er een milieuzone geldt voor dieselbedrijfs- en vrachtauto's in het gebied tussen de Ring A10 en de S100. De ambitie is om vanaf 2028 de uitstootvrije zone ook uit te breiden tot het gebied binnen de Ring A10. Hier moet nog een besluit over worden genomen. De resultaten van het verkeers tellingenonderzoek dat bij de jachthavens op Zeeburg is uitgevoerd, zal hierin worden meegenomen. Voor meer informatie over de omvang van de uitstootvrije zone verwijst het college naar hoofdstuk 4 van deze nota van beantwoording. Verder merkt het college op dat de campingontheffing destijds in het leven is geroepen omdat door campingeigenaren aannemelijk is gemaakt dat zij voor wat betreft hun omzet voor een aanzienlijk deel afhankelijk zijn van (oudere) voertuigen die geen toegang hebben. Daar komt bij dat men de campings incidenteel bezoekt en voor het verblijf op de camping afhankelijk is van het voertuig. Deze situatie is niet veranderd.

Zoals een indiener verzoekt, kan inderdaad voor bedrijfsauto's met emissieklasse 4 maximaal 12 dagontheffingen per jaar aangevraagd worden. Dit kan tot 1 januari 2027. Zoals een indiener ook heeft aangegeven, was het ontheffingenbeleid ten tijde van het ontwerpverkeersbesluit nog niet klaar. Wel zijn in dat besluit de verwachte ontheffingen uiteengezet. Het doel van de uitgebreide procedure die is gehanteerd, is juist om op basis van de ingediende zienswijzen te beoordelen of nog aanvullende ontheffingen nodig zijn. Dit heeft geresulteerd in bovengenoemde ontheffingen. Voor een volledig overzicht van de ontheffingen en voorwaarden verwijst het college naar de [website](#).

Er is geen aparte ontheffing opgenomen voor het aantonen dat een voertuig even schoon dan wel schoner is dan een voertuig dat toegang heeft. Welke emissieklasse een voertuig heeft, is opgenomen in het kentekenregister van de RDW. Deze fungeert als (authentieke) basisregistratie van voertuigen. De informatie in het kentekenregister is voor de gemeente dan ook bepalend voor de vraag of een voertuig de zone in mag. In het algemeen geldt dat hoe hoger de emissieklasse is, hoe schoner het voertuig is. Als men van mening is dat de



emissieklasse onjuist is, adviseert het college daarover contact op te nemen met de RDW. Het college is van mening dat met het huidige ontheffingenbeleid voldoende tegemoet is gekomen aan de belangen van individuele ondernemers waardoor zij, al dan niet met een tussenstap, de overstap naar uitstootvrij vervoer kunnen maken.

14.1.12 Kosten aanvraag ontheffing

Een enkele indiener vindt de hoogte van het legesbedrag voor een langdurige ontheffing (€ 250,-) overkomen als een manier om extra geld te verdienen. Een andere indiener heeft aangegeven dat ontheffingen gepaard gaan met grote kostenposten die doorberekend moeten worden en is van mening dat dit niet haalbaar is.

Reactie college

Leges worden in rekening gebracht voor de kosten die worden gemaakt voor het beoordelen van een aanvraag. Leges worden in rekening gebracht ongeacht of de ontheffing wordt verleend. Het behandelen van een aanvraag omvat het beoordelen van de aangeleverde stukken, en indien nodig aanvullende informatie opvragen, die vervolgens ook moet worden beoordeeld. De kosten die gepaard gaan met het beoordelen van een aanvraag worden inderdaad doorberekend, maar daar mag geen winst op worden gemaakt.

14.2 Subsidie en leningen

Verschillende indieners hebben zienswijzen ingediend over de subsidieregeling. Deze hebben betrekking op de sloopsubsidie, aanschafsubsidie, leningen en overige flankerende maatregelen.

14.2.1 Sloopsubsidie

Een indiener geeft aan dat de sloopsubsidie de waarde van de auto moet vergoeden en wil daarnaast ook schadevergoeding. Andere indieners vinden het bedrag van de sloopsubsidie te laag. Een indiener geeft specifiek aan daarmee niet een paardenwagen van rond de € 300.000,- aan te kunnen schaffen. Een andere indiener geeft aan dat hij met het bedrag geen elektrisch voertuig van dezelfde grootte aan kan schaffen. Weer een ander voert aan het ontbreken te vinden dat een bedrijfsauto die in 2026 net 10 jaar

oud is en nog geen 100.000 kilometer heeft gereden, moet worden gesloopt. Ook is door een indiener aangegeven dat de subsidieregeling onduidelijk is, dat de regeling niet helpt tegen mobiliteitsarmoede en dat het tegenstrijdig is met de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije mobiliteit. Daarbij wordt door dezelfde indiener als voorbeeld gewezen op pagina 6 van de uitvoeringsagenda waar te lezen is dat scherp in de gaten wordt gehouden dat bij deze transities rechtvaardigheid, kansengelijkheid en bestaanszekerheid niet verder onder druk komen te staan, door de meest kwetsbare mensen in de stad te helpen. Verder is het de indiener ook onduidelijk of met bepaalde beschrijvingen in de uitvoeringsagenda hetzelfde bedoeld wordt als erop lijkende maar anders omschreven informatie in het ontwerpverkeersbesluit. Daarbij wordt als voorbeeld pagina 21 van de uitvoeringsagenda genoemd, waar wordt aangegeven dat er voor Amsterdammers een compensatieregeling komt met speciale aandacht voor mensen met een laag inkomen en dat daarvoor een subsidiebedrag van 1 miljoen euro wordt vrijgemaakt. Op pagina 5 van het ontwerpverkeersbesluit staat dat de gemeente werkt aan een lokale sloopsubsidie die naar verwachting eind 2023 in werking treedt, dat deze geldt voor diesel-personenauto's en bedrijfsauto's met emissieklasse 4 en dat stadspashouders extra subsidie kunnen krijgen. Tevens wijst de indiener op pagina 16 van de uitvoeringsagenda waar wordt aangegeven dat Amsterdam in 2024 een lokale sloopregeling aanbiedt voor eigenaren van bedrijfsauto's met emissieklasse 4 en dat daarvoor maximaal twee miljoen euro wordt vrijgemaakt. Dit roept bij de indiener verschillende vragen op. Zo vraagt de indiener zich af of er enig verband is tussen de teksten in de verschillende documenten en zo ja welke, wat de hoogte van de compensatie precies is, welk extra bedrag er beschikbaar is voor stadspashouders en of de regeling ook voor particuliere bedrijfsauto's geldt. Verder vraagt de indiener zich af wat de overige nog te bepalen voorwaarden zijn waarover in het ontwerpverkeersbesluit wordt gesproken.

Een andere indiener geeft aan zijn emissieklasse 4 bedrijfsauto op diesel weggedaan te hebben, maar leest nu dat er voor deze voertuigen een opkoopregeling komt. Daarnaast geeft de indiener aan dat zijn emissieklasse 6 bedrijfsauto op diesel op het moment van aanschaf tot 2030 in de stad mocht blijven rijden, maar inmiddels is dit 2 jaar korter geworden en heeft het voertuig nog maar toegang tot 1 januari 2028. Tot slot geeft een indiener aan dat men ook met de subsidie geen geld heeft voor de aanschaf van een elektrisch voertuig. Als gevolg hiervan moeten veel ondernemers volgens de indiener stoppen met de markt.

“De compensatie-en subsidieregelingen voor lage inkomens zijn, naast onduidelijk op het eerste oog, ook veel te laag en gaat deze groep niet helpen tegen mobiliteitsarmoede.”



Reactie college

Vanaf 1 oktober 2023 kan sloopsubsidie worden aangevraagd voor bedrijfsauto's en dieselpersonenauto's met emissieklasse 4. De aanvraag kan worden ingediend nadat het voertuig is gesloopt. Het voertuig mag echter niet zijn gesloopt voor 6 juni 2023. Wel moet men minimaal 6 maanden ononderbroken eigenaar van het voertuig zijn op het moment van slopen. Het subsidiebedrag voor het slopen van een bedrijfsauto is € 1500,-. Stadspashouders kunnen 50% extra subsidie krijgen, wat neerkomt op een bedrag van € 2250,-. De subsidie voor het slopen van een dieselpersonenauto bedraagt € 1.000,- met 50% extra subsidie voor stadspashouders, wat neerkomt op een bedrag van € 1500,-. De subsidieaanvraag kan worden ingediend tot en met 30 juni 2025 en het betreft een eenmalige subsidie per voertuigcategorie.

Het college licht hieronder nader toe welke keuzes aan de regeling ten grondslag liggen. Het college merkt allereerst op dat in de uitvoeringsagenda en in het ontwerpverkeersbesluit op dezelfde sloopregeling wordt gedoeld. Het subsidieplafond voor de sloop van zowel bedrijfsauto's als dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 bedraagt in beide gevallen € 1.000.000,-, in totaal is dus een subsidie van € 2.000.000,- beschikbaar voor deze voertuigen. Het college betreurt het om te lezen dat de subsidieregeling door een indiener onduidelijk wordt gevonden. Er is juist geprobeerd de regeling en het proces zo simpel mogelijk te houden. Hieronder zal het college dit samen met de hoogte van het subsidiebedrag en de overige voorwaarden nader toelichten. Voor een overzicht van de subsidieregeling en voorwaarden verwijst het college daarnaast naar de [website](#).

De regeling vloeit, anders dan een indiener meent, voort uit de uitvoeringsagenda en is opgesteld met het oog op voorkoming van mobiliteitsarmoede. Er is juist rekening gehouden met lagere inkomens door extra subsidie beschikbaar te stellen voor stadspashouders. Daarnaast is er een landelijke overgangsregeling en zijn er verschillende vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden. Al deze maatregelen samen bieden naar het oordeel van het college, voor zowel mensen zonder stadspas als voor stadspashouders, voldoende mogelijkheden om de overstap te maken. Daarbij wijst het college erop dat niet direct een nieuw elektrisch voertuig hoeft te worden aangeschaft. Er zijn ook tussenstappen mogelijk waarmee men op grond van de overgangsregeling ook na 2025 nog enkele jaren toegang heeft met een fossiel aangedreven voertuig. Ook kan worden overgestapt op alternatief vervoer, zoals het openbaar vervoer of deelfervoer.

De subsidie is alleen beschikbaar voor bedrijfsauto's en dieselpersonenauto's met emissieklasse 4, omdat deze voertuigen vanaf 1 januari 2025 geen toegang meer hebben tot de milieuzone of uitstootvrije zone. Voertuigen met een emissieklasse 3 en lager hebben sinds 1 november 2020 al geen toegang meer. Doorslaggevend is hoe het voertuig geregistreerd staat. Als het emissieklasse 4 voertuig geregistreerd staat als bedrijfsauto komt men in aanmerking voor subsidie, dit geldt dus ook voor bedrijfsauto's die particulier gebruikt worden. Met het oog op een zo eenvoudig mogelijk uitvoeringsproces, is ervoor gekozen de regeling zo in te richten dat het voertuig eerst wordt gesloopt en pas daarna de aanvraag wordt gedaan. Op die manier kan de subsidie direct vastgesteld worden. Daarnaast is geprobeerd de bij de aanvraag in te dienen gegevens zo beperkt mogelijk te houden. Als het voertuig al is verkocht, zoals een indiener aangeeft, komt men niet in aanmerking voor de subsidie.

Het college merkt op dat het subsidiebedrag een tegemoetkoming is en daardoor, zoals sommige indieners aangeven, inderdaad niet altijd toereikend om een vervangend voertuig te kopen. Het uitgangspunt is dat Amsterdammers die een vervuילend vervoersmiddel gebruiken in de stad een verantwoordelijkheid hebben om bij te dragen aan gezondere lucht en hiervoor indien nodig zelf een investering doen voor het aanschaffen van een schoner alternatief. Het college acht, in tegenstelling tot wat een aantal indieners heeft aangegeven, bovengenoemde tegemoetkomingen redelijk. Stadspashouders krijgen extra subsidie om net zoals mensen zonder stadspas ook de overstap naar een schoner voertuig te kunnen maken. De hoogte van het subsidiebedrag is gebaseerd op een inschatting van de restwaarde van de voertuigen. Men komt alleen in aanmerking voor subsidie als er een aantoonbare binding met de gemeente Amsterdam is. Voorwaarde is dan ook dat iemand staat ingeschreven in Amsterdam (particulier) of dat het hoofdkantoor van de onderneming volgens de Kamer van Koophandel is gevestigd in Amsterdam. Om oneigenlijk gebruik van de regeling te voorkomen, moet het voertuig op het moment van slopen 6 maanden of langer op de naam van de aanvrager hebben gestaan en kan de aanvrager per voertuigcategorie maximaal 1 keer aanspraak maken op de regeling. Verder mag het voertuig niet voor 6 juni 2023 zijn gesloopt. Dit is de datum waarop de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit is vastgesteld door het college en men op de hoogte had kunnen zijn van de maatregelen. Eigenaren van voertuigen die voor deze datum zijn gesloopt, komen niet in aanmerking voor subsidie om oneigenlijk gebruik te voorkomen.



Aanvullend wil het college wijzen op de landelijke subsidieregelingen. Zo is er de Subsidieregeling Emmisieloze Bedrijfsauto's (SEBA) voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische bedrijfsauto. Daarnaast is er de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) voor de aanschaf of financial lease van een nieuwe elektrische vrachtauto. Meer informatie over beide regelingen is te vinden op www.rvo.nl.

Met betrekking tot de zienswijze over schadevergoeding verwijst het college naar hoofdstuk 15. Ten aanzien van de indiener die heeft aangegeven het zonde te vinden dat een bedrijfsauto die in 2026 net 10 jaar oud is en nog geen 100.000 kilometer heeft gereden, moet worden gesloopt merkt het college het volgende op. Uiteraard is men niet verplicht het voertuig te laten slopen, er is ook altijd de mogelijkheid om het voertuig te verkopen. Bovendien is de gemeentelijke sloopsubsidie enkel beschikbaar voor bedrijfsauto's met een emissieklasse 4. Dit zijn doorgaans oudere voertuigen (datum eerste toelating vanaf 2005) dan het voertuig van de indiener.

Daarnaast heeft een indiener aangegeven dat zijn emissieklasse 6 bedrijfsauto op diesel aanvankelijk tot 2030 in de stad mocht blijven rijden, maar inmiddels nog maar toegang heeft tot 1 januari 2028. Daarover merkt het college op dat er in het kader van de uitstootvrije zone een landelijk overgangsregime geldt. Voor bedrijfsauto's houdt dat in dat emissieklasse 5 toegang heeft tot 2027 en emissieklasse 6 tot 2028. Deze overgangsregeling is opgenomen in het Tijdelijk besluit nul-emissiezones dat op 30 juni 2023 is gepubliceerd (Staatsblad 2023, 241). Voor meer informatie hierover verwijst het college naar paragraaf 5.1. Ook is de overgangsregeling al genoemd in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek van 9 februari 2021.

Verder heeft een indiener aangegeven dat men ook in combinatie met de subsidie onvoldoende geld heeft voor de aanschaf van een elektrisch voertuig en dat als gevolg hiervan veel ondernemers moeten stoppen met de markt. Ten aanzien hiervan wil het college benadrukken dat zij oog heeft voor de positie van ondernemers en beseft dat er van hen veel wordt gevraagd. Om die reden heeft het college ontheffingenbeleid vastgesteld, daarin is onder andere een ontheffing in verband met bedrijfseconomische omstandigheden opgenomen. Ook als een elektrisch voertuig nog niet beschikbaar is of een lange levertijd heeft, kan ontheffing worden aangevraagd. Bij bijzondere omstandigheden die bij opstellen van het beleid niet zijn voorzien of als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager, die onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen kan een beroep worden gedaan op de

hardheidsclausule. Gelet op het bovenstaande is het college van oordeel dat een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen waarmee niet alleen de gezondheids- en klimaatbelangen worden gediend, maar ook voldoende rekening is gehouden met de belangen van individuele ondernemers.

14.2.2 Aanschafsubsidie

Een indiener vindt dat er een subsidie voor de aanschaf van een elektrisch voertuig moet komen en geeft daarbij aan dat € 5000,- te weinig is. Andere indieners wijzen meer in het algemeen op een vergoeding van nieuwe voertuigen voor ondernemers of een subsidie om over te stappen. Een andere indiener vindt het subsidiebedrag te laag en vraagt om een hoger aanschafbedrag. Weer een ander wijst op een aanschafsubsidie voor grootverbruikers, zodat ten aanzien hiervan nog sneller kan worden overgestapt op elektrische voertuigen en de lucht in de stad nog sneller schoon wordt.

Door een andere indiener is aangegeven dat het subsidiebedrag niet aansluit bij het budget van kleine zelfstandigen. De huidige subsidieregelingen – zowel landelijk als gemeentelijk – zijn voor deze indiener en veel andere kleine zelfstandigen geen optie. De indiener noemt daarbij als voorbeeld dat maximaal € 10.000 uitgegeven kan worden, wat al in de vorm van een lening is. Een andere indiener geeft aan dat het voor veel (kleinere) ondernemers niet haalbaar is om op korte termijn te investeren in een elektrisch voertuig en dat de beschikbare subsidie hier niet bij helpt. Weer een ander geeft aan dat het enige wat zou helpen in deze moeilijke tijd, geld is. Tot slot acht een indiener het redelijk als de gemeente 75% van de aanschafprijs van een nieuwe elektrische bedrijfsauto vergoedt.

Reactie college

In paragraaf 14.2.1 heeft het college de subsidie-regeling en de daaraan ten grondslag gelegde keuzes uiteengezet. Ten aanzien van het voorstel om 75% van de aanschafprijs van een nieuwe elektrische bedrijfsauto te vergoeden merkt het college aanvullend op dat zij dit niet reëel acht omdat dit, naast hetgeen is genoemd onder paragraaf 14.12.1, te duur zou zijn en bovendien tot ingewikkelde discussies zou leiden.

Ten aanzien van de indiener die wijst op een aanschafsubsidie voor grootverbruikers, wijst het college op de landelijke subsidieregelingen die er zijn. Zo is er de Subsidieregeling Emmisieloze Bedrijfsauto's (SEBA) voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische bedrijfsauto. Daarnaast is er de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) voor de aanschaf of financial lease van een nieuwe elektrische vrachtauto.



Meer informatie over beide regelingen is te vinden op www.rvo.nl.

Voor situaties waarbij ondernemers financieel gezien niet kunnen investeren in een voertuig dat voldoet aan de toelatingseisen kan een ontheffing in verband met bedrijfseconomische omstandigheden aangevraagd worden. Daarnaast is er ontheffing mogelijk als een voertuig uitstootvrij nog niet beschikbaar is. Verder kan bij bijzondere omstandigheden die bij opstellen van het beleid niet zijn voorzien of als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager, die onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen een beroep worden gedaan op de hardheidsclausule. Ten aanzien van de indiener die aangeeft dat het voor (kleine) ondernemers niet haalbaar is om op korte termijn te investeren in een elektrisch voertuig, ook niet met de beschikbare subsidie, merkt het college het volgende op. Het college beseft dat voor kleine ondernemers de overstap naar elektrisch groot is, maar acht gelet op de landelijke overgangsregeling tussenstappen mogelijk die naar verwachting financieel wel haalbaar zijn. Voor meer informatie over de overgangsregeling verwijst het college naar paragraaf 5.1.

De gemeente heeft echter ook de ambitie om het autoverkeer in de stad te verminderen. Een toename van voertuigen of het gelijk houden hiervan is met het oog daarop niet wenselijk. Daarom is gekozen voor een sloopregeling en niet voor een vervangingsregeling. Daarnaast vindt de gemeente het ook belangrijk om te voorkomen dat deze vervuillende voertuigen buiten de grenzen van de uitstootvrije zone blijven doorrijden en hier een negatief effect op de luchtkwaliteit hebben. Het college benadrukt echter dat dit aan de eigenaren zelf is.

14.2.3 Lening

Door een enkele indiener is aangevoerd dat de gemeente een goedkope en voor iedereen toegankelijke lening zou moeten verstrekken met daarbij de nodige flexibiliteit. Een andere indiener vindt dat er meer maatwerk voor mkb'ers moet zijn en noemt daarbij als voorbeeld een renteloze lening voor ondernemingen waarvan het wagenpark uit één voertuig bestaat en de omzet lager is dan een bepaald bedrag. Tot slot wijst een indiener erop dat een grotere bijdrage of een goedkopere lening zou kunnen helpen om aan de eisen te voldoen.

Reactie college

Ten aanzien van hetgeen de indieners hebben aangegeven met betrekking tot het verstrekken van (goedkope flexibele of renteloze) een lening merkt het college het volgende op. De gemeente faciliteert

het maken van de overstap naar schoner vervoer via een subsidieregeling. Zo is er een sloopsubsidie beschikbaar bedrijfsauto's en dieselpersonenauto's met emissieklasse 4, waarbij stadspashouders in aanmerking komen voor 50% extra subsidie. Het college acht dit bedrag redelijk. Voor meer informatie hierover verwijst het college naar paragraaf 14.2.1.

Verder wijst het college op de landelijke subsidie-regelingen die er zijn. Zo is er de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) voor de aanschaf van een nieuwe elektrische bedrijfsauto. Voor de aanschaf of financial-lease van een nieuwe elektrische vrachtauto is er de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET)). Ondernemers kunnen in combinatie met deze subsidies ook fiscale instrumenten inzetten die een korting opleveren en de aanschaf van een schone bedrijfsauto aantrekkelijk maken, zoals milieu-investeringsaftrek (MIA) en willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL). Meer informatie over deze regelingen is te vinden op www.rvo.nl.

Met het verstrekken van goedkope of renteloze leningen merkt het college op dat de gemeente primair geen financiële instelling is. Wel kunnen ondernemers voor sommige duurzaamheidsprojecten gebruikmaken van het Duurzaamheidsfonds. Voor meer informatie over het Duurzaamheidsfonds en de voorwaarden verwijst het college naar de [website](#).

Naast bovengenoemde subsidieregelingen wil het college ook nog wijzen op de landelijke overgangsregeling die geldt voor bedrijfs- en vrachtauto's en de verschillende vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden. Het college is van mening dat hiermee een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen waarmee niet alleen de gezondheids- en klimaatbelangen worden gediend, maar ook voldoende rekening is gehouden met de belangen van individuele ondernemers. Verder wil het college wijzen op de mogelijke optie van het leasen van een voertuig. Voor advies hierover kan men contact opnemen met een leasemaatschappij.

14.3 Overige flankerende maatregelen

Een indiener heeft aangegeven dat er vanuit de gemeente compensatie of hulp bij de verkoop van een voertuig moet worden geboden. Een ander geeft aan dat er meer financiële steun moet zijn voor kleine ondernemers. Weer een ander wijst op een subsidie voor marktkooplui. Ook is door een indiener aangegeven dat voertuigen aan de gemeente Amsterdam zouden moeten worden verkocht. Een



andere indiener geeft aan dat er vanuit de gemeente geen faciliteit is om het mkb en zzp'ers op weg te helpen met lease en financiering. Volgens deze indiener vallen kleine mkb'ers en zzp'ers buiten de boot. Een andere indiener geeft aan geholpen te zijn met een elektrische bus en vraagt zich af hoe leasen in zijn werk gaat, wat zo'n voertuig gaat kosten en of deze voertuigen er wel zijn. Deze indiener heeft behoefte aan hulp bij het maken van een plan en wil zo snel mogelijk duidelijkheid. Een andere indiener zou het fijn vinden als de gemeente een actieve rol speelt in het aanbieden en ondersteunen van leaseconstructies en geeft daarbij aan dat de meeste leaseconstructies gericht zijn op bedrijven en niet op particulieren. Deze indiener wil, ondanks dat zijn voertuig onder de overgangsregeling valt, overstappen en vindt dat de gemeente meer moet doen om iedereen mee te krijgen. Verder is door een indiener aangegeven dat de gemeente financial lease voor ondernemers moet faciliteren, ook voor luxe auto's. Tot slot vindt een indiener dat er ook een regeling moet komen voor werkgevers en mensen die in Amsterdam werken. Daarbij moet rekening worden gehouden met de bedrijventerreinen in Amsterdam-Noord die lastig te bereiken zijn met het openbaar vervoer. Zo worden ook werknemers van buiten de stad in staat gesteld in elektrisch vervoer te investeren.

Reactie van het college

Met betrekking tot het bieden van hulp bij de verkoop van voertuigen en het maken van een plan merkt het college het volgende op. Het college begrijpt dat er behoefte is aan hulp en duidelijkheid. Vanuit de gemeente wordt voor bepaalde ondernemers een adviestraject aangeboden om hen te helpen bij de overstap naar uitstootvrij vervoer. Voorwaarde voor dit adviestraject is dat het bedrijf in Amsterdam gevestigd is en de voertuigen geregistreerd staan op naam van het bedrijf. Als dit niet het geval is, dan is een andere mogelijkheid om contact op te nemen met een leasemaatschappij. Zij zijn op de hoogte van de verschillende uitstootvrije zones die worden ingevoerd in Nederland en kunnen advies geven. Ook kan contact worden opgenomen met een garage of dealer. Het faciliteren van lease voor ondernemers of particulieren is eerder voorbehouden aan commerciële partijen.

“Ik gebruik de auto om naar klanten buiten Amsterdam te rijden. Ik heb geen enkel belang bij de stad inrijden.”

Ten aanzien van de zienswijzen over compensatie of financiële steun voor mkb'ers, kleine ondernemers en zzp'ers wijst het college op de landelijke subsidie-regelingen die er zijn. Zo is er de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) voor de aanschaf van een nieuwe elektrische bedrijfsauto. Voor de aanschaf of financial-lease van een nieuwe elektrische vrachtauto is er de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET)). Ondernemers kunnen in combinatie met deze subsidies ook fiscale instrumenten inzetten die een korting opleveren en de aanschaf van een schone bedrijfsauto aantrekkelijk maken, zoals milieu-investeringsaftrek (MIA) en de willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL). Meer informatie over de regelingen is te vinden op www.rvo.nl.

Aanvullend op deze landelijke subsidieregelingen is er ook een lokale sloopsubsidie van bedrijfsauto's met emissieklasse 4, waarbij stadspashouders in aanmerking komen voor 50% extra subsidie. De gemeente wil alle Amsterdamse burgers en ondernemers de mogelijkheid voor subsidie bieden en niet alleen marktkooplui. Daarnaast geldt er een landelijke overgangsregeling. Daarover is meer te lezen in paragraaf 5.1. Ook zijn er vrijstellingen en ontheffingen. Zo is er bijvoorbeeld een ontheffing in verband met bedrijfseconomische omstandigheden mogelijk. Al deze maatregelen samen bieden naar het oordeel van het college, ook voor kleine ondernemers en zzp'ers, voldoende mogelijkheden om de overstap te maken, al dan niet met een tussenstap. Voor een overzicht van de verschillende ontheffingen verwijst het college naar de [website](#).

Ten aanzien van de zienswijze over het verkopen van voertuigen aan de gemeente, merkt het college op dat het hierin voor zichzelf geen rol ziet. Voertuigen kunnen worden verkocht op de daarvoor bestemde markt. In het kader van compensatie wijst het college op bovengenoemde subsidieregeling.

Over het aanbod van elektrische voertuigen adviseert het college contact op te nemen met een dealer die elektrische voertuigen levert om de mogelijkheden te bespreken. Daarbij merkt het college op dat het aanbod van elektrische voertuigen, met name bedrijfsauto's, snel toeneemt. Ook zijn er verschillende online overzichten van beschikbare elektrische bedrijfsauto's, zoals op de website van [ANWB](#).

Ten aanzien van de zienswijze waarin wordt voorgesteld om subsidie te verlenen aan mensen die in Amsterdam werken maar er niet wonen, merkt het college tot slot het volgende op. De subsidieregeling is gericht op inwoners van Amsterdam en



ondernemingen die hun hoofdvestiging in Amsterdam hebben, omdat zij het meest worden geraakt door de uitstootvrije zone in Amsterdam. De gemeente voelt daarom een grote verantwoordelijkheid naar deze groep toe. Mensen die van buiten Amsterdam komen, maar regelmatig in Amsterdam moeten zijn, hebben naar het oordeel van het college ook voldoende mogelijkheden om de overstap naar uitstootvrij te maken, al dan niet met een tussenstap. In dat kader wijst het college, zoals hierboven ook genoemd, op de landelijke subsidieregelingen die er zijn. Daarnaast geldt er een overgangsregeling voor zowel bedrijfs- als vrachtauto's. Op grond hiervan kan met bepaalde voertuigen ook na 2025 nog enkele jaren of soms zelf tot 2030 worden doorgereden. Meer informatie over de overgangsregeling is terug te lezen in paragraaf 5.1.





Zienswijzen over schadevergoeding en nadeelcompensatie

Enkele indieners voeren aan dat zij schade ondervinden als gevolg van de invoering van de uitstootvrije zone. Sommige indieners vragen compensatie voor investeringen die zij al gedaan hebben, zoals voor een recent aangeschafte diesel-bestelauto. Transport en Logistiek Nederland, regio Noord-West (TLN) voert aan dat een aanzienlijk aantal ondernemers al heeft geïnvesteerd in zero-emissie bakwagens en/of in jongere emissieklasse 6 bakwagens om hun werk in de zero-emissiezones op de juiste manier te kunnen blijven doen. Deze ondernemers zullen volgens TLN aanspraak maken op compensatie als overheden toch besluiten om emissieklasse 6 bakwagens met een datum eerste toelating tussen 1 januari 2017 en 31 december 2019 toe te laten tot de zero-emissiezones tot 2030.

Andere indieners vragen om compensatie voor de investeringen die zij nog moeten gaan doen. Een indiener voert aan dat de sloopsubsidie de waarde van de auto zou moeten vertegenwoordigen, plus een schadevergoeding. Een andere indiener vindt dat hij achteraf gezien zijn bestelauto met emissieklasse 4 in 2021 beter niet had kunnen verkopen, want dan kon hij nu aanspraak maken op een subsidie op grond van de sloopregeling. In plaats daarvan heeft hij een voertuig waar hij twee jaar korter in kan rijden dan hem in 2021 is voorgespiegeld. Deze indiener vraagt

“Mocht er vanuit de Gemeente Amsterdam geen medewerking voor deze situatie komen dan zijn wij genooddaakt een schadeclaim in te dienen voor het niet te kunnen voortzetten van ons bedrijf.”

“Wie gaan de nieuwe voertuigen vergoeden voor ondernemers?”

daarom om schadevergoeding. Nog een indiener geeft aan dat hij overweegt een schadeclaim in te dienen vanwege het niet kunnen voortzetten van het bedrijf als de gemeente Amsterdam niet meewerkt aan een oplossing. Weer andere indieners vragen om nadeelcompensatie. Een indiener voert aan dat de gemeente Amsterdam met de invoering van de uitstootvrije zone voor een specifieke oplossing kiest die de vrije marktwerking belemmert en vraagt om deze reden schadevergoeding.

Reactie college

Naar aanleiding van de zienswijzen merkt het college het volgende op.

Schade wegens onrechtmatig besluit

Een rechter kan schadevergoeding toekennen als sprake is van onrechtmatig overheidshandelen, bijvoorbeeld omdat de overheid een besluit heeft genomen dat onrechtmatig is. Het college ziet het verkeersbesluit tot instellen van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's niet als een onrechtmatig besluit. Voor een toelichting op de redenen voor invoering van de uitstootvrije zone en de onderbouwing ervan verwijst het college naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording. Indien voertuigbezitters van oordeel zijn dat zij schade lijden omdat het besluit onrechtmatig is, staat het hen vrij om de rechtmatigheid van het besluit te laten toetsen door de rechter en om schadevergoeding te vragen.

Nadeelcompensatie

Daarnaast geldt voor voertuigbezitters die van mening zijn dat zij financiële schade ondervinden, dat zij ook een verzoek om nadeelcompensatie kunnen indienen. Bij nadeelcompensatie is het besluit dat de gemeente heeft genomen rechtmatig, maar ondervindt een inwoner of ondernemer daar toch financiële schade (nadeel) van. Om in aanmerking te komen voor nadeelcompensatie moet er onder meer sprake zijn van een rechtstreeks verband tussen het handelen van de gemeente en de geleden financiële schade. Ook



moet de geleden schade niet behoren tot het maatschappelijke risico of tot het normale ondernemersrisico. Er moet, met andere woorden, sprake zijn van onevenredige schade door een rechtmatig genomen besluit of rechtmatige handeling van de gemeente. Voor een nadere toelichting op de voorwaarden om in aanmerking te komen voor nadeelcompensatie en het aanvragen ervan verwijst het college naar de Verordening Nadeelcompensatie Amsterdam 2022⁵⁰ en de website van de gemeente Amsterdam.⁵¹

In zijn algemeenheid merkt het college echter op dat het onvermijdelijk is dat overheidsingrijpen voor burgers en ondernemingen nadelige gevolgen kan hebben. Tot op zekere hoogte moeten deze gevolgen dus worden geaccepteerd als normaal maatschappelijk risico, ook al wordt dat niet als normaal ervaren.

Of sprake is van onevenredige schade door een rechtmatig genomen besluit of rechtmatige handeling van de gemeente, hangt af van de beoordeling van de feiten en omstandigheden van een geval. Hierbij wordt bijvoorbeeld ook gekeken of de aangevoerde schade beperkt had kunnen worden door maatregelen te nemen, of dat de schade het gevolg is van omstandigheden die aan de aanvrager van nadeelcompensatie kunnen worden toegerekend. De nota van beantwoording is niet het juiste kader of de juiste plaats voor een dergelijke individuele beoordeling en het college zal daarom niet ingaan op de door de indieners aangevoerde individuele schade, maar volstaat met het maken van enkele algemene opmerkingen ten aanzien van het genomen verkeersbesluit.

Het college wijst er naar aanleiding van de ingediende zienswijzen allereerst op dat al heel lang over de invoering van de uitstootvrije zone wordt gecommuniceerd en verwijst voor een toelichting hierop naar hoofdstuk 9 van de nota van beantwoording. Daarnaast is de markt voor dieselbedrijfsauto's op dit moment goed. Door verkoop van het dieselveertuig kunnen de nadelige gevolgen van bijvoorbeeld korter rijden met het huidige voertuig in sommige gevallen worden beperkt of zelfs weggenomen.

Ten aanzien van de verruiming van de overgangstermijn voor bakwagens wordt opgemerkt dat het college heeft besloten om in aanvulling op de landelijke overgangsregeling emissieklasse 6 bakwagens met een datum eerste toelating tussen 1 januari 2017 en 1 januari 2020 een automatische ontheffing te verlenen voor de uitstootvrije zone tot 1 januari 2028 en niet tot 1 januari 2030. Deze verruiming draagt naar het oordeel van het college bij aan een gelijk speelveld, waarbij ook rekening wordt gehouden met ondernemers die al wel geïnvesteerd hebben in schoner vervoer. Het college wijst voor een onderbouwing van dit besluit naar hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording.

Het college merkt over de hoogte van het subsidiebedrag van de sloopregeling op dat dit bedrag een tegemoetkoming is en niet bedoeld is om de marktwaarde van een voertuig te vergoeden. Het uitgangspunt is dat Amsterdammers die een vervuילend vervoersmiddel gebruiken in de stad een verantwoordelijkheid hebben om bij te dragen aan gezondere lucht en hiervoor indien nodig zelf een investering doen voor het aanschaffen van een schoner alternatief. Het college verwijst voor een nadere toelichting op de sloopsubsidie naar hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording. De enkele omstandigheid dat de sloopsubsidie niet de kosten van het ander aan te schaffen voertuig niet dekt, zal voor het college gelet hierop geen aanleiding vormen om nadeelcompensatie toe te kennen.

Naar aanleiding van de indiener ten slotte die aanvoert dat de gemeente Amsterdam met de invoering van de uitstootvrije voor een specifieke oplossing kiest die de vrije marktwerking belemmert, merkt het college het volgende op. De wijze waarop de uitstootvrije zone is vormgegeven is geen specifieke keuze van de gemeente Amsterdam, maar is landelijk en in gezamenlijkheid met gemeenten en brancheorganisaties bepaald. Het college wijst voor een toelichting hierop naar hoofdstuk 6 van deze nota van beantwoording. Zo er al sprake is van beperking van de marktwerking of van de expansie van het bedrijf van de indiener, dan is dit naar het oordeel van het college al hierom niet het gevolg van handelen van de gemeente.

“Sloopregeling zou waarde van de auto moeten vergoeden plus schadevergoeding.”

⁵⁰ Verordening nadeelcompensatie Amsterdam 2022 | Lokale wet- en regelgeving (overheid.nl)

⁵¹ Nadeelcompensatie aanvragen - Gemeente Amsterdam



Begrippenlijst

Bedrijfsauto

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

College

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam

Controversieel verklaring

Een besluit van de Tweede Kamer na de val van een kabinet waarin is besloten dat een bepaald onderwerp niet wordt behandeld tot na de formatie van een nieuw kabinet

Eigenaar

De natuurlijke persoon of de rechtspersoon op wiens naam het kenteken bij de RDW geregistreerd staat

DET

Datum Eerste Toelating. 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. In het algemeen geldt dat hoe hoger de emissieklasse is, hoe minder verontreinigende stoffen worden uitgestoten

Flankerend beleid

Het geheel aan maatregelen om de nadelige gevolgen van de aanscherping van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's zoveel mogelijk weg te nemen. Hieronder vallen onder meer vrijstellingen, ontheffingen en subsidies

Fossiele brandstoffen

Niet-hernieuwbare brandstoffen, waaronder steenkool, aardolie en aardgas

GGD Amsterdam

Geneeskundige en Gezondheidsdienst van Amsterdam met een breed scala aan werkzaamheden op het terrein van de volksgezondheid

Hardheidsclausule

Bepaling in het ontheffingenbeleid bedoeld voor uitzonderlijke situaties die de gemeente niet voorzien heeft en waarbij het niet verlenen van een ontheffing tot onevenredige gevolgen zou leiden

Inspiraak

Gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen naar aanleiding van een voorstel van de gemeente.

Laadinfrastructuur

Geheel van oplaadstations, oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen die bestemd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen en vaartuigen

Luchtverontreinigende stoffen en CO₂

- Stikstofoxiden (NO_x): komen vrij bij de verbranding van fossiele brandstoffen zoals bijvoorbeeld door verkeer. In de lucht wordt de uitgestoten fractie stikstofmonoxide (NO) relatief snel omgezet in stikstofdioxide (NO₂). De WHO-advieswaarde wordt daarom uitgedrukt in NO₂
- Fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}): PM₁₀ is fijnstof tot een doorsnede tot 10 micrometer, PM_{2,5} is fijnstof met een doorsnede tot 2.5 micrometer per deeltje
- Koolwaterstoffen (HC): Koolwaterstoffen zijn veelal brandbaar en worden gebruikt als brandstof. Zowel benzine als diesel bestaan uit diverse koolwaterstoffen zoals benzeen. Benzeen is een vluchtige vloeistof die kankerverwekkend is. Hierom is het gebruik van benzeen wettelijk beperkt



- Koolstofdioxide (CO₂): Koolstofdioxide is een anorganische verbinding van koolstof en zuurstof en komt van nature in de atmosfeer voor. Bij de verbranding van fossiele brandstoffen komt CO₂ vrij

Milieuzone

Ruimtelijk begrensd gebied dat is gelegen binnen het binnenstedelijk gebied van de gemeente Amsterdam. In deze ruimte wordt, om reden van leefbaarheid - in het bijzonder milieuhinder met betrekking tot lucht - een selectief toelatingsbeleid voor voertuigen gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder

Netcongestie

De situatie dat het elektriciteitsnet overbelast is of overbelast dreigt te raken doordat het aanbod van of de vraag naar elektriciteit te hoog is

Nota van beantwoording

Het verslag waarin de zienswijzen die schriftelijk en mondeling naar voren zijn gebracht zijn opgenomen, met daarbij een reactie van het college. In het kader van deze nota van beantwoording worden daarmee de ingediende zienswijzen en de reactie daarop van het college bedoeld op het Ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Amsterdam 2025

Oldtimer

Personen- of bedrijfsauto met DET van veertig jaar of ouder

Ontheffing

Een besluit van de gemeente waarin een uitzondering wordt gemaakt op het verbod om de uitstootvrije zone in te rijden in een individueel geval, zoals de ontheffing vanwege de lange levertijd van een elektrische bedrijfs- of vrachtauto

Ontwerpverkeersbesluit

Het voorgenomen plan van het college om de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's Amsterdam 2025 in te voeren, zoals dat van 11 september tot en met 23 oktober 2023 ter inspraak heeft gelegen

Personenauto

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

Ring A10

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

RDW

Dienst Wegverkeer

RVV 1990

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.

Stadspas

Pas voor inwoners van Amsterdam of Wees met een laag inkomen en weinig vermogen, waarmee korting kan worden verkregen op onder andere musea, zwemmen en theatervoorstellingen

Terinzagelegging

Het gedurende de zienswijzenprocedure zowel online als op papier beschikbaar stellen van documenten die betrekking hebben op een besluit dat de gemeente wil gaan nemen, zodat betrokkenen hun mening kunnen geven over het voorgenomen besluit.

Taxi

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

TNO

Nederlandse organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek

Uitstootvrij voertuig

Voertuig zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes

Uitstootvrije zone

Een zone waarin bedrijfs- en vrachtauto's die schadelijke stoffen uitstoten worden geweerd

Vrachtauto

Een voertuig van de voertuigcategorie N, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3500 kg

**Vrijstelling**

Een uitzondering op het verbod om de uitstootvrije zone in te rijden voor een categorie van gevallen, zoals bijvoorbeeld de vrijstelling voor oldtimers

World Health Organization (WHO)

De Wereldgezondheidsorganisatie van de Verenigde Naties die een sturende en coördinerende rol heeft op het gebied van gezondheid en welzijn

Wvw 1994

Wegenverkeerswet 1994

Zienswijze

Een reactie op een plan of besluit dat de overheid wil nemen. In het kader van deze nota van beantwoording wordt daarmee een reactie bedoeld op het Ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Amsterdam 2025. Een zienswijzen-procedure verloopt volgens een aantal vaste stappen.

Colofon

Deze Nota van Beantwoording is een uitgave van de Gemeente Amsterdam. Ruimte en Duurzaamheid, Team Uitstootvrije Mobiliteit.

Vormgeving: Ontwerpwerk
Juni 2024, Amsterdam

amsterdam.nl