



## **Amsterdam stelt plannen bij voor milieuzone in de binnenstad**

*Begin dit jaar presenteerde de gemeente Amsterdam een plan om van een groot deel van de stad binnen de ring van de autosnelweg A10 een milieuzone te maken. Het oorspronkelijke plan dupeerde oldtimereigenaren ernstig, omdat het aanvankelijk verboden werd om met voertuigen van vóór 1992 in dat deel van Amsterdam te rijden. Feitelijk werd het onmogelijk gemaakt om in Amsterdam een klassiek voertuig te bezitten. De FEHAC heeft Amsterdam direct gewezen op dit onaanvaardbare gevolg voor klassieke voertuigenbezitters en verantwoordelijk wethouder Herrema heeft de plannen bijgesteld en toegezegd dat er een uitzonderingsregeling voor oldtimers gaat komen. In dit artikel wordt de positie van oldtimers in de Amsterdamse milieuzone geschetst; hierna komen de milieuzones in zijn algemeenheid aan de orde.*

### **Bouwjaargrens 1992 willekeurig**

Veel kritiek kwam er op de willekeurig gekozen grens van bouwjaar 1992. Inmiddels is duidelijk geworden dat veel oudere auto's heel goed onder de gestelde norm van uitstoot van het uitlaatgas blijven. Daarnaast zijn er ook nieuwe auto's die de gestelde normen wel overschrijden. Hiermee geconfronteerd gaf de wethouder toe. De nu voorgestelde en recent door de Gemeenteraad aanvaarde regeling gaat uit van verbod van benzinevoertuigen als ze niet aan voldoen aan -de minst strenge, uit 1992 daterende emissiestandaard- Euro I norm en voor diesels, die niet aan de Euro II norm uit 1995 voldoen.

Amsterdam heeft na de inspraakrondes ook een uitzondering voor oldtimers aangekondigd. Voor bijzondere situaties, oldtimers, campers, garagebedrijven en gehandicapten worden bij de uitwerking van de milieuzone regelingen getroffen. In het raadsvoorstel is een uitzondering voor oldtimers opgenomen.

### **Uitzondering oldtimers niet algemeen**

Het wordt geen algemene uitzondering voor oldtimers op basis van bouwjaar. Het wordt een individuele ontheffing, die eerst aangevraagd zal moeten worden bij de gemeente Amsterdam. Ook al is het zonneklaar dat je met een echte oldtimer de stad in wil: eerst vooraf met het stadhuis regelen dat je een vergunning hebt. Dat gaat natuurlijk ook geld kosten. Dus door het moeilijk te maken (vergunning aanvragen) en er geld voor te vragen wordt toch een forse drempel opgeworpen om in een oldtimer langs de Amsterdamse grachten te rijden. Ook de definitie van oldtimer die Amsterdam wil hanteren is niet gelijk aan wat de FEHAC als oldtimer aanmerkt. Amsterdam beschouwt een oldtimer als een voertuig van 25 jaar en ouder (de FEHAC hanteert dezelfde definitie voor een klassiek voertuig) maar voegt daaraan toe: 'en waarvoor een oldtimerverzekering is afgesloten'. Kennelijk staat een oldtimerverzekering garant voor weinig rijden door een serieuze liefhebber die zijn oldtimer niet voor woon-werk verkeer gebruikt.

### **Misschien gaat het helemaal niet door**

Begin juni verscheen het bericht in de pers dat het hele plan om vervuilende personenauto's te weren misschien wel helemaal niet doorgaat. Verantwoordelijk wethouder Herrema heeft aan minister Eurlings geschreven dat hij volgend jaar zomer een 'laatste toets' wil om te beoordelen of de milieuzone nog nodig is om aan de Europese normen voor de luchtkwaliteit in 2010 te voldoen. Bij die 'laatste toets' zal gekeken worden naar de luchtkwaliteit in Amsterdam op dát moment. Ook wordt dan bekeken of de alternatieve maatregelen van het

Rijk vruchten afwerpen, zoals uniforme regels voor een milieuzone in steden voor vrachtauto's en een sloopregeling, die moet stimuleren dat vervuilende auto's sneller uit het straatbeeld verdwijnen.

### **Milieuzones in binnensteden: FEHAC blijft de plannen kritisch volgen**

*Inmiddels zijn in acht gemeenten milieuzones voor vrachtauto's ingesteld. Daarnaast willen nog twaalf gemeenten, waaronder Amsterdam, een milieuzone invoeren. Amsterdam is de enige gemeente die ook personenauto's wil gaan weren uit de binnenstad. Omdat iedere gemeente het weer net iets anders heeft geregeld betekenen de milieuzones veel overleg voor de FEHAC met gemeentes om uitzonderingen voor klassieke personenauto's en -vrachtwagens te bepleiten.*

### **Milieuzones vergen veel overleg**

De FEHAC heeft er een belangrijk aandachtsgebied bij gekregen dat veel overleg vergt met de verschillende gemeenten. Bij de instelling van een milieuzone is vaak geen rekening gehouden met klassieke voertuigen; in een recent overleg met beroepsvervoerders is nog bevestigd dat nooit aan klassieke vrachtauto's is gedacht bij de instelling van milieuzones. Het voorbeeld van het DAF-museum in Eindhoven is daarbij illustratief. In Eindhoven kunnen de vrachtwagens van het museum alleen per dieplader het museum nog in en uit, omdat het museum net 300 meter in de verboden milieuzone voor vrachtwagens ligt. Het vervuult meer dat die dieplader moet komen, dan dat die paar vrachtwagens een keer die 300 meter rijden. Onder druk van het museum en in overleg met de FEHAC-commissie Bedrijfsvoertuigen, is de milieuzone nu aangepast en is voor de route van en naar het museum geen ontheffing meer nodig. Ook met Amsterdam is veel overlegd: de FEHAC waardeert dat Amsterdam van begin af aan oog heeft gehad voor het behoud van mobiel erfgoed en oldtimers wil ontzien. Maar dat er geen algemene uitzondering voor oldtimers komt, maar een individuele aanvraag voor ontheffing is nodeloos gecompliceerd en drijft de klassiekerliefhebber op kosten. Een algemene vrijstelling is voor iedereen veel makkelijker: makkelijker in te voeren en makkelijker te handhaven. In Amsterdam kunnen alleen de daar wonende voertuigliefhebbers een permanente ontheffing krijgen. Het moet dan gaan om een personenauto die ouder is dan 25 jaar en waarvoor een oldtimerverzekering is afgesloten. Niet-Amsterdammers kunnen waarschijnlijk wel een tijdelijke ontheffing aanvragen. Hoe dat gaat en wat het gaat kosten staat nog niet vast. De gemeente moet de details van de maatregelen namelijk nog uitwerken.

### **Uitzonderingsregeling oldtimers omslachtig**

De FEHAC vindt dit geen optimale oplossing. Het is onwenselijk en omslachtig om voor elk evenement of bezoek aan een garage ontheffing aan te moeten vragen. Amsterdam heeft steeds gezegd dat men niet, zoals in Duitsland, een stickersysteem wil invoeren omdat dit te bureaucratisch zou zijn. Maar de nu gekozen weg is een stuk ingewikkelder dan de Duitse aanpak, waar wél een generieke vrijstelling voor oldtimers geldt. En de uitvoering zal niet goedkoop zijn en betekent weer een lastenverzwaring voor de burger.

Ook de handhaving gaat Amsterdam behoorlijk veel geld en mankracht kosten. Alleen al 70 camera's zullen elke passerende auto gaan scannen op milieukeurmerken én eventuele ontheffing. Een enorme stroom data zal verwerkt moeten worden en in Amsterdam gaat men ervan uit dat de gegevens over de mate van vervuiling door individuele auto's via het kentekenregister te raadplegen zijn. Iedere 'vieze' auto zonder ontheffing wordt bekeurd.

Volgens het aangepaste plan zullen -binnen de Ring- in plaats van eerst 20.000 huishoudens nog steeds 13.000 op zoek moeten naar een andere 'schonere' auto. Maar ook honderdduizenden automobilisten van buiten de Ring (uit de rest van Amsterdam en

Nederland) kunnen de stad niet meer in met een auto, die weliswaar niet aan de Amsterdamse normen, maar wél aan alle APK-eisen voldoet.

### **Effect milieuzone twijfelachtig**

Het blijft dus een erg drastische maatregel, voor een binnenstad die al veel minder autoverkeer kent dan de centra van de meeste andere Europese hoofdsteden. De FEHAC is daarom benieuwd of Amsterdam in staat zal zijn overtuigend te bewijzen dat de milieuzone noodzakelijk is en effect zal hebben.

Het gaat Amsterdam er onder andere om de hoeveelheid fijnstof te reduceren. Slechts de helft daarvan wordt echter door de mens veroorzaakt. En daarvan is maar 20% afkomstig van het wegverkeer (inclusief bestel- en vrachtauto's). Het wegverkeer is dus de veroorzaker van slechts 10 % van de totale hoeveelheid fijnstof. Daarbij gaat het niet alleen om uitlaatgassen, maar -in toenemende mate- ook om fijnstof afkomstig van slijtage van remmen en banden. Bovendien zijn de concentraties fijnstof niet alleen afhankelijk van de intensiteit en samenstelling van het verkeer, maar ook van de natuur en het weer. Stuifmeel, zeezout en saharazand veroorzaken ook fijnstof.

Op basis van de beschikbare gegevens op gebied van wagenpark, kilometrage en emissiespecificaties heeft een onafhankelijk expert, ir. R.C. Rijkeboer (tot voor enkele jaren research-wetenschapper van TNO-wegtransportmiddelen) in samenwerking met de FEHAC een rekenmodel ontwikkeld, dat laat zien dat oldtimers en overigens ook de jongere personenauto's op benzine of LPG die de gemeente wil uitsluiten, geen rol van betekenis spelen bij de emissie van fijnstof en van NO<sub>2</sub>, de andere bron van luchtvervuiling die Amsterdam met een milieuzone wil reduceren. Een generieke uitzondering voor oldtimers is daarom zeker gerechtvaardigd.

### **Ook bestelwagens in het vizier**

De milieuzones voor vrachtauto's zijn gebaseerd op een convenant tussen de overheid en organisaties uit het beroepsgoederenvervoer. Nu wordt gewerkt aan een soortgelijk convenant voor bestelwagens. De FEHAC is in overleg met partijen als VROM en MKB Nederland om particuliere bestelwagens van de milieuzones uit te zonderen. Voordat er milieuzones voor bestelwagens (en voor personenauto's) kunnen komen, moet volgens minister Eurlings eerst de Wegenverkeerswet aangepast worden. Dat kan nog tot eind 2009 duren. Ook wat betreft de milieuzone voor vrachtwagens blijft de FEHAC lobbyen voor een algemene uitzondering voor klassieke vrachtwagens.

*Bron: FEHACTIVITEITEN – September 2008*