



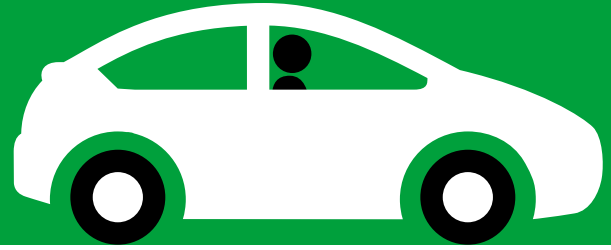
Gemeente
Amsterdam

Nota van Beantwoording

Aanscherping milieuzone
dieselpersonen- en
bedrijfsauto's 2025

18 juni 2024



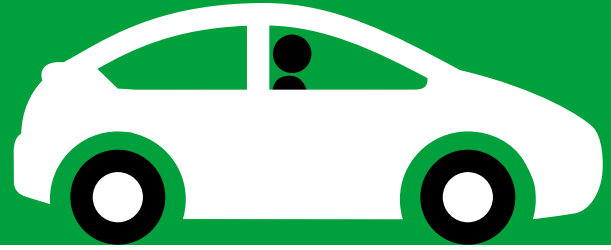


Inhoudsopgave

Inleiding	4
1 Samenvatting	6
1.1 Waarom een aanscherping van de milieuzone?	6
1.2 Inhoud zienswijzen	6
1.3 Reacties en conclusie van het college	7
1.4 Definitief verkeersbesluit	8
2 Zienswijzen waarin de aanscherping van de milieuzone wordt gesteund	9
3 Zienswijzen over de onderbouwing van de milieuzone	11
3.1 Effecten gezondheid, luchtkwaliteit en klimaat	11
3.2 Algemene beginselen van behoorlijk bestuur	13
3.3 Overige zienswijzen in relatie tot de onderbouwing van het verkeersbesluit	14
4 Zienswijzen over de omvang van de milieuzone	16
5 Zienswijzen over (alternatieve) toelatingseisen	17
5.1 Toepassing landelijke regelgeving	17
5.2 Alternatieve toelatingseisen	17
5.2.1 Brandstof	17
5.2.2 Toelatingseisen voertuigen	19
5.2.3 Overige toelatingseisen	20
5.2.4 Strengere toelatingseisen	20
5.3 Toelatingseisen andere modaliteiten	21
6 Zienswijzen over specifieke gevolgen van de aanscherping van de milieuzone	22
6.1 Gevolgen voor individuen	22
6.2 Waarde van het voertuig	24
6.3 Milieuzone is in strijd met het eigendomsrecht	25
6.4 Negatieve gevolgen voor bedrijven	25
7 Zienswijzen over alternatieve oplossingen	26
7.1 Andere bronnen van vervuiling en CO ₂ -uitstoot aanpakken	26
7.1.1 Schiphol	26
7.1.2 Aanpakken grote vervuilers	26
7.1.3 Scheepvaart en woonboten	27
7.1.4 Restaurants met houtskoolgrills en verbrandingsovens aanpakken	27
7.1.5 Touringcars aanpakken	28



7.2	Overige aangedragen oplossingen	28
7.2.1	Gemeente moet auto's overkopen	28
7.2.2	Amsterdam moet meer bomen planten dan kappen	28
7.2.3	Maatregelen met betrekking tot woningen	28
7.2.4	Betere parkeervoorzieningen	29
7.2.5	HVO-tankstations bijplaatsen	29
7.2.6	Snelheid verminderen en tolheffing/periodieke pas invoeren	29
7.2.7	Helmplicht voor snorfietsen terugdraaien	30
7.2.8	Openbaar vervoer	30
7.2.9	Geluidsoverlast	31
8	Zienswijzen over het moment van invoering	32
8.1	Maatregel komt te snel	32
8.2	Maatregel komt niet snel genoeg	33
9	Zienswijzen over communicatie, participatie en inspraak	34
9.1	Communicatie	34
9.2	Participatie/Inspraak	36
10	Zienswijzen over een relatie tot andere maatregelen	37
10.1	Parkeren	37
10.2	Dieselaggregaten	37
10.3	Overige zienswijzen over een relatie tot andere maatregelen	38
11	Zienswijzen over elektrisch rijden	40
11.1	Veiligheid	40
11.2	Technische stand van zaken	40
11.3	Arbeidsomstandigheden	41
12	Zienswijzen over laden	43
12.1	Laadinfrastructuur	43
12.2	Laadplekken	43
13	Zienswijzen over flankerend beleid	45
13.1	Ontheffingen/vrijstellingen/uitzonderingen	45
13.1.1	Dagontheffingen	45
13.1.2	Oldtimers	45
13.1.3	Kampeerwagens	45
13.1.4	Weinig rijden in de zone	46
13.1.5	Ouderen	46
13.1.6	Marktkooplui	46
13.1.7	Medisch	47
13.1.8	Brommobielen en canta's	47
13.1.9	Overig	47
13.2	Subsidie	48
14	Zienswijzen over schade	50
15	Zienswijzen over handhaving	51
	Begrippenlijst	52



Inleiding

Waarom deze nota van beantwoording?

Op 18 juli 2023 heeft het college ingestemd met het vrijgeven van het 'Ontwerpverkeersbesluit milieuzone personenauto 2025' voor inspraak. In dat ontwerpverkeersbesluit is de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's naar emissieklasse 5 en hoger 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 gezamenlijke 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 aantal zienswijzen

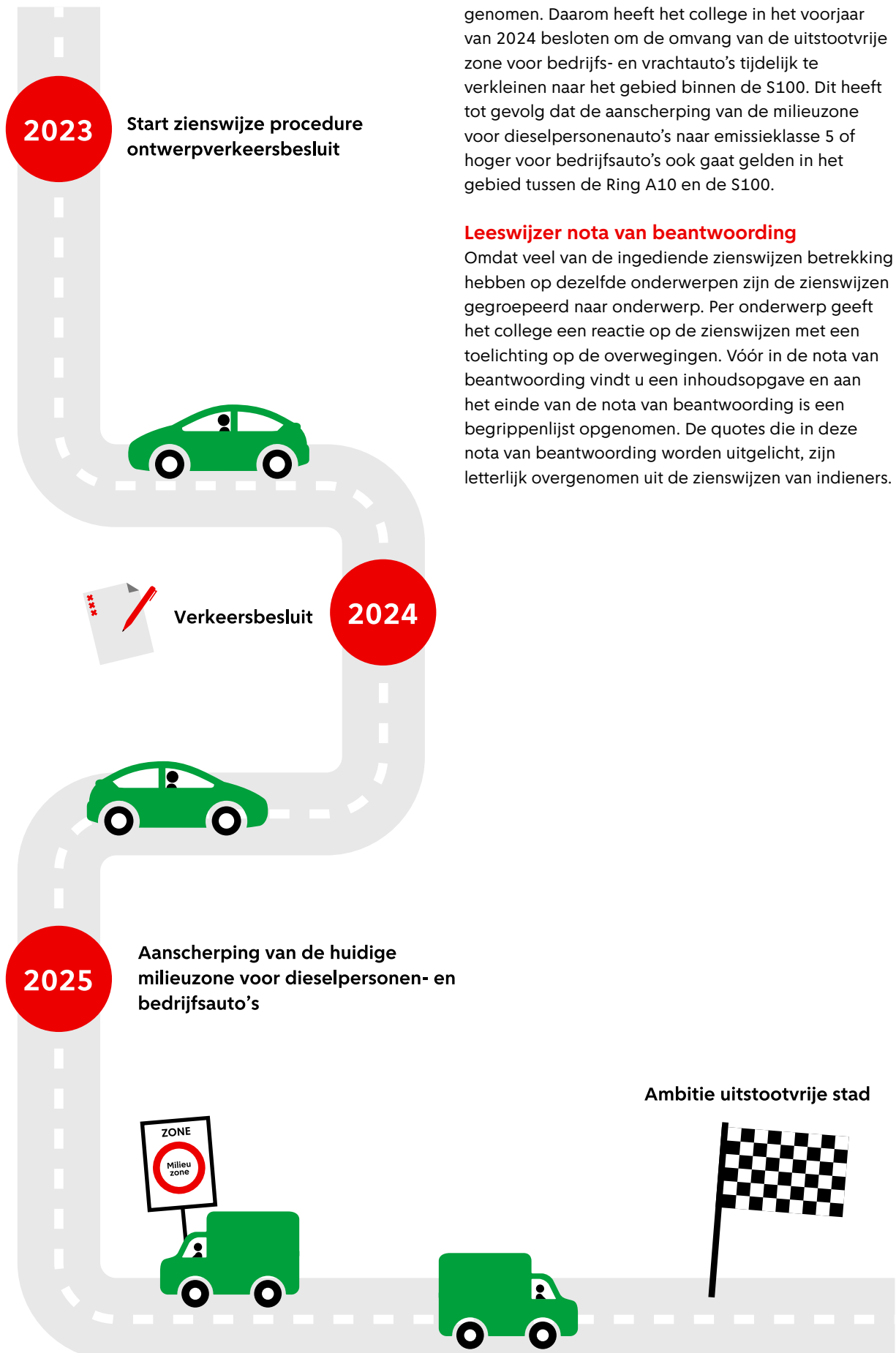
Om de verschillende belangen zo goed mogelijk in beeld te krijgen en een evenwichtig besluit te kunnen nemen, heeft het college voor de besluitvorming over de aanscherping van de milieuzone de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht toegepast. Het 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 in Weesp. Er zijn in totaal 130 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 omdat ze 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.

Samen met deze nota van beantwoording worden ook het definitief verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid bekendgemaakt. Het definitieve verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid worden bekendgemaakt in het Gemeenteblad via [officielebekendmakingen.nl](https://www.amsterdam.nl/uitstootvrijvervoer) en op de website [amsterdam.nl/uitstootvrijvervoer](https://www.amsterdam.nl/uitstootvrijvervoer) vermeld.

Aanscherping van de milieuzone voor dieselbedrijfsauto's

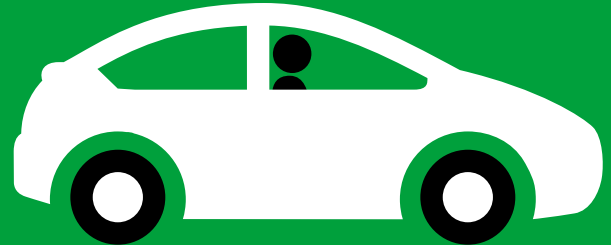
Zoals hierboven is toegelicht, is de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's één van de maatregelen die het college neemt om de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren. Verder voert het college per 1 januari 2025 een uitstootvrije zone in voor bedrijfs- en vrachtauto's. Het ontwerpverkeersbesluit voor deze uitstootvrije zone heeft ook in de periode van 11 september 2023 tot en met 23 oktober 2023 ter inspraak voorgelegd. In dit ontwerpverkeersbesluit 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 regelt de verkeersregels. In het huidige RVV 1990 staan borden opgenomen die moeten worden gebruikt bij het instellen van de uitstootvrije zone. Er zit echter overlap in de afbeeldingen op de borden. Dit zou voor onduidelijkheid en verwarring bij de weggebruiker kunnen zorgen. De 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 proces 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 uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's tijdelijk te verkleinen naar het gebied binnen de S100. Dit heeft tot gevolg dat de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's naar emissieklasse 5 of hoger voor bedrijfsauto's ook gaat gelden in het gebied tussen de Ring A10 en de S100.

Leeswijzer nota van beantwoording

Omdat veel van de ingediende zienswijzen betrekking hebben op dezelfde onderwerpen zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geeft het college een reactie op de zienswijzen met een toelichting op de overwegingen. Vóór in de nota van beantwoording vindt u een inhoudsopgave en aan het einde van de nota van beantwoording is een begrippenlijst opgenomen. De quotes die in deze nota van beantwoording worden uitgelicht, zijn letterlijk overgenomen uit de zienswijzen van indieners.



Samenvatting

1.1 Waarom een aanscherping van de milieuzone?

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 aanscherpen van de milieuzone, per 1 januari 2025, voor dieselpersonenauto's

naar emissieklasse 5 of hoger. De omvang van de milieuzone blijft gelijk aan die van de huidige milieuzone.

Het college voert per januari 2025 ook een uitstootvrije zone in voor bedrijfs- en vrachtauto's. De omvang van deze zone wordt tijdelijk verkleind tot het gebied binnen de S100. Dit heeft geen gevolgen voor de omvang van de milieuzone voor dieselpersonenauto's. Die blijft gelijk aan de grenzen van de huidige milieuzone. Wel gaat de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's naar emissieklasse 5 of hoger ook gelden voor dieselbedrijfsauto's. Voor meer informatie hierover verwijst het college naar de inleiding van deze nota van beantwoording. 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 130 zienswijzen ingediend, waarvan 34 positieve zienswijzen. Hierbij hebben de indieners aangegeven het eens te zijn met het aanscherpen van de milieuzone voor dieselpersonenauto's. Daarbij is gewezen op het belang van een goede gezondheid, het verminderen van de ecologische voetafdruk en het beschermen van toekomstige generaties. Ook is gewezen op het verminderen van stank- en geluidsoverlast.

1 World Health Organization (2021). WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM2.5 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 PM2.5 en 19,3 ug/m³ voor NO₂



In de andere zienswijzen heeft men om verschillende redenen aangegeven het niet eens te zijn met de aanscherping van de milieuzone. Er zijn zienswijzen ingediend over de onderbouwing van de aanscherping van de milieuzone, waarbij onder meer is aangegeven dat een betere gezondheid niet wordt bereikt met de maatregelen. Ook is gewezen op de proportionaliteit van de maatregel en het TNO-rapport ter onderbouwing van de aanscherping. Indieners hebben verder aangegeven dat de uitstoot van hun voertuig minimaal is en dat elektrische voertuigen ook milieubelastend zijn.

Er zijn ook zienswijzen ingediend over de omvang van de milieuzone, waarbij is aangegeven dat de omvang van de zone groter moet of moet worden uitgebreid tot specifieke gebieden. Verder hebben verschillende indieners alternatieve toelatingseisen voorgesteld, zoals toegang voor voertuigen met een bepaald type brandstof zoals HVO of AdBlue, de toegang laten bepalen door de werkelijke uitstoot van een voertuig of het hanteren van een uitsterf beleid. Veel indieners hebben aangegeven dat de aanscherping van de milieuzone voor hen negatieve (financiële) gevolgen heeft en leidt tot waardevermindering van het voertuig. Indieners hebben ook suggesties gedaan voor alternatieve oplossingen, zoals het aanpakken van Schiphol, stoppen met het subsidiëren van grote vervuilers, goede parkeervoorzieningen aan de rand van de stad of het goedkoper of gratis maken van het openbaar vervoer.

Sommige indieners vinden dat de maatregel te snel komt, bijvoorbeeld omdat men dan binnen korte tijd een ander voertuig moet aanschaffen. Anderen vinden, gelet op het gezondheidsbelang, juist weer dat de maatregel eerder zou moeten worden ingevoerd. Verder hebben indieners gewezen op de communicatie rondom de aanscherping van de milieuzone, waarbij vooral is aangevoerd dat de aanscherping als een verrassing kwam, dat de gemeente eerder had moeten communiceren en dat sprake is van onduidelijk beleid. Er zijn ook verschillende zienswijzen ingediend over elektrisch rijden. Daarbij is aangegeven dat elektrisch rijden niet veilig is, dat de technologie elektrisch rijden nog onvoldoende toelaat en er is gewezen op de slechte arbeidsomstandigheden in kobalt- en lithiummijnen.

In het kader van laadinfrastructuur hebben indieners, onder andere, gewezen op netcongestie en onvoldoende laadplekken in Amsterdam. Indieners hebben om verschillende redenen verzocht om een ontheffing voor hun specifieke situatie. Zo is onder meer aangegeven dat er dagonthefingen moeten komen voor bewoners, een ontheffing wanneer weinig

in de zone wordt gereden, een ontheffing voor campers of marktloopplui en een ontheffing voor medische omstandigheden. Verder hebben indieners onder meer aangegeven dat ze het sloopbedrag te laag vinden. Door enkele indieners is tot slot verzocht om schadevergoeding en is gewezen op handhaving. Daarbij is aangegeven dat de handhaving beter moet en dat vervuilers zwaarder moeten worden beboet.

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. De ingediende zienswijzen hebben het college ten aanzien van de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's geen aanleiding gegeven om wijzigingen in het verkeersbesluit aan te brengen. Dit geldt ook voor de omvang van de zone, die gelijk blijft aan de grenzen van de huidige milieuzone.





Het college heeft verder besloten om dezelfde ontheffingen aan te houden voor dieselpersonenauto's, als die momenteel gelden voor de huidige milieuzone. Het college heeft naar aanleiding van de ingediende zienswijzen geen aanleiding gezien om aanvullende ontheffingen op te nemen en is van oordeel dat de huidige ontheffingen en het aanbod aan alternatieve vervoersmogelijkheden voldoende uitkomst bieden. Omdat de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's binnen de S100 ingevoerd gaat worden, 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 uitstootvrije zone. Dat betekent ook dat als een ontheffing wordt verleend, deze geldt in beide zones.

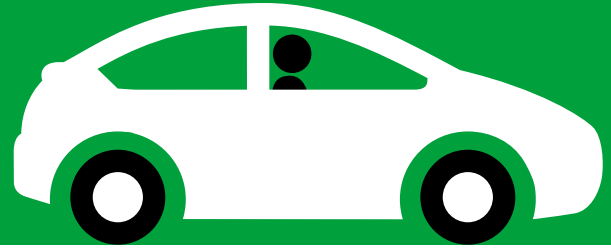
1.4 Definitief verkeersbesluit

De aanscherping van de milieuzone 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 vrijstellingen, de subsidieregeling en het aanbod aan alternatieve vervoersmogelijkheden 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 die aan de orde zijn.



H2



Zienswijzen waarin de aanscherping van de milieuzone wordt gesteund

Er zijn 34 zienswijzen ingediend waarin de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's wordt gesteund. De indieners wijzen daarbij onder andere op het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid, het verminderen van de ecologische voetafdruk, het beschermen van het milieu voor toekomstige generaties en economische groei. Ook wordt gewezen op het verminderen van stank- en geluidsoverlast. Wel is aangegeven dat het openbaar vervoer goed beschikbaar moet zijn en dat er voldoende laadpunten moeten zijn. Verder is handhaving een aandachtspunt. Ook geeft een indiener aan dat sloop de beste optie is om het luchtkwaliteitsprobleem niet te verplaatsen, maar dat hier dan wel een redelijke vergoeding tegenover moet staan. Tot slot is het aanpakken van de luchtvaart en scheepvaart genoemd en vinden sommige indieners dat de maatregel zelfs eerder moet worden ingevoerd of dat de omvang van de zone moet worden uitgebreid.

“Mee eens, er moeten minder tot geen auto's in de binnenstad rijden. De binnenstad is een plek voor mensen en openbare ruimte, niet voor auto's en autowegen.”

“Al met al geloof ik dat het aanscherpen van de milieuzone een belangrijke stap is in de richting van een gezondere, schonere en duurzamere toekomst voor Amsterdam. Laten we samenwerken aan een stad waarin we trots kunnen zijn op de luchtkwaliteit en het milieu dat we doorgeven aan de volgende generaties.”

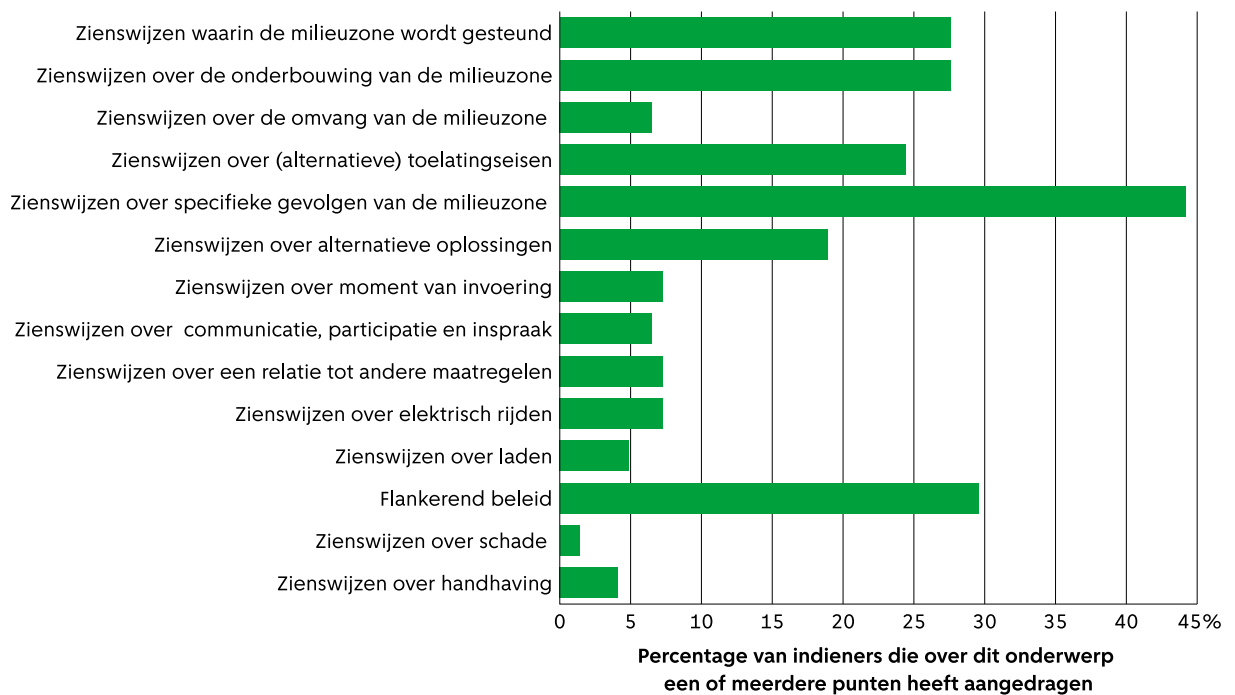
Reactie van het college

Het aanscherpen van de milieuzone 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, in combinatie met de andere maatregelen, de CO₂-uitstoot verminderd. Voor een overzicht van deze maatregelen verwijst het college naar de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit.³ Het college is verheugd om te lezen dat de indieners bovengenoemd doel en de aanscherping van de milieuzone steunen. De kritische kanttekeningen en suggesties die hierboven zijn genoemd, worden verderop in deze nota van beantwoording behandeld. Op de beschikbaarheid van het openbaar vervoer en het aanpakken van de luchtvaart en scheepvaart wordt ingegaan in hoofdstuk 7. Voor meer informatie over laadpunten verwijst het college naar hoofdstuk 12 en op handhaving wordt ingegaan in hoofdstuk 15. Voor de omvang van de milieuzone wordt verwezen naar hoofdstuk 4, voor het moment van invoering naar hoofdstuk 8 en voor de sloopregeling naar hoofdstuk 13.

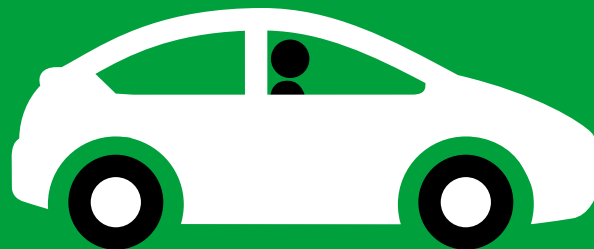
3 [Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit 2023-2026](#)



Figuur 1 Verdeling onderwerpen zienswijzen in percentages



H3



Zienswijzen over de onderbouwing van de milieuzone

3.1 Effecten gezondheid, luchtkwaliteit en klimaat

Verschillende indieners betwijfelen of de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's leidt tot verbetering van de luchtkwaliteit of vermindering van de CO₂-uitstoot. Anderen voeren aan dat slechte lucht hoort bij een grote stad. De maatregelen dragen volgens sommige indieners niet bij aan een betere gezondheid. Een indiener wijst erop dat er door fijnstof misschien zo'n 3 Amsterdammers per dag (bron: long fonds) overlijden, en dat dit er met dit voorstel misschien maar 2 zijn. En de indiener geeft aan dat het klimaat niet wacht en dat er een solide meerjarenplan moet worden gemaakt.

Andere indieners wijzen op het TNO-rapport en dat het niet duidelijk is op welke onderzoeksgegevens de gemeente haar beleidsvoornemens baseert. Bovendien zijn de cijfers misleidend, zegt een enkeling. Een andere indiener wijst erop dat het ontwerpverkeersbesluit mooie tabellen bevat waaruit zou blijken hoe de stikstofoxiden, fijnstof en koolstofdioxide zouden worden verminderd, maar deze indiener vraagt zich af hoe dit in verhouding staat tot de dagelijkse uitstoot van de vliegbewegingen rond Schiphol.

“Beste gemeente - het gaat te langzaam - door er fijnstof overlijden zo'n 3 Amsterdammers per dag (bron: long fonds), met dit voorstel worden dat er misschien 2? Bent U daar echt tevreden mee? Verder wacht het klimaat niet - dus maak een solide meerjarenplan.”

Reactie college

Het college meent dat het aanscherpen van de milieuzone voor dieselpersonenauto's gerechtvaardigd is door de positieve effecten die de aanscherping zal hebben op de luchtkwaliteit en het terugdringen van de CO₂-uitstoot, en daarmee op de gezondheid van inwoners en bezoekers van Amsterdam. Het college meent – anders dan verschillende indieners naar voren hebben gebracht – dat de cijfers van de GGD Amsterdam en het rapport van TNO die effecten duidelijk en voldoende onderbouwen. Deze maatregel is tot stand gekomen na een zorgvuldige afweging van alle feiten en belangen en maakt deel uit van een pakket aan maatregelen die op korte termijn genomen zullen worden.

Milieuzones en uitstootvrije zones werken

Milieuzones en uitstootvrije zones maken het – als regulerende maatregelen – mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren uit de stad, met onder meer als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad en eromheen. Amsterdam zet in op de transitie van fossiel naar uiteindelijk uitstootvrij wegverkeer met ook als doel het verminderen van de CO₂-uitstoot in Amsterdam. Hiermee worden de effecten van de klimaatverandering, die ook in Amsterdam op termijn zichtbaar zijn, 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.⁴

Daarom wil het college naast het aanscherpen van de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's (waar personenauto's die geregistreerd staan als taxi's ook onder vallen), vanaf 2025 ook een uitstootvrije zone invoeren voor bedrijfs- en vrachtauto's, voor brom- en snorfietsen en pleziervaart. Daarnaast

⁴ Uitvoeringsagenda uitstootvrije mobiliteit 2023, pagina 3 (uit: Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050, pagina 6)



ambieert het college uitstootvrije passagiersvaart en transport over water. Ook ten aanzien van autobussen heeft het college de ambitie om op termijn een uitstootvrije zone in te voeren. Om de transitie naar uitstootvrij touringcarvervoer te versnellen heeft Amsterdam op 30 oktober 2023 een landelijk convenant ondertekend, samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), de Koninklijke RAI Vereniging en de gemeenten Den Haag, Eindhoven en Utrecht. Voor houtstook wordt in samenwerking met de GGD aan een beleidskader gewerkt. Voor mobiele werktuigen wordt in 2024 de Amsterdamse Aanpak gepresenteerd, in samenwerking met de branche. De gemeente streeft ernaar om de Amsterdamse Aanpak in het derde kwartaal in van 2024 vast te stellen. Al deze maatregelen staan beschreven in de [Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit 2023-2026](#).

De GGD en TNO

Met betrekking tot zienswijzen van indieners die twijfelen aan de rapporten of cijfers van de GGD of TNO overweegt het college als volgt. Het college hecht veel waarde aan adviezen, cijfers en/of rapporten van deskundige organisaties als de GGD en TNO. Het betreft organisaties die specifieke kennis hebben op het gebied van (maatregelen ter verbetering van) de volksgezondheid (GGD) of maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat (TNO). Het college heeft geen enkele aanleiding te twijfelen aan de expertise van deze landelijke organisaties. Dat betekent echter niet dat het college niet kritisch naar de cijfers en rapporten kijkt.

“Belachelijk ga even naar India kijk daar wat ze uitstoten jullie maken dit land kapot.”

“Jullie kunnen het geld beter aan Turkmenistan geven waar de methaan uitstoot zo hoog is dat het 4x de nederlandse uitstoot is.”

GGD-cijfers

De GGD-cijfers hebben betrekking op de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM₁₀, 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.⁵

De gemiddelde levensduur, op basis van de huidige luchtkwaliteit in Amsterdam, wordt met 11 maanden verkort. De slechte luchtkwaliteit staat gelijk 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 berekeningen van hierboven, gebaseerd op de in 2022 gemeten jaargemiddelde fijnstof en NO₂ concentraties. Deze jaargemiddelden zijn:

- 16,7 ug/m³ voor PM₁₀
- 9,0 ug/m³ voor PM 2.5
- 19,3 ug/m³ voor NO₂

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”.

⁵ 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



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.

TNO-rapport

TNO heeft de effecten van de aanscherping van de milieuzone dieselpersonen- en bedrijfsauto's naar emissieklasse 5 of hoger, binnen de Ring A10, en invoering van een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's, binnen de Ring S100, uiteengezet in het rapport "Potentiële effecten stads logistieke ZE-zone S100 en milieuzone binnen ring A10" met kenmerk TNO 2024 P11002 (hierna TNO-rapport).

Het grootste effect van de aanscherping is, volgens berekeningen van TNO, de reductie van de elementair koolstof (EC)-emissie. Dit neemt af met circa 21,4%, ten opzichte van de totale emissies van personenauto's in het verkeer in Amsterdam. Daarnaast leidt het tot reducties tussen de 0 en 2% van stikstofoxiden (NO_x), fijnstof (PM_{10} en $\text{PM}_{2.5}$) en CO_2 .

Tabel 1: emissiereductiepotentieel van milieuzone in ring A10 emissieklasse 5 personenauto's (inclusief taxi's) t.o.v. autonome ontwikkeling 2025

Personenauto	No_x	PM_{10}	$\text{PM}_{2.5}$	EC	CO_2
Effect t.o.v. personenauto's	1,0%	0,4%	1,7%	21,4%	0,4%
Effect t.o.v. totaal wegverkeer	0,5%	0,2%	1,0%	7,2%	0,3%

TNO heeft berekend dat de aanscherping van de milieuzone voor dieselbedrijfsauto's naar emissieklasse 5 of hoger, leidt tot een reductie van de elementair koolstof (EC)-emissie van maar liefst 80%. Daarnaast leidt het tot een reductie van 9,3% stikstofoxiden, fijnstof (9,6% PM_{10} en 36,4% $\text{PM}_{2.5}$) en een reductie van 1,4% CO_2 -uitstoot.

Tabel 2: emissiereductiepotentieel van milieuzone in Ring A10 emissieklasse 5 bestelauto's t.o.v. autonome ontwikkeling 2025

Personenauto	No_x	PM_{10}	$\text{PM}_{2.5}$	EC	CO_2
Effect t.o.v. bestelauto's	9,3%	9,6%	36,4%	80,6%	1,4%
Effect t.o.v. totaal wegverkeer	1,7%	1,3%	5,5%	35,3%	0,2%

Door het aanscherpen van de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's naar emissieklasse 5 of hoger, neemt de uitstoot van deze voertuigen binnen de ring af. Ook buiten de Ring A10 geldt een effect, maar dat is niet berekend. De maatregel draagt bij aan het terugdringen van de uitstoot van fijnstof, stikstofoxiden en koolstofdioxide, en daarmee aan het bereiken van de doelstellingen uit het Actieplan Schone Lucht en de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026.

3.2 Algemene beginselen van behoorlijk bestuur

Sommige indieners vinden het disproportioneel om mensen die weinig of nooit rijden en dus weinig uitstoten te weren of vinden het besluit onvoldoende gemotiveerd.

Reactie college

Het college is van oordeel dat met de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's, in samenhang gezien met de ontheffingen, de vrijstellingen en de sloopregeling, een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen. De maatregel maakt daarnaast deel uit van een pakket van andere maatregelen. Het inzetten van regulerende maatregelen als nul-emissiezones en milieuzones draagt bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit en het behalen van de CO_2 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. Daarnaast hanteert het college met betrekking tot indieners die weinig rijden of naar eigen zeggen weinig uitstoten 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 (door alle voertuigen in Amsterdam) heeft echter wel een negatieve impact op de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam.



3.3 Overige zienswijzen in relatie tot de onderbouwing van het verkeersbesluit

Andere indieners geven aan dat de uitstoot, of vieze lucht, van buiten Amsterdam komt overwaaien of dat ergens anders alsnog de luchtkwaliteit wordt geschaad. Anderen wijzen op de luchtvervuiling van andere landen zoals India en Turkmenistan, en stelt dat Nederland haantje de voorste wil zijn als klein land. Ook wordt opgemerkt dat de voertuigen in andere landen nog wel gebruikt mogen worden, of dat het probleem slechts wordt verplaatst.

Er wordt verder gesteld dat de uitstoot van de huidige voertuigen al minimaal is, en dat personenauto's door hoge parkeerkosten maar incidenteel worden gebruikt. Een ander geeft aan dat diesels kunnen bijdragen aan schonere lucht, dat diesels minder CO₂ uitstoten dan benzine, er wordt betwijfeld of diesel wel schadelijker is dan benzine, of dat benzine meer olie verbruikt. Weer een ander geeft aan dat het voertuig schoon is, zeker in verhouding tot scooters.

Een enkeling wijst erop dat de gemeente niet het goede voorbeeld geeft met de door de gemeente recent aangeschafte vuilniswagens op diesel.

Verschillende indieners wijzen erop dat de aanscherping van de milieuzone voor diesel-personenauto's ook negatieve gevolgen heeft voor het klimaat en het milieu. Zo zijn de gevolgen van de productie en transport van nieuwe voertuigen vele malen groter dan wanneer het huidige voertuig met dezelfde kilometrage nog vele jaren door blijft rijden. Volgens een andere indiener is de productie van elektrische auto's milieubelastend, of levert weinig kilometers rijden met een dieselveertuig minder uitstoot op dan veel kilometers rijden met elektrisch voertuig. Een voertuig vervangen, al dan niet te vroeg, is vervuilend, aldus een indiener. Ook is het versneld afschrijven van een auto die wel aan een APK voldoet absoluut niet duurzaam, aldus een andere indiener. Ook worden er meer nieuwe voertuigen verkocht en dat levert ook meer CO₂-uitstoot op.

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 de 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. De luchtkwaliteit in andere steden, waar sommige indieners op wijzen, brengt 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 dat de staat van de luchtkwaliteit in andere steden of landen zoals Turkmenistan of India 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.

Ondanks dat voertuigen in andere landen nog wel gebruikt mogen worden of dat het probleem zou worden verplaatst, is het belangrijk dat het college deze milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's doorvoert, gegeven het positieve effect op de gezondheid zoals uiteengezet onder paragraaf 3.1. Daarbij wijst het college op de sloopregeling die ervoor zorgt dat juist de meest vervuilende voertuigen niet worden doorverkocht.

Het college onderschrijft het standpunt van de indieners dat diesels kunnen bijdragen aan schonere lucht, of dat diesel schoner zou zijn dan benzine, niet. Ook het standpunt dat benzine meer olie zou verbranden treft geen doel. Het college benadrukt dat alle fossiel aangedreven voertuigen, ongeacht of deze benzine of diesel aangedreven voertuigen, een negatieve impact hebben op de luchtkwaliteit in steden, zoals Amsterdam. Er bestaan geen schone=fossiel aangedreven voertuigen, omdat er altijd uitstoot plaatsvindt. Het college heeft van de landelijke overheid de mogelijkheid gekregen om per januari 2025 de meest vervuilende diesel-personenauto's tot en met emissieklasse 4 te weren. De gemeente maakt van die mogelijkheid gebruik om de luchtkwaliteit verder te verbeteren, gezien de positieve effecten op de gezondheid zoals uiteengezet in paragraaf 3.1.

Betreffende het standpunt dat benzine auto's meer CO₂ uitstoten dan dieselauto's, stelt het college het volgende. Voor benzine auto's geldt dat deze bij gebruik in het algemeen meer CO₂ uitstoten dan dieselveertuigen.⁶ Het is voor de gemeente op grond van landelijke regelgeving op dit moment echter niet mogelijk om een milieuzone voor benzinevoertuigen in te voeren. Hierdoor blijven personenauto's op benzine per 2025 toegang behouden tot de milieuzone. De gemeente hanteert echter een integrale aanpak waarbij ook maatregelen worden getroffen

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



ten aanzien van vervuilende benzineauto's. Hiervoor wil de gemeente de eisen voor het verlenen van een nieuwe parkeervergunning per 1 januari 2025 aanscherpen naar emissieklasse 5 of hoger. Dit geldt voor zowel diesel- als benzinevoertuigen. Dat betekent dat voertuigeigenaren vanaf 1 januari 2025 niet meer in aanmerking komen voor een parkeervergunning met een benzine-, diesel- of ander koolstofhoudende brandstofauto met emissieklasse 4 of lager. Voor bepaalde situaties geldt een overgangsregeling. Meer informatie daarover is te vinden op [parkeervergunning vervuilende auto](#). Het college heeft op 2 april 2024 ingestemd met het vrijgeven van dit beleidsvoornemen voor inspraak van 22 april tot en met 10 juni 2024.

Met betrekking tot de indiener die aanvoert 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. Het college wijst er in dit verband op dat er ook een uitstootvrije zone voor stadslogistiek komt, waarmee bepaalde vrachtauto's worden geweerd. Deze uitstootvrije zone gaat samen met een overgangsregeling waar de door het college aangeschafte dieselvrachtauto's onder vallen.

Ten aanzien van de indieners die aangeven dat met name de productie van accu's voor elektrische voertuigen een impact heeft op het milieu, merkt het college het volgende op. De productie van accu's is vervuilend. Echter is, met het meerekenen van die extra uitstoot, een elektrische auto groener dan een auto op diesel of benzine. Het overgrote deel van de milieubelasting van een auto zit namelijk in de kilometers die je maakt, niet in de productie van de auto⁷. 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.

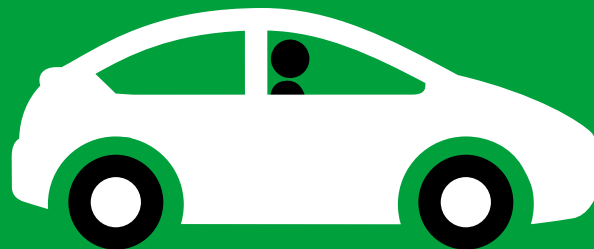
Ten aanzien van de indieners die stellen dat het vervangen van voertuigen ook vervuilend is, overweegt het college als volgt. De gereden kilometers die fossiele auto's rijden, dragen negatief bij aan de luchtkwaliteit en daarmee aan de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers. Het is daarom wenselijk dat de meest vervuilende auto's worden vervangen door schonere alternatieven. De aanscherping van de milieuzone zorgt ervoor dat auto's van 15 jaar en ouder niet meer toegelaten worden tot de zone. Dit zijn de meest vervuilende auto's voor de luchtkwaliteit.

Daarnaast is het een feit dat voertuigen op termijn worden vervangen door een nieuw of tweedehands voertuig (tenzij wordt gekozen voor een andere vervoersvorm), zodat deze uitstoot hoe dan ook plaatsvindt. Wanneer een door fossiele brandstof aangedreven voertuig in Amsterdam als gevolg van de zone wordt vervangen door een schoner voertuig, zorgt dat in de stad voor vermindering van uitstoot van schadelijke stoffen en geluid. Dat is in het belang van de gezondheid van alle Amsterdammers, zoals hierboven is uiteengezet.

Dat een voertuig APK gekeurd is zegt alleen iets over uitstoot in relatie tot de emissieklasse van het voertuig. Het zegt niets over de uitstoot in vergelijking met voertuigen die een hogere emissieklasse hebben. Een emissieklasse 4 auto met een APK-keuring is nog steeds vervuilender dan een emissieklasse 5 auto met een APK-keuring. Het college begrijpt dat het versneld afschrijven van een APK goedgekeurd voertuig als niet duurzaam wordt ervaren, maar de algemene positieve effecten van het verschonen van de voertuigen in Amsterdam wegen voor het college zwaarder. Zie paragraaf 3.1 voor de negatieve effecten van de slechte luchtkwaliteit in Amsterdam op de gezondheid van haar inwoners.



⁷ <https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/elektrische-auto/alles-over-elektrische-auto/#:~:text=Een%20elektrische%20auto%20stoot%20met,met%20stroom%20van%20het%20stroomnet.>



H4

Zienswijzen over de omvang van de milieuzone

Er zijn verschillende zienswijzen ingediend met betrekking tot de omvang van de milieuzone. Zo wordt aangevoerd dat de zone groter zou moeten zijn, omdat de zone momenteel de stad doorsnijdt. Amsterdam is immers groter dan de Ring A10. Verder is aangevoerd dat mensen buiten de ring ook recht hebben op schone lucht. Andere indieners verwijzen naar specifieke gebieden. Zo merkt een indiener op dat de zone zou moeten worden uitgebreid naar IJburg of het Diemerpark. Ook wordt gesuggereerd om de grens te verleggen tot voorbij de stoplichten bij de Piet Heintunnel zodat mensen de jachthaven, camping en de P+R-locatie kunnen blijven bereiken. Een andere indiener geeft aan dat het uitgezonderde gebied aan de westelijke IJ-oever in Noord tot de milieuzone zou moeten gaan behoren. Een ander voert aan dat ook Nieuw-West tot de milieuzone zou moeten behoren.

“Meneer is zeer verbaasd over het feit dat bij afrit 4 IJburg onder de snelweg de milieuzone is aangelegd, 500 meter verder kunnen alle buitenlanders met een camper naar de IJburg camping en de jachthaven en naar de P&R. Deze mensen worden in 2025 geblokkeerd met oude auto's om daar nog te komen en dagontheffingen zijn niet mogelijk. Meneer heeft geprobeerd de wethouder te benaderen hierover. De milieuzone zou volgens meneer verlegd moeten worden naar het gebied tot voorbij de stoplichten voor de Piet Heintunnel.”

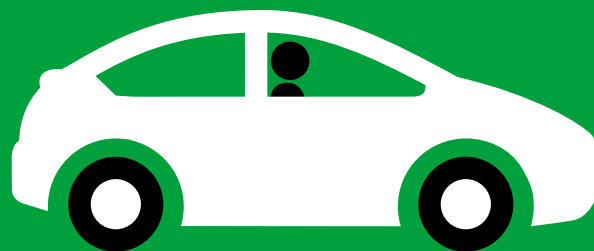
Reactie college

Milieuzones worden eerst ingevoerd in gebieden waar sprake is van hoge belasting, dus waar bewoners worden blootgesteld aan luchtkwaliteit die niet goed is. De gemeente heeft er daarom voor gekozen om te starten met de milieuzone binnen de Ring A10. Met betrekking tot de luchtkwaliteit buiten de Ring A10 stelt het college vast dat deze in het algemeen 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 milieuzones 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 voor de gezondheid van Amsterdammers die buiten de Ring A10 wonen, zoals de bewoners in Nieuw-West of IJburg. Op termijn wil de gemeente deze zone veranderen in een uitstootvrije zone en de omvang uitbreiden naar de hele bebouwde kom. Het aanscherpen van de milieuzone moet als logische een tussenstap worden beschouwd.

Het college handhaaft daarom de omvang van de milieuzone voor personenauto's zoals deze sinds 2020 geldt. Het doorvoeren van de aangescherpte milieuzone voor personenauto's binnen de Ring A10 met de genoemde uitzonderingsgebieden per 2025 gelet op de positieve effecten zoals beschreven in hoofdstuk 3.1.

Verder is de Ring A10 net als de bebouwde komgrens een duidelijk en reeds lang bestaande grens als het gaat om milieuzones. En het uitbreiden van de zone naar een gebied buiten de Ring A10, dat bijvoorbeeld niet samenvalt met de andere natuurlijke grens zoals de bebouwde komgrens, zou alleen maar verwarrend kunnen werken en is praktisch lastig uitvoerbaar. Het voorgaande geldt ook ten aanzien van de indieners die de milieuzone willen verkleinen richting de stoplichten bij de Piet Heintunnel in verband met de bereikbaarheid van campings, of degenen die aangeeft het gebied te willen vergroten naar IJburg of Nieuw-West.

H5



Zienswijzen over (alternatieve) toelatingseisen

5.1 Toepassing landelijke regelgeving

Een aantal zienswijzen gaat over de toelatingseisen met betrekking tot de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's. Daarbij zijn vaak suggesties gedaan voor alternatieve toelatingseisen, zowel ten aanzien van type brandstof als type voertuig. Ook zijn er een aantal overige toelatingseisen voorgesteld. Een enkele indiener heeft aangegeven strengere maatregelen te willen. Ook is gewezen op de aanpak van andere voertuigsoorten.

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.⁸ Er geldt daardoor sindsdien een landelijk geharmoniseerd systeem rondom milieuzones en uitstootvrije zones voor dieselpersonenauto's (hieronder vallen per 1 januari 2025 ook personenauto's die geregistreerd staan als taxi), bedrijfsauto's, vrachtauto's en

dieselautobussen. Een gemeente mag hier niet van afwijken door andere toelatingscriteria toe te passen. Dit om te voorkomen dat er, per gemeente, zones met verschillende soorten toelatingseisen en borden ontstaan, wat leidt tot onduidelijkheid voor weggebruikers. Wel heeft het college van elke gemeente zelf de bevoegdheid om ontheffingen te verlenen. Voor meer informatie over de verschillende soorten ontheffingen verwijst het college naar hoofdstuk 13 van deze nota van beantwoording en [de website](#).

De landelijke regels gaan uit van toelatingseisen die zijn gebaseerd op de emissieklasse van voertuigen. De emissieklasse staat geregistreerd in het Kentekenregister van de Dienst Wegverkeer (RDW) en sluit aan bij de milieukenmerken van de voertuigen. In het algemeen geldt dat hoe hoger de emissieklasse is, hoe minder verontreinigende stoffen worden uitgestoten. Bij het weren van dieselpersonenauto's per 2025 kunnen gemeenten de grens leggen bij diesel emissieklasse 4 of 5. In hoofdstuk 3 is uiteengezet waarom is gekozen voor een aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's.

5.2 Alternatieve toelatingseisen

5.2.1 Brandstof

Een aantal indieners stelt alternatieve toelatingseisen voor. Zo is genoemd dat voertuigen op HVO en benzine toegestaan moeten blijven. Verder is aangegeven dat AdBlue of synthetische brandstoffen een goed toelatingscriterium zouden zijn. Daarbij heeft een indiener aangegeven dat AdBlue de auto zuiniger zou maken. Ook vindt een indiener dat hybride voertuigen toegestaan moeten blijven.

“Wil overstappen op efeuls (of HVO plantaardige diesel). De uitstootwaarden liggen aanzienlijk lager dan die van conventionele, fossiele brandstoffen. Mijn vraag is om hier rekening mee te houden en dit toe te staan binnen de Ring A10. Het gaat om de uitstoot en niet zomaar typen auto's buiten sluiten.”

⁸ Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones



Een andere indiener heeft aangegeven dieselbrandstof te verrijken met water, wat volgens de indiener zou zorgen voor een betere verbranding en minder roetvorming. Tot slot is door een indiener gewezen op waterstof als alternatief.

Reactie college

Het college waardeert het dat indieners meedenken over alternatieve toelatingseisen. Het college is bij het invoeren van een milieuzone echter gehouden aan landelijke regelgeving, waarbij type brandstof (diesel) en emissieklasse van het voertuig doorslaggevend is. U leest hierover meer in paragraaf 5.1. Het toepassen van andere toelatingscriteria zoals HVO, AdBlue of andere synthetische brandstoffen is dus niet toegestaan.

Verder is handhaving van het gebruik van alternatieve brandstoffen voor sommige brandstoffen 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 bijvoorbeeld niet te controleren of een voertuig op diesel of HVO rijdt.

HVO zorgt verder voor een CO₂-reductie van circa 92%, maar voor een zeer beperkte reductie van fijnstof (PM; -20%) en stikstofoxiden (NO_x; -10-20%).⁹ Juist fijnstof en stikstofoxiden zorgen voor een slechte luchtkwaliteit en daarmee voor een slechtere gezondheid.

Het college merkt op dat de directe NO_x-uitstoot van een dieselveertuig erg hoog is, ongeveer 15 maal hoger dan van een benzinevoertuig. Voor benzine auto's geldt juist dat deze bij gebruik in het algemeen meer CO₂-uitstoten dan dieselveertuigen.¹⁰ Het is voor de gemeente op grond van landelijke regelgeving op dit moment echter niet mogelijk om een milieuzone voor benzinevoertuigen in te voeren. Hierdoor blijven

“Het selectie criterium moet niet een administratief criterium zijn (de emissieklasse bij fabricage) maar de werkelijk gemeten uitstoot (uitslag van de roetfiltertest bij de APK) van de auto.”

personenauto's op benzine per 2025 toegang behouden tot de milieuzone. De gemeente hanteert echter een integrale aanpak waarbij ook maatregelen worden getroffen ten aanzien van vervuilende benzineauto's. Hiervoor wil de gemeente de eisen voor het verlenen van een nieuwe parkeervergunning per 1 januari 2025 aanscherpen naar emissieklasse 5 of hoger. Dit geldt voor zowel diesel- als benzinevoertuigen. Dat betekent dat voertuigeigenaren vanaf 1 januari 2025 niet meer in aanmerking komen voor een parkeervergunning met een benzine-, diesel- of ander koolstofhoudende brandstofauto met emissieklasse 4 of lager. Voor bepaalde situaties geldt een overgangsregeling. Meer informatie daarover is te vinden op [parkeervergunning vervuilende auto](#). Het college heeft op 2 april 2024 ingestemd met het vrijgeven van dit beleidsvoornemen voor inspraak van 22 april tot en met 10 juni 2024.

Ten aanzien van het gebruik van AdBlue merkt het college op dat dit een toevoeging is in de uitlaatgassen van dieselmotoren. Hierdoor gaat de uitstoot van NO_x omlaag. Dit betekent echter niet dat een dieselveertuig met emissieklasse 4, waarbij AdBlue wordt gebruikt, voldoet aan de eisen van een dieselveertuig met emissieklasse 5.

Ten aanzien van de indiener die heeft aangegeven dieselbrandstof te verrijken met water, wat zou zorgen voor minder verbranding en minder roetvorming, merkt het college het volgende op. Dieselbrandstof verrijken met water, is een relatief oud concept (zo'n 40 jaar oud) wat volgens onderzoek inderdaad leidt tot minder stikstofemissies. Immers zorgt het voor een lagere temperatuur voor verbranding, wat tot minder stikstofuitstoot leidt. Voor moderne motoren is dit echter niet aan te bevelen volgens TNO.

Voor hybride voertuigen geldt dat wanneer de brandstof 'diesel' geregistreerd staat in het kentekenregister en het voertuig een emissieklasse 4 of lager heeft, het voertuig per 1 januari 2025 geen toegang meer heeft tot de milieuzone. Er wordt voor toelating van hybride voertuigen tot de milieuzone namelijk gekeken naar de brandstof waarop het voertuig rijdt. Hybride voertuigen leveren hierdoor nog steeds een bijdrage aan de, al in gang gezette, klimaatverandering. Uit nieuw onderzoek blijkt dat hybride voertuigen bijna net zo vervuilend zijn als gewone diesel- of benzineauto's vanwege de hoge CO₂-uitstoot (ook als deze in elektrische modus rijdt). Uiteindelijk is de milieuwinst die wordt behaald door

⁹ TNO-rapport 'Onderscheidende kenmerken van brandstoftypen als alternatief voor diesel' (TNO 2017 R10847)

¹⁰ TNO-rapport 'Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen' (TNO 2015 R10386)



een hybride voertuig beperkt.¹¹ Daarnaast zijn er voldoende alternatieven beschikbaar om je in en naar de stad te bewegen.

Personenauto's op waterstof zijn wel toegestaan in de milieuzone; waterstof (brandstofcel) aangedreven voertuigen stoten net als elektrische auto's geen schadelijke stoffen uit. Ten aanzien van LPG merkt het college tot slot op dat deze voertuigen ook toegang behouden. De aangescherpte milieuzone ziet alleen op het weren van dieselveertuigen met emissieklasse 4 of lager.

5.2.2 Toelatingseisen voertuigen

Door indieners is aangegeven dat ze de emissieklasse of datum tenaamstelling geen goed toelatingscriterium vinden of dat de maatregel te strikt is. Enkele indieners hebben aangegeven dat het huidige beleid moet worden voortgezet. Volgens een aantal andere indieners moet in plaats van naar de emissieklasse, naar de werkelijke uitstoot van een voertuig worden gekeken. Een indiener heeft aangegeven dat ieder voertuig een individuele impact heeft op de luchtkwaliteit, dit zou in kaart moeten worden gebracht en daar zou de gemeente volgens de indiener de maatregel op moeten baseren. Een andere indiener vindt het raar dat een jonger en groter voertuig dat meer uitstoot dan een voertuig dat per 2025 geen toegang meer heeft, er nog wel in mag. Daarom zou volgens deze indiener gekeken moeten worden naar het voertuig zelf en niet naar het jaartal van het voertuig. Volgens weer een andere indiener zou emissieklasse 6 op z'n minst toegestaan moeten blijven. Verder stelt een indiener voor om per 2025 het aanschaffen van 'nieuwe' tweedehands emissieklasse 4 personenauto's niet meer toe te staan. Dit komt neer op een uitsterf-beleid. Andere indieners zijn van mening dat APK gekeurde voertuigen of voertuigen met een roetfilter toegang moeten behouden. Een enkele indiener geeft daarbij specifiek aan dat zowel het roetfilter als de katalysator van zijn voertuig vervangen is, waardoor deze aan de, door het Rijk eerder aangescherpte, emissienormen voldoet.

Reactie college

Het college waardeert het dat indieners meedenken over alternatieve toelatingseisen. Het college is gehouden aan landelijke regelgeving bij het invoeren van milieuzone, waarbij type brandstof (diesel) en emissieklasse van het voertuig doorslaggevend is. U leest hierover meer in paragraaf 5.1. Het toepassen van andere toelatingscriteria zoals feitelijke uitstoot, de aanwezigheid van een roetfilter en/of katalysator en een APK-keuring 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 hoofdstuk 14 van deze nota van beantwoording en de [website](#). Verder merkt het college op dat de gemeente verplicht is zich te baseren op het kentekenregister van de RDW, waarin de emissieklasse van een voertuig geregistreerd staat. Deze fungeert als basisregistratie van voertuigen. De feitelijke uitstoot van een voertuig is niet gemakkelijk te achterhalen en bovendien zou dit dan voor ieder voertuig moeten worden vastgesteld. Hierdoor is handhaven op basis van uitstoot, zoals enkele indieners voorstellen, praktisch onmogelijk. De emissieklasse daarentegen, geeft wel een goede indicatie voor de mate van uitstoot. In het algemeen geldt dat hoe hoger de emissieklasse is, hoe schoner het voertuig is. Verder is het, in tegenstelling tot wat een indiener stelt, niet zo dat grotere, jongere voertuigen meer uitstoten dan kleinere voertuigen. De emissie-eisen voor personenauto's worden, voor wat betreft de uitstoot van fijnstof en stikstofoxiden, uitgedrukt in gram/km. Dit betekent dat een groot voertuig niet meer fijnstof of stikstofoxiden uitstoot dan een kleine auto. Dit ligt anders bij CO₂ waarbij het afhankelijk is van het verbruik van het voertuig. Voor CO₂ geldt dat hoe meer brandstof een voertuig verbruikt, hoe meer CO₂ wordt uitgestoten.

Ten aanzien van de zienswijzen waarin is aangegeven dat de maatregelen te strikt zijn of dat het huidige beleid moet worden voortgezet merkt het college het volgende op. De aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's is één van de maatregelen die wordt genomen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam te verbeteren. Voor een nadere toelichting op de aanscherping verwijst het college naar paragraaf 3.1.

Verder merkt het college op dat, zoals een indiener voorstelt, dieselpersonenauto's met emissieklasse 5 en 6 per 2025 toegang blijven houden tot de milieuzone. Alleen dieselauto's met emissieklasse 4 en lager mogen er vanaf dat moment niet meer in. Voor een onderbouwing van de aanscherping naar emissieklasse 5 per 1 januari 2025 verwijst het college naar hoofdstuk 3. De milieuzone-eisen zijn gebaseerd op landelijke regelgeving. Deze voorziet, zoals een indiener voorstelt, niet in een koopverbod van bepaalde personenauto's per 2025. Het college wil daarbij wel benadrukken dat de gemeente de ambitie heeft om, op termijn, het gebied binnen de bebouwde kom uitstootvrij te hebben voor alle voertuigen, waaronder personenauto's.

¹¹ [2020_09_UK_briefing_The_plug-in_hybrid_con.pdf](#)
(transportenvironment.org)



Volgens een aantal indieners zouden voertuigen die APK gekeurd zijn toegang moeten behouden. Het college merkt daarover op dat een APK-keuring niets zegt over hoe schoon een voertuig is. Een emissieklasse 4 auto met APK-keuring is nog steeds vervuilender is dan een emissieklasse 5 auto met APK-keuring. Het college ziet daarom niet in waarom deze voertuigen toegang zouden moeten hebben, los van de landelijke regelgeving waar de gemeente aan gehouden is.

Verder is ook aangegeven dat voertuigen met een roetfilter toegang zouden moeten blijven houden. Een enkele indiener heeft daarbij aangegeven dat, naast het roetfilter, ook de katalysator van het voertuig is vervangen, waardoor het voertuig voldoet aan de door het Rijk aangescherpte emissienormen. Daarover merkt het college het volgende op. Er zijn emissieklasse 4 voertuigen die een gesloten roetfilter hebben, waarmee wordt voldaan aan de roetuitstoot-eisen van emissieklasse 4. Een roetfilter zorgt over het algemeen echter voor een hogere NOx-uitstoot. Daarmee voldoet een emissieklasse 4 voertuig niet aan de emissieklasse 5 eisen voor wat betreft NOx. Juist NOx is schadelijk voor de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam.

5.2.3 Overige toelatingseisen

Volgens een aantal indieners zou voor een uitsterf-beleid moeten worden gekozen. Een indiener geeft daarbij aan dat het voertuig opgereden zou moeten kunnen worden. Een andere indiener vraagt zich af waarom er niet voor is gekozen om de huidige eigenaren van dieselpersonenauto's te ontzien tot zij op eigen initiatief hun auto verkopen of slopen en waarom de maatregel niet alleen geldt voor nieuw aangeschafte dieselpersonenauto's. Weer een andere indiener vindt dat het betreffende voertuig onder een overgangsregeling zou moeten vallen. Een enkele indiener heeft aangegeven dat een betere oplossing zou zijn als auto's niet meer overgeschreven mogen worden tussen inwoners van Amsterdam. Een andere indiener voert tot slot aan dat de Nederlandse overheid vernieuwing van de motor blokkeert.

Reactie college

Het college wil benadrukken dat de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's één van de maatregelen is om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam te verbeteren. Een uitsterfbeleid waarbij voertuigen opgereden mogen worden of waarbij eigenaren worden ontzien totdat zij op eigen initiatief hun voertuig van de hand doen, draagt

onvoldoende bij aan de noodzakelijke verschooning van de luchtkwaliteit en daarmee het verbeteren van de gezondheid van Amsterdammers. Hetzelfde geldt voor de suggestie van het niet meer mogen overschrijven van auto's tussen inwoners van Amsterdam en het enkel verbieden van nieuw aangeschafte personenauto's. Ten aanzien van de zienswijze over het blokkeren van vernieuwing van de motor merkt het college aanvullend op dat een fossiele motor nog steeds stikstofdioxide en fijnstof uitstoot, welke juist schadelijk zijn voor de gezondheid. Verder is het college gehouden aan landelijke regelgeving waarbij de emissieklasse van het voertuig doorslaggevend is. Hierin wordt geen onderscheid gemaakt tussen nieuwe of al bestaande voertuigen. Voor meer informatie over de landelijke regelgeving verwijst het college naar paragraaf 5.1.

5.2.4 Strengere toelatingseisen

Een enkele indiener vindt dat per 2025 alle dieselauto's moeten worden geweerd, omdat deze volgens de indiener volkomen achterhaald zijn.

Reactie college

Het college acht het per 2025 weren van alle dieselauto's, ondanks dat deze vervuilend zijn, onevenredig. In dat geval zou naar het oordeel van het college een te grote groep voertuigeigenaren worden geraakt. Bovendien is het juridisch gezien niet mogelijk om per 2025 alle dieselauto's te weren. Het college is namelijk gehouden aan landelijke regelgeving op het gebied van milieuzones en uitstootvrije zones. Voor personenauto's is het, op grond van deze regelgeving, nog niet mogelijk om alle dieselpersonenauto's te weren of een uitstootvrije zone voor personenauto's in te voeren. Wel kan een gemeente de milieuzone voor dieselpersonenauto's per 2025 aanscherpen naar emissieklasse 5, wat de gemeente Amsterdam gaat doen. Dit is het meest strenge regime dat op grond van de landelijke regelgeving mogelijk is. Voor meer informatie over de landelijke regelgeving verwijst het college naar paragraaf 5.1. Het is de ambitie van de gemeente om het gebied binnen de bebouwde kom, op termijn, volledig uitstootvrij te hebben voor alle voertuigen, waaronder personenauto's.



5.3 Toelatingseisen andere modaliteiten

Verder is gewezen op het aanpakken van motoren en scooters, gelet op de uitstoot en het geluid van deze voertuigen. Daarbij is ook specifiek gewezen op de oldtimers die wel toegang tot de milieuzone hebben.

Reactie college

Naast het aanscherpen van de milieuzone voor dieselpersonenauto's naar emissieklasse 5 of hoger per 1 januari 2025, wordt ook een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen met overgangsregeling ingevoerd. De overgangsregeling houdt in dat voertuigen van voor 2018 per 2028 worden geweerd. Dit leeftijdscriterium van 10 jaar en ouder is gekoppeld aan de door de BOVAG en RAI Vereniging onderschreven redelijke afschrijvingstermijn voor brom- en snorfietsen. Daarnaast is per 2018 de Euro 4 norm ingevoerd, met als gevolg dat voertuigen vanaf dan minder schadelijke stoffen mogen uitstoten en een lager verbruik hebben. Dit heeft geleid tot een flinke verschoning van brom- en snorfietsen. Door per 2028 voertuigen van voor 2018 te weren worden, in de praktijk, voertuigen met een motor lager dan Euro 4 geweerd. Het college acht deze overgangsregeling, gelet op het doel van het invoeren van de uitstootvrije zone, redelijk. Voor meer informatie verwijst het college naar de [nota van beantwoording](#) over de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen.

Ten aanzien van motoren merkt het college op dat de gemeente op dit moment nog geen zelfstandig beleid heeft op het gebied van motoren. Er zijn namelijk relatief weinig motoren en deze rijden relatief weinig kilometers. Het aantal gereden kilometers wordt geschat tussen de 1.200 en 3.500 per jaar per motor. Verder is de markt voor elektrische motoren in opkomst, maar nog relatief klein. In 2022 zijn er slechts enkele honderden nieuwe elektrische

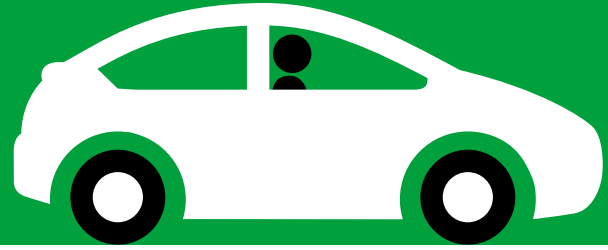
motorfietsen verkocht. De gemeente volgt de ontwikkelingen nauwlettend. Het is de ambitie van de gemeente om het gebied binnen de bebouwde kom op termijn uitstootvrij te hebben voor al het verkeer, waaronder ook motoren.

Er geldt tot slot een vrijstelling voor oldtimers, dit zijn voertuigen met een datum eerste toelating van 40 jaar of ouder. Dit is landelijk beleid en opgenomen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Hier kan de gemeente niet vanaf wijken.

“Betere oplossing is dat de auto niet meer van de ene inwoner naar de ander inwoner in Amsterdam overgeschreven mag worden. Maar alleen de keuze tussen sloop of verkoop is geen redelijk alternatief.”



H6



Zienswijzen over specifieke gevolgen van de aanscherping van de milieuzone

6.1 Gevolgen voor individuen

Financiële gevolgen

Indieners voeren aan dat de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's financieel gevolgen voor hen heeft. Zij geven aan dat de aanschaf en het onderhoud van een ander voertuig te duur is. Ouderen, mensen met een slechte gezondheid of met een laag inkomen worden volgens de indieners onevenredig hard getroffen door de maatregel en zullen in armoede terechtkomen of schulden moeten maken. Voor ouderen is een investering in een ander voertuig bovendien niet rendabel gelet op de beperktere gebruiksduur. Amsterdam wordt op deze manier, volgens sommige indieners, een stad voor de rijken; lage- en middeninkomens worden de stad uitgejaagd. Een indiener geeft aan lang gespaard te hebben om het huidige voertuig te kunnen kopen. Een indiener ten slotte was van plan om na pensionering gebruik te gaan maken van de camper, maar geeft aan dat dit door de aanscherping van de milieuzone niet meer kan.

Gevolgen voor mobiliteit

Indieners vinden verder dat de aanscherping van de milieuzone wonen en werken in Amsterdam onmogelijk maakt. Enkele indieners zijn bang dat zij hun auto moeten laten staan, hun eigen huis niet meer kunnen bereiken, geen mantelzorg meer kunnen verlenen, of niet meer ergens op bezoek kunnen gaan of bezoek kunnen ontvangen. Zij verwachten dat de aanscherping van de milieuzone zal leiden tot minder mobiliteit en tot sociaal isolement. Andere indieners

geven aan dat zij de auto nodig hebben omdat zij onregelmatige diensten draaien, of omdat zij op afroep beschikbaar moeten zijn. Zij vrezen dat zij als gevolg van de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's hun baan kwijtraken. Ook geven indieners aan dat het openbaar vervoer veel tijd kost en bovendien niet geschikt is voor mensen die slecht ter been zijn. Indieners geven ten slotte aan dat zij gehecht zijn aan hun voertuig en dat zij ervan afhankelijk zijn om zelfstandig te kunnen functioneren.

Overige gevolgen

De indieners zijn verder van oordeel dat ze door de gemeente worden gedwongen om een nieuw (duur) voertuig aan te schaffen en dat zij hierdoor in hun vrijheid worden beperkt en aangetast. Daarnaast geven sommige indieners aan dat zij al een voertuig weg hebben moeten doen als gevolg van de invoering van de milieuzone voor personenauto's of andere milieuzones. Een enkele indiener vindt dat er sprake is van discriminatie van inwoners van het centrum of van inwoners van Amsterdam in het geheel. Nog een indiener vreest dat de winkelvoorraad niet meer zal worden aangevuld of dat er zelfs winkels uit de stad zullen verdwijnen. Voor nog een andere indiener ten slotte is het onbekend of het volgende voertuig ook veilig zal zijn.

Reactie college

Het college beseft dat eigenaren van een dieselpersonenauto met een emissieklasse 4 zich zorgen maken over de gevolgen die de aanscherping van de milieuzone voor hen persoonlijk kan hebben. De aanscherping van de milieuzone is echter noodzakelijk vanwege zwaarwegende milieu- en gezondheidsbelangen en is één van de maatregelen die wordt genomen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad te verbeteren.¹² Het college verwijst voor een

“Tevens met deze nieuwe maatregel kom ik ook sociaal in een isolement omdat vrienden, kennissen en familie met een oudere auto niet meer op bezoek kunnen komen.”



toelichting op de redenen voor aanscherping van de milieuzone naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording.

Financiële gevolgen en gevolgen voor de mobiliteit

Het college benadrukt verder dat met de aangescherpte milieuzone alleen dieselpersonenauto's worden geweerd met emissieklasse 4 of lager. Dieselpersonenauto's met emissieklasse 5 of hoger en voertuigen op benzine blijven toegestaan in de aangescherpte milieuzone. Om de nadelige gevolgen van de (aanscherping) van de milieuzone zoveel mogelijk weg te nemen, zijn zowel op landelijk als lokaal niveau verschillende maatregelen genomen. Ook zijn er naar het oordeel van het college voldoende alternatieven beschikbaar. Het college licht deze maatregelen en alternatieven hieronder toe.

Voor personen die om medische redenen afhankelijk zijn van hun dieselpersonenauto gelden uitzonderingen. Rolstoeltoegankelijke voertuigen (dat zijn voertuigen die in het kentekenregister zijn voorzien van de code SH of van de bijzonderheids-codes 70, 145, 146, 147, of 149) zijn vrijgesteld van de milieuzone. Deze voertuigen hebben automatisch toegang tot de aangescherpte milieuzone. Daarnaast komen eigenaren van voertuigen die in verband met een handicap zijn aangepast voor minimaal € 500,- in aanmerking komen voor ontheffing. Daarbij kan het gaan om een aanpassing ten behoeve van de voertuigeigenaar, de bestuurder, een gezinslid van de voertuigeigenaar of bestuurder of een persoon aan wie de voertuigeigenaar of bestuurder mantelzorg verleent.

Verder merkt het college naar aanleiding van de ingediende zienswijzen op dat dieselskampeerwagens van kentekenhouders die wonen op een adres in de milieuzone op grond van landelijke regelgeving tot 1 januari 2030 zijn vrijgesteld van deze milieuzone en dus toegang hebben ongeacht emissieklasse. Dit geldt ook voor voertuigen van 40 jaar of ouder (oldtimers). Hoe de landelijke regelgeving zal luiden vanaf

1 januari 2030 is op dit moment nog niet bekend. Voor meer informatie over vrijstellingen en ontheffingen verwijst het college naar de [website](#) of hoofdstuk 13 van deze nota van beantwoording.

Daarnaast zijn er financiële ondersteuningsmogelijkheden om de kosten van de aanschaf van een schoner voertuig te drukken, zoals een dieselpersonenauto met emissieklasse 5 of hoger of een benzineauto. Als tegemoetkoming in de kosten voor de aanschaf van een schoner voertuig kan sinds 1 oktober 2023 een sloopsubsidie worden aangevraagd. De subsidie voor het slopen van een dieselpersonenauto bedraagt € 1.000,-. Omdat mensen met een lager inkomen financieel harder worden geraakt worden door de aanscherping, biedt de regeling houders van een stadspas 50% extra subsidie, wat neerkomt op een totaalbedrag van € 1.500,-. De subsidieaanvraag kan worden ingediend tussen 1 oktober 2023 en 30 juni 2025, of totdat het subsidieplafond van € 1.000.000,- is bereikt. Voor meer informatie over de subsidieregeling verwijst het college naar de [website](#) en naar hoofdstuk 13 van deze nota van beantwoording. Voor personen die overwegen een nieuwe of tweedehands elektrische auto te kopen of te leasen stelt het Rijk een subsidie beschikbaar: de subsidie elektrische personenauto's particulieren (SEPP). Het college verwijst voor meer informatie hierover naar de [RVO-website](#).

Het college merkt daarnaast op dat eigenaren van een dieselpersonenauto met emissieklasse 4 binnen de milieuzone verschillende alternatieven hebben. Hierbij kan gedacht worden aan het openbaar vervoer, een (elektrische) fiets, een (deel)scooter of deelauto. Het college benadrukt echter dat het aan de voertuigeigenaar zelf is om te bepalen of dit, gelet op de eigen situatie, geschikte alternatieven zijn die tot de mogelijkheden behoren, maar dat deze volgens het college voldoende aanwezig zijn.

Het college meent dat met deze maatregelen een evenwichtig pakket tot stand is gekomen, waarmee de nadelige gevolgen voor eigenaren van diese-emissieklasse 4 personenauto's zoveel mogelijk worden weggenomen, en waarmee ook mobiliteitsarmoede kan worden tegengegaan. 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.

Overige gevolgen

Ten aanzien van de indieners die aangeven dat de aanscherping van de milieuzone hun vrijheid aantast, merkt het college op dat de problemen op het gebied

“Client stelt zich op het standpunt dat het ontwerpverkeersbesluit onvoldoende rekening houdt met ouderen zoals mijn client, die door hun leeftijd en/of gezondheid beperkt zijn in hun mobiliteit. Hierdoor zijn zij niet in staat om hun auto buiten de milieuzone te parkeren en al dan niet met openbaar vervoer hun woning te bereiken.”



van luchtkwaliteit en klimaat het gevolg zijn van menselijk handelen en dat iedereen – in meer of mindere mate – medeverantwoordelijk is voor het ontstaan van deze problemen. Daarom vraagt Amsterdam ook van iedereen om een bijdrage te leveren aan gezondere lucht en hiervoor, indien nodig, zelf een investering te doen voor het aanschaffen van een schoner alternatief.

Het college beseft verder dat het vervelend is voor sommige voertuigeigenaren dat zij al eerder een voertuig weg hebben moeten doen als gevolg van milieu- en luchtkwaliteitsbeleid. Het gaat hierbij om de specifieke situatie dat een voertuigeigenaar met het toenmalige voertuig ook niet voldeed aan het toegangsregime bij de invoering van de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's in 2020, of aan het toegangsregime bij de invoering van een van de andere milieuzones. Zoals hiervoor echter al is toegelicht, is de aanscherping van de milieuzone noodzakelijk vanwege zwaarwegende milieu- en gezondheidsbelangen. Voor een toelichting hierop, verwijst het college naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording.

Het college is het verder niet eens met de indieners die aanvoeren dat de aanscherping van de milieuzone in strijd is met het gelijkheidsbeginsel. Iedereen, zowel Amsterdammers van binnen of buiten de RingA10 als bezoekers hebben te maken met de milieuzone. Het weren van vervuilende dieselpersonenauto's vindt plaats op basis van een objectief criterium, de emissieklasse, waarbij de oudste emissieklassen als eerste worden geweerd omdat deze het meest vervuilend zijn. Van strijdigheid met het gelijkheidsbeginsel is naar het oordeel van het college dan ook geen sprake. Daarnaast merkt het college op dat Amsterdam niet de enige stad is in Nederland met een milieuzone voor dieselpersonenauto's. Ook Arnhem, Den Haag en Utrecht hebben een dergelijke zone. Eindhoven wil per 1 januari 2025 ook een milieuzone voor dieselpersonenauto's invoeren.

“Met de nieuwe regels moeten wij het busje waarschijnlijk verkopen. Dit is een klap in ons gezicht. Wij hadden lang gespaard voor dit busje. Onze droom was om hier tijdens onze pensionering van te gaan genieten, maar dat kan dan dus niet meer.”

Ten aanzien van de indiener die zich afvraagt of het volgende voertuig ook veilig zal zijn merkt het college op dat erop vertrouwd mag worden dat alle auto's in Nederland veilig zijn, mits ze goed zijn onderhouden. Dit geldt ook voor elektrische auto's. Alle auto's moeten aan veel internationale eisen voldoen voordat ze een kenteken krijgen en de weg op mogen. Ook op het gebied van de veiligheid.

Ten aanzien van de zienswijzen over het verdwijnen van winkels of problemen met de winkelvoorraad merkt het college het volgende op. In de per 1 januari 2025 aangescherpte milieuzone worden dieselpersonen- en bedrijfsauto's met emissieklasse 4 of lager geweerd. Dieselveertuigen met emissieklasse 5 of hoger en benzinevoertuigen blijven toegang houden tot de aangescherpte milieuzone. Het college vertrouwt erop dat met de hiervoor toegelichte vrijstellingen, ontheffingen en subsidies de nadelige gevolgen van de aanscherping van de milieuzone zoveel mogelijk worden weggenomen en de door de indieners geschetste gevolgen zich niet zullen voordoen. Voor een toelichting op de maatregelen die het Rijk en de gemeente nemen om de nadelige gevolgen van de invoering van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's binnen de S100 weg te nemen, verwijst het college naar de nota van beantwoording over deze zone op de [website](#).

6.2 Waarde van het voertuig

Een aantal indieners heeft zienswijzen ingediend over vermindering van de waarde van het voertuig als gevolg van de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's. Ook vinden de indieners het zonde om het voertuig weg te doen, omdat er veel in is geïnvesteerd, er net een nieuwe motor is ingezet, of omdat het voertuig altijd goed is onderhouden. Een enkele indiener spreekt van kapitaalvernietiging omdat het voertuig nog in goede staat is en nog jaren mee kan. Een indiener geeft aan dat het huidige voertuig, dat bij de aanschaf milieuvriendelijk was, veel geld heeft gekost. Weer andere indieners voeren aan hoge kosten te hebben vanwege het versneld afschrijven en het vervangen van het voertuig. Een indiener ten slotte geeft aan dat sloop zorgt voor vernietiging van een zeldzame klassieker met een bijzondere waarde voor de autohistorie.

Reactie college

Het college benadrukt naar aanleiding van deze zienswijzen dat de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's er niet toe verplicht om het voertuig weg te doen. Er geldt immers geen aanschafplicht voor een ander voertuig.



Het college begrijpt tegelijkertijd dat men dit wel zo ervaart. Het voertuig kan echter nog buiten de milieuzone worden gebruikt en binnen de zone kan gebruik worden gemaakt van andere vormen van vervoer, zoals het openbaar vervoer, een (elektrische) fiets, een (deel)scooter of deelauto. Een alternatief is om het voertuig te verkopen. Een waardevermindering als gevolg van de aanscherping van de milieuzone personenauto's acht het college niet waarschijnlijk: er zijn per 1 januari 2025 4 andere gemeenten met een milieuzone voor personenauto's. In veel gemeenten kan een dieselpersonenauto emissieklasse 4 voorlopig doorrijden.

Het college leest dat het moeilijk is om afstand te doen van een dieselpersonenauto die altijd goed onderhouden is en in goede staat verkeert.

Het college kan echter geen uitzondering voor deze voertuigen maken, omdat ook deze voertuigen stoffen uitstoten die schadelijk zijn voor de gezondheid, zoals stikstofoxiden (NOx) en fijn stof (PM). Het college verwijst voor een toelichting op de redenen voor het aanscherpen van de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording.

Voor oude dieselauto's die op de markt niet veel meer opleveren is er daarnaast zoals hiervoor in paragraaf 6.1. is toegelicht, ook de mogelijkheid om het voertuig te laten slopen met een subsidie.

6.3 Milieuzone is in strijd met het eigendomsrecht

Een indiener voert aan dat de gemeente iemand niet kan verplichten afstand te doen van een kostbaar eigendom.

Reactie college

Het college deelt niet het standpunt dat er sprake is van een verplichting om afstand te doen van een eigendom. Met de aanscherping van de milieuzone

voor dieselpersonenauto's wordt het gebruik van dieselveertuigen met emissieklasse 4 binnen deze zone beperkt, maar niet het bezit ervan. Daarnaast kan met het voertuig buiten de milieuzone worden gereden. Het college is op grond van de Wegenverkeerswet bevoegd om maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren en de \approx CO₂-uitstoot te verminderen. Met het verkeersbesluit tot aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's wordt het gebruik van het voertuig in de milieuzone beperkt/gereguleerd, in overeenstemming met het algemeen belang zoals hierboven genoemd. Dit is toegestaan op grond van 1 artikel van het Eerste Protocol bij het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM).

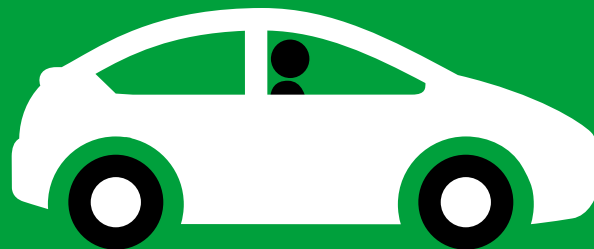
6.4 Negatieve gevolgen voor bedrijven

Indieners van zienswijzen voeren verder aan dat bedrijven negatieve financiële gevolgen ondervinden van de aanscherping van de milieuzone. Volgens deze indieners komen ondernemers onnodig in de problemen waardoor zij zelfs met hun bedrijf moeten stoppen. Indieners geven ook aan dat de aanscherping van de milieuzone gevolgen kan hebben voor de werkgelegenheid. Een indiener voert aan dat non-profit organisaties op kosten worden gejaagd en de investering niet kunnen maken.

Reactie college

Het college wijst er op dat in de aangescherpte milieuzone alleen dieselpersonen- en bedrijfsauto's worden geweerd met emissieklasse 4 of lager. Dieselpersonen- en bedrijfsauto's met emissieklasse 5 of hoger en voertuigen op benzine blijven toegestaan in de aangescherpte milieuzone. Het college verwijst ondernemers en organisaties die gebruik maken van een dieselbedrijfsauto met emissieklasse 4 of lager voor mogelijke vrijstellingen, ontheffingen en subsidies naar paragraaf 6.1. van deze nota van beantwoording en naar de website. Het college vertrouwt erop dat met deze maatregelen de nadelige gevolgen van de aanscherping van de milieuzone zoveel mogelijk worden weggenomen en de door de indieners geschetste gevolgen zich niet zullen voordoen. Voor de maatregelen die het Rijk en de gemeente nemen om de nadelige gevolgen van de invoering van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's binnen de S100 weg te nemen, verwijst het college naar de nota van beantwoording over deze zone op de [website](#).

“Het weren van deze auto's draagt dan ook verwaarloos bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, terwijl de autobezitter wel enorme kosten moet maken voor het versneld afschrijven en vervangen van de auto. Mijn tegenvoorstel is dan ook dat vanaf 1 januari 2025 bij de aanschaf van een 'nieuwe' tweedehands auto diesel euro klasse 4 niet meer is toegestaan.”



Zienswijzen over alternatieve oplossingen

Een aantal indieners voert aan dat personenauto'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.

7.1 Andere bronnen van vervuiling en CO₂-uitstoot aanpakken

7.1.1 Schiphol

Indieners voeren aan dat het vliegverkeer op Schiphol ook vervuילend 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.

“De Gemeente Amsterdam presenteert mooie tabellen in het Ontwerpverkeersbesluit en laat zien hoe de stikstofoxiden, fijnstof en koolstofdioxide zouden worden verminderd, maar ik vraag me af hoe dit in verhouding staat tot de dagelijkse uitstoot van de vliegbewegingen rond Schiphol. Ik kan me niet voorstellen dat dit ook maar enig significant effect heeft op de luchtkwaliteit als ik 5 x per week uit mijn bed tril van 747's, A380's en de 777's die over komen vliegen.”

Schiphol valt niet onder de bevoegdheid van de gemeente Amsterdam. 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 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.

7.1.2 Aanpakken grote vervuilers

Enkele indieners voeren aan dat grote vervuilers harder moeten worden aangepakt en zwaarder moeten worden beboet. Ook moet de subsidie aan deze bedrijven worden stopgezet. Een indiener vraagt of de gemeente niet iets kan doen aan de subsidieverlening aan de NS.

Reactie college

Het college merkt naar aanleiding van deze zienswijzen op dat de uitstoot door de Amsterdamse industrie wordt gereguleerd via vergunningverlening. Er worden (milieu)voorschriften aan de vergunning gesteld. Veel van deze milieuvoorschriften vloeien voort uit landelijke of Europese regelgeving. Deze vergunningverlening wordt voor Amsterdam uitgevoerd door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Dat geldt ook voor de handhaving van de vergunningsvoorschriften. De gemeente Amsterdam heeft geen bevoegdheid om in te grijpen in landelijke fiscale regelingen of subsidies, dus ook niet aan subsidieverlening aan de NS.



7.1.3 Scheepvaart en woonboten

Indieners voeren aan dat de scheepvaart en woonboten ook niet vergeten moeten worden. Daar komt ook veel dieselstank vandaan.

Reactie college

Zeescheepvaart en zee- en riviercruises zijn vormen van mobiliteit die niet, of slechts indirect, onder de bevoegdheid van de gemeente Amsterdam vallen. Toch zet Amsterdam zich, ondanks deze beperkingen, in om de uitstoot van deze bronnen te beperken. Hierbij 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, stikstof (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 en het faciliteren van LNG-bunkering (minder emissie-uitstoot, schoner alternatief voor andere fossiele brandstoffen). Ook wordt er geïnvesteerd in walstroom om vanaf 2030 alleen nog cruiseschepen te ontvangen die uitstootvrij kunnen verblijven in de Amsterdamse haven. Deze ambities zijn in 2021,

“Overigens als jullie echt wat willen bijdragen aan het milieu, hoe gaat het met restaurants die elke dag met houtskool grill hun klanten van eten voorzien waarbij zeer grote hoeveelheden aan fijnstof de lucht in gaan.”

in samenspraak met regionale partners uit het Noordzeekanaalgebied, vastgelegd in de nota 'Zeeccruise op koers: Beleidsnota Zeeccruise in het Noordzeekanaalgebied'.¹⁴ 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 tweedelig: om het aantal toeristen terug te dringen en om milieuredenen. De gemeente onderzoekt of, hoe en wanneer dit voorstel kan worden uitgevoerd. Over cruiseschepen merkt het college nog op dat deze weliswaar veel uitstoten, maar dat deze uitstoot de hoogte ingaat. Warme lucht stijgt 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 van de bewoners en bezoekers van Amsterdam. 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. Daarnaast wordt in overleg met het Havenbedrijf en Cruiseport Amsterdam het aantal riviercruises gehalveerd. Dat betekent dat in 2028 nog maar 1.150 schepen in Amsterdam worden toegelaten.

Met betrekking tot woonboten merkt het college op dat er in de openbare wateren van Amsterdam en stadsgebied Weesp circa 3.000 woonboten liggen. Het overgrote deel, circa 95%, bestaat uit het type woonark -woonvaartuig die ter plaatse functioneren en niet meer zelfstandig varen. Zij zijn aangesloten op de nutsvoorzieningen zoals gas-water-elektra-riool-telefoon en internet via walkasten. Nog een heel klein gedeelte, circa 5%, van het type woonschip kan nog zelfstandig varen maar ligt voor het overgrote deel van het jaar aangesloten op de vaste nutsvoorzieningen. De uitstoot die uit deze voertuigen komt is zeer beperkt en te verwaarlozen.

7.1.4 Restaurants met houtskoolgrills en verbrandingsovens aanpakken

Een indiener merkt op dat als de gemeente echt een bijdrage wil leveren aan een beter milieu, er dan ook iets gedaan moet worden aan restaurants met houtskoolgrills en aan verbrandingsovens op begraafplaatsen. In deze situaties wordt ook heel veel fijnstof uitgestoten.

¹³ [Visie Schone Scheepvaart_maart2022.pdf](#) (portofamsterdam.com)

¹⁴ [zeeccruise_op_koers.pdf](#) (openresearch.amsterdam)



Reactie college

Het college merkt naar aanleiding van deze zienswijzen op dat er vele bronnen van luchtverontreiniging zijn. Met de milieuzones worden de bronnen die verband houden met mobiliteit aangepakt.

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied voert mede namens Amsterdam het beleid ten aanzien van horecaondernemingen en crematoria. Het college verwijst voor meer informatie over de uitstoot door horeca en crematoria en de regels daarover naar de volgende websites:

<https://iplo.nl/thema/praktijksituaties/horeca/toelaten/luchtkwaliteit/> en
<https://iplo.nl/regelgeving/regels-voor-activiteiten/milieubelastende-activiteiten-hoofdstuk-3-bal/dienstverlening/crematorium/>.

7.1.5 Touringcars aanpakken

Indieners voeren aan dat ook touringcars moeten worden aangepakt.

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’¹⁵ 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. 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.

7.2 Overige aangedragen oplossingen

7.2.1 Gemeente moet auto's overkopen

De indieners voeren aan dat de gemeente auto's moet overkopen voor een eerlijke prijs.

Reactie college

Het college merkt op dat het overkopen van voertuigen door de gemeente in feite neerkomt op volledige compensatie. Dit gaat volgens het college te ver. 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 heeft wel een sloopsubsidie in het leven geroepen voor oude dieselpersonen- en bedrijfsauto's. Stadspashouders krijgen extra subsidie om de overstap naar een schoner voertuig te vergemakkelijken. Voor een nadere toelichting op de sloopsubsidie verwijst het college naar hoofdstuk 13 van deze nota van beantwoording.

7.2.2 Amsterdam moet meer bomen planten dan kappen

Een indiener voert aan dat de gemeente Amsterdam meer bomen kapt dan plant en dat alleen het planten van vele miljarden bomen de planeet misschien nog kan redden.

Reactie college

Het college richt zich ook op het aanleggen van meer groen in de stad en het verhogen van de biodiversiteit. Deze ambities zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie 2050¹⁶ en de Groenvisie 2020-2050¹⁷ en worden momenteel uitgevoerd. In deze nota van beantwoording gaat het om het verminderen van de uitstoot door middel van de aanscherping van de milieuzone voor personenauto's. Hiermee verbetert de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van de Amsterdammers en bezoekers. Beide thema's (biodiversiteit en luchtkwaliteit) zorgen voor een gezonde stad voor mens, plant en dier. Specifiek over het kappen van bomen wijst het college erop dat voor het kappen van een boom een vergunning nodig is. Er is ook beleid voor compensatie en herplant, gericht op het behoud van het bomenbestand.¹⁸

7.2.3 Maatregelen met betrekking tot woningen

Een indiener voert aan dat het beter is om energie te besparen door duurzame keuzes te maken zoals de thermostaat twee graden lager zetten, de deuren in huis sluiten, licht en verwarming uitzetten in ruimtes waar niet wordt verbleven en warmere kleding te dragen. Een andere indiener voert aan dat het geld beter besteed kan worden aan isolatie van huurwoningen.

¹⁵ <https://open.overheid.nl/documenten/dpc-5d29ffd8214f7a830cbf227ce52fe180cf2d3448/pdf>

¹⁶ https://amsterdam2050.nl/wp-content/uploads/2021/09/Omgevingsvisie-Amsterdam-2050_Lage-resolutie.pdf

¹⁷ [Groenvisie 2050: een leefbare stad voor mens en dier - openresearch.amsterdam](https://openresearch.amsterdam)

¹⁸ [Compensatie en herplant van bomen | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#)



Reactie college

Het college juicht initiatieven die leiden tot verduurzaming van woningen toe en stimuleert verschillende activiteiten met subsidies¹⁹ en andere initiatieven zoals een gratis energiebespaarservice²⁰. Met betrekking tot isolatie van woningen merkt het college op dat op 17 oktober 2023 het Isolatieoffensief Uitvoeringsplan 2024-2026²¹ is vastgesteld. Het doel is om tot 2030 circa 123.000 (huur)woningen te isoleren. In het Uitvoeringsplan schetst het college hoe woningeigenaren tot en met 2026 worden ondersteund om dit doel te bereiken. Verduurzaming en isolatie van woningen en energiebesparing dragen bij aan de vermindering van CO₂-uitstoot. Het draagt beperkt bij aan de vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen zoals fijnstof (PM) en stikstofdioxide (NOx). De aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's draagt hier, samen met de andere uitstootvrije- en milieuzones, wel aan bij. Hierdoor verbetert de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers. Het college verwijst voor een onderbouwing hiervan naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording.

7.2.4 Betere parkeervoorzieningen

Een enkele indiener voert aan dat er behoefte is aan een veilige parkeervoorziening buiten de milieuzone of buiten de ring. Een andere indiener stelt voor om het aantrekkelijk te maken om goedkoop buiten de stad te parkeren, bijvoorbeeld op een grote P+R.

Reactie college

Het college merkt op dat er in Amsterdam op 9 locaties P+R voorzieningen beschikbaar zijn, waarvan een aantal buiten de Ring A10 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 hierover naar de [website](#). Het daltarief bedraagt €6,- per 24 uur en het spits-tarief €13,- per 24 uur. Na 4 dagen (96 uur) moet het duurdere standaard parkeertarief worden betaald. Dit tarief verschilt per P+R-locatie.

7.2.5 HVO-tankstations bijplaatsen

Een indiener stelt voor om in en rond de stad een aantal tankstations voor HVO bij te plaatsen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

¹⁹ <https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/ik-wil-mijn-woning-duurzaam-maken-bijvoorbeeld-isoleren-energie-besparen-of-geen-gas-meer-gebruiken-f9218-kp>

²⁰ [Gratis energiebespaarservice 2023-2025 - Gemeente Amsterdam](#)

²¹ [Isolatieoffensief – Het uitvoeringsplan 2024-2026 \(openresearch.amsterdam\)](#)

Reactie college

Het college merkt over HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) op dat het als belangrijk voordeel heeft dat de CO₂-uitstoot met 90-95% omlaag gaat. De uitstoot van CO₂ draagt bij aan klimaatverandering. HVO zorgt echter voor een zeer beperkte reductie van fijnstof (PM; -10%) en stikstofoxiden (NOx; -15%). Juist fijnstof en stikstofoxiden zorgen voor slechte luchtkwaliteit en daarmee voor een slechtere gezondheid van Amsterdammers en bezoekers. De gemeente Amsterdam heeft de ambitie om op termijn het gebied binnen de bebouwde kom uitstootvrij te hebben voor alle voertuigen, waaronder personenauto's. De overgang van fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen zal stapsgewijs plaatsvinden en dit zal ook gelden voor de verkrijgbaarheid van HVO bij tankstations.

7.2.6 Snelheid verminderen en tolheffing/periodieke pas invoeren

Indieners stellen voor om, net als in Parijs, voor de hele Ring A10 een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur in te voeren. Over de snelheid op de Ring A10 Zuid voeren zij aan dat daar op rustige momenten veel te hard wordt gereden. Dit zorgt voor veel extra uitstoot van uitlaatgassen, fijnstof en geluidshinder. Volgens een andere indiener wordt veel te hard gereden op de S100. Een aantal andere indieners vindt dat de regels van de milieuzone niet zouden moeten gelden voor bewoners, maar alleen voor bezoekers zoals toeristen en dagjesmensen. Ook is door een indiener de suggestie gedaan om, zoals in Londen, bezoekers een periodieke pas te laten kopen of een tolheffing in te voeren om de stad in te mogen met een voertuig, per keer dat een voertuig toegang verkrijgt of per tijdseenheid.

Reactie college

Over het verlagen en het handhaven van de snelheid op de Ring A10 merkt het college op dat alleen wegbeheerders maatregelen kunnen treffen ten aanzien van wegen waarvoor zij bevoegd zijn. De A10 is een rijksweg waarvan Rijkswaterstaat de wegbeheerder is. Amsterdam is dus niet bevoegd om ten aanzien van de Ring A10 verkeersmaatregelen te treffen, waaronder het aanpassen van de maximumsnelheid.

Sinds 8 december 2023 is op zo'n 270 kilometer Amsterdamse infrastructuur de maximumsnelheid verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur. Dit geldt ook voor een deel van de S100. Daarmee is circa 80% van de wegen in Amsterdam een 30km/uur-weg. Deze maximumsnelheid geldt voor alle voertuigen op de rijbaan. Wie te hard rijdt riskeert een boete.



Over het invoeren van een periodieke pas of een tolheffingsstelsel naar het voorbeeld van Londen, merkt het college op dat er bewust voor is gekozen om geen dagontheffingen te verlenen voor dieselpersonenauto's die niet aan de voorwaarden voldoen voor toegang tot de milieuzone. Naar het oordeel van het college zijn er namelijk voldoende alternatieve vervoersmogelijkheden beschikbaar om de stad te bereiken. 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 andere te vinden in de Agenda Amsterdam Autoluw²². 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 zal ook geen ontheffing voor alleen bezoekers zoals toeristen en dagjesmensen invoeren. Het college hanteert het uitgangspunt dat iedereen die een vervuילend vervoersmiddel in de stad gebruikt de verantwoordelijkheid heeft om bij te dragen aan gezondere lucht en hiervoor, indien nodig, zelf een investering doet voor het aanschaffen van een schoner alternatief.

7.2.7 Helmplicht voor snorfietsen terugdraaien

Een indiener stelt voor om de helmplicht voor snorfietsen terug te draaien, zodat weer meer mensen gebruik maken van dit vervoersmiddel.

Reactie college

Het college merkt op dat de helmplicht niet voorligt in het kader van deze zienswijzeprocedure. Ten aanzien van de helmplicht merkt het college verder op dat het sinds 1 januari 2023 op grond van landelijke regelgeving voor alle snorfietsers en eventuele passagiers verplicht is een helm te dragen. Het college is niet bevoegd om hiervan af te wijken en kan de helmplicht niet terugdraaien. Het dragen van een helm

“Geen goed idee. Maak het aantrekkelijk om buiten de staf te parkeren. Bijvoorbeeld grote p & r waar je goedkoop de auto kan parkeren. Of maak het ov goedkoper. Of een combinatie van allebei.”

bevordert de veiligheid. Het college vindt verkeersveiligheid ook belangrijk en is er daarom een voorstander van dat snorfietsers een helm dragen.

7.2.8 Openbaar vervoer

Indieners voeren aan dat het openbaar vervoer momenteel te duur is. Dit zou gratis moeten zijn of goedkoper moeten worden gemaakt. Daarnaast moet de kwaliteit van het openbaar vervoer sterk verbeteren, zoals met bijvoorbeeld bredere tijdsloten. Een indiener vindt dat het openbaar vervoer niet meer in handen van de NS moet zijn.

Reactie college

Amsterdam kent een uitgebreid netwerk van openbaar vervoer. Dat is nodig, want Amsterdam blijft groeien. De gemeente Amsterdam heeft als beleidsdoelstelling om te werken aan het verbeteren van openbaar vervoer in alle delen van de stad. De maatregelen die de gemeente ter realisering hiervan wil nemen, zijn onder andere te vinden in de Agenda Amsterdam Autoluw²³.



²² Amsterdam maakt ruimte, agenda Autoluw (openresearch.amsterdam)

²³ Amsterdam maakt ruimte, agenda Autoluw (openresearch.amsterdam)



De verantwoordelijkheid voor het stedelijke openbaar vervoer, dus ook het openbaar vervoer binnen Amsterdam, 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 het GVB proberen door onder andere wervingscampagnes voldoende nieuw personeel aan te trekken zodat de komende periode de uitval van trams en bussen uiteindelijk vermindert.

Amsterdam heeft geen zeggenschap over het beheer van de NS of de prijzen van een treinkaartje. Daar kan de gemeente dus niets aan veranderen. De Nederlandse Spoorwegen (NS) is een Nederlandse spoorwegmaatschappij en naamloze vennootschap, waarvan de aandelen in handen zijn van de Nederlandse overheid.

Het openbaar vervoer wordt voor een gedeelte gesubsidieerd door de overheid. Ook komen onder andere Amsterdamse 65-plussers met een laag inkomen in aanmerking voor gratis openbaar vervoer.

7.2.9 Geluidsoverlast

Een enkele indiener heeft aangegeven dat het goed zou zijn als geluidsoverlast ook zou worden aangepakt.

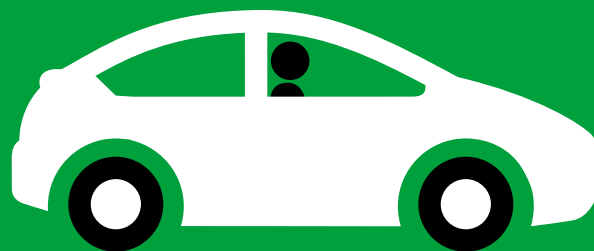
Reactie college

Het college erkent dat het verkeer een grote bron van ernstige geluidshinder is in Amsterdam. De mogelijkheid om hiertegen op te treden is op dit moment echter gering. De handhaving van de verkeersregelgeving is primair een taak van de verkeerspolitie, maar deze heeft hiervoor slechts beperkte capaciteit. Daarnaast is de handhaving complex en tijdrovend. Sommige wijkteams pakken de overlast zelf op, maar ook daar is de capaciteit beperkt. Overlast kan gemeld worden via www.politie.nl. De gemeente kan op basis van artikel 57 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) wel optreden tegen overduidelijk onnodig geluid van motorvoertuigen en brom- en snorfietsen. Overlast hiervan kan gemeld worden via www.meldingen.amsterdam.nl. Daarnaast onderzoekt de gemeente Amsterdam samen met de andere grote (G4) gemeenten en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) de mogelijkheden van digitaal handhaven met geluidscamera's.

Verder merkt het college op dat in het Actieplan Geluid 2020-2023²⁴ verschillende maatregelen zijn opgenomen om het geluid van het verkeer in de stad terug te dringen. De grootste winst wordt verwacht van de invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen. Nu is dit nog de grootste bron van geluidshinder in Amsterdam. Op dit moment vormen die vervoermiddelen met 20,5% ernstige hinder nog de grootste geluidshinderbron in Amsterdam. De verwachting is dat de hinder dan voor een groot deel zal wegvallen.

²⁴ Actieplan Geluid 2020-2023 (openresearch.amsterdam)

H8



Zienswijzen over het moment van invoering

8.1 Maatregel komt te snel

Indieners vinden dat de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's per 1 januari 2025 te snel komt en dat ondernemers hierdoor onnodig in de problemen komen. Een indiener geeft daarbij aan dat mensen hierdoor binnen korte tijd een nieuwe auto moeten aanschaffen en vraagt zich hierbij af van welk geld dat dient te gebeuren. Weer een andere indiener vindt de aanscherping van de milieuzone te snel, omdat mensen hiermee gedwongen worden om een ander voertuig aan te schaffen, te verhuizen of de bedrijfsvoering te stoppen.

Reactie college

Het college deelt de mening dat de maatregel te snel komt niet en licht dat hieronder toe. Uit GGD-onderzoek is gebleken dat de gemiddelde Amsterdamer 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 (WHO) haar advieswaarden voor luchtkwaliteit in 2021

“De invoering hiervan is te snel waardoor ik en wellicht veel anderen genoodzaakt zijn om een ander vervoersmiddel aan te schaffen, te verhuizen en/of de bedrijfsvoering te stoppen.”

stevig aangescherpt. Dit onderstreept de noodzaak om de lucht in Amsterdam nog schoner te maken. De gemeente is gebonden aan landelijke wetgeving rondom milieuzones en uitstootvrije zones. Gemeenten hebben de keuze om per 1 januari 2025 de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's aan te scherpen naar emissieklasse 5. Amsterdam kiest voor deze aanscherping in het belang van het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam.

Het college beseft dat het aanscherpen van de milieuzone consequenties kan hebben voor eigenaren van dieselpersonen- en bedrijfsauto's met een emissieklasse 4. Om de nadelige gevolgen van de aanscherping zoveel mogelijk weg te nemen is flankerend beleid vastgesteld. Daarnaast zijn er naar het oordeel van het college voldoende alternatieve vervoersmogelijkheden beschikbaar. Er is een sloopsubsidie van € 1000,- beschikbaar voor dieselpersonenauto's met emissieklasse 4. Stadspashouders kunnen 50% extra subsidie krijgen, wat neerkomt op een bedrag van € 1500,-. Voor bedrijfsauto's met emissieklasse 4 is er een sloopsubsidie van € 1500,- beschikbaar, waarbij stadspashouders ook 50% extra subsidie kunnen krijgen, wat neerkomt op een bedrag van € 2250,-. Voor meer informatie over de subsidieregeling en de daaraan ten grondslag gelegde keuzes verwijst het college naar de [website](#) en hoofdstuk 13 van deze nota van beantwoording. Daarnaast is er ontheffingenbeleid. Voor een volledig overzicht van de ontheffingen verwijst het college naar de [website](#), waarbij kan worden doorgelinkt naar het

²⁵ World Health Organization (2021). WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM2.5 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

²⁶ 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 PM2.5 en 19,3 ug/m³ voor NO₂



desbetreffende voertuig. Het college is van oordeel dat met de subsidieregeling en het ontheffingenbeleid een evenwicht pakket aan maatregelen tot stand is gekomen waarmee niet alleen de gezondheids- en klimaatbelangen worden gediend, maar ook voldoende rekening is gehouden met de individuele belangen van de eigenaren van dieselpersonen- en bedrijfsauto's. Het college merkt daarnaast op dat men door het aanscherpen van de milieuzone niet gedwongen wordt om een ander voertuig aan te schaffen. Er geldt immers geen aanschafplicht voor een ander voertuig. Het college begrijpt tegelijkertijd dat men dit wel zo ervaart. Het voertuig kan echter nog buiten de milieuzone worden gebruikt. Als er wel wordt gekozen om het voertuig te verkopen of te slopen, dan zijn er voldoende betaalbare (tweedehands) alternatieven beschikbaar.

Verder blijft het altijd mogelijk om een beroep te doen op de hardheidsclausule in uitzonderlijke situaties waarbij het niet verlenen van een ontheffing onevenredige gevolgen heeft. Het college is het gelet op het voorgaande niet eens met de stelling dat men door het aanscherpen van de milieuzone verplicht is te verhuizen of de bedrijfsvoering te stoppen. Daarnaast is er volgens het college voldoende tijd om over te stappen op betaalbare schonere alternatieve vervoersmogelijkheden. In de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit 2023-2026, die op 6 juni 2023 is vastgesteld, is de aanscherping van de milieuzone naar emissieklasse 5 of hoger aangekondigd. De aanscherping wordt ingevoerd per 1 januari 2025, maar gedurende de eerste 4 maanden van 2025 – dus tot 1 mei 2025 – is er een waarschuwingsperiode en wordt er niet beboet. Op die manier is er extra tijd om te wennen aan de nieuwe regels. In totaal heeft men dan bijna 2 jaar de tijd om over te stappen op een alternatief. Dat acht het college voldoende.

8.2 Maatregel komt niet snel genoeg

Volgens een aantal indieners zou de milieuzone voor dieselpersonenauto's juist eerder aangescherpt moeten worden. Indieners wijzen daarbij op het verbeteren van de luchtkwaliteit, een schone en gezonde leefomgeving en klimaatverandering.

Daarbij geeft een indiener ook aan dat de luchtvaart en geluidsoverlast aangepakt moeten worden. Weer een andere indiener wijst in het kader van het eerder aanscherpen van de milieuzone op het aanbieden van sloopregelingen. Ook wordt door een indiener voorgesteld de aanscherping medio 2024 al door te voeren, een ander stelt voor om alle dieselauto's al per 1 januari 2025 te verbieden. Tot slot wijst een indiener erop dat het klimaat niet wacht en er iedere dag zo'n 3 Amsterdammers overlijden door de uitstoot van fijnstof. Volgens deze indiener moet er een solide meerjarenplan worden gemaakt.

Reactie college

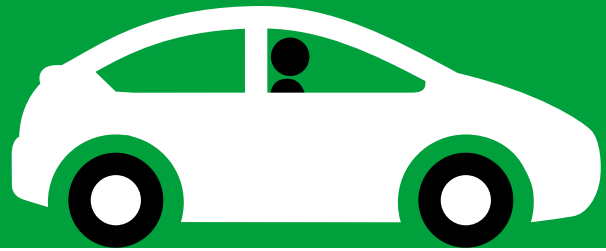
Het aanscherpen van de milieuzone voor dieselpersonenauto's is één van de maatregelen die het college wil nemen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam te verbeteren. Daarnaast wordt hiermee, in combinatie met de andere maatregelen, de uitstoot van CO₂ verminderd. Het college is verheugd om te lezen dat de indieners dat doel steunen. Tegelijkertijd is het college gebonden aan landelijke wetgeving rondom milieuzones en uitstootvrije zones. Daardoor is het juridisch gezien niet mogelijk om de milieuzone voor dieselpersonenauto's al voor 1 januari 2025 aan te scherpen naar emissieklasse 5 of om alle dieselauto's per 1 januari 2025 te weren. Meer informatie over de landelijke regelgeving is terug te lezen in paragraaf 5.1. De gemeente heeft een meerjarenplan, dit staat beschreven in de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit 2023-2026.²⁷ Het is de ambitie van de gemeente om het gebied binnen de bebouwde kom, op termijn, uitstootvrij te hebben voor alle modaliteiten, waaronder ook voor personenauto's.

Het college benadrukt verder dat er een sloopregeling wordt aangeboden. Deze geldt voor zowel dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 als bedrijfsauto's met emissieklasse 4. Voor meer informatie over deze regeling verwijst het college naar de [website](#), paragraaf 8.1 en hoofdstuk 13 van deze nota van beantwoording. Voor meer informatie over het aanpakken van andere vervuilers, zoals de luchtvaart, de scheepvaart en het aanpakken van geluidsoverlast, verwijst het college naar hoofdstuk 7.

“Very good idea! I totally support it.”

“We need to encourage everyone to switch to non-fossil fuelled cars, vans, trucks ASAP. The planet needs to be saved!”

H9



Zienswijzen over communicatie, participatie en inspraak

9.1 Communicatie

Meerdere indieners hebben een zienswijze ingediend over de communicatie door de gemeente. Zij geven aan dat zij vinden dat er sprake is van onduidelijk beleid en dat zij willen kunnen anticiperen op nieuw beleid. Een indiener voelt zich slecht behandeld door de gemeente en stelt voor dat de gemeente een externe afdeling inricht die naar de burger luistert en kijkt wat er nodig is.

Andere indieners geven aan verrast te zijn door de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's. Een indiener voert aan dat er voorheen alleen het jaar 2030 is gecommuniceerd en dat daar rekening mee is gehouden. De tussenstap in 2025 was aldus deze indiener niet openbaar. Een andere indiener geeft aan dat de gemeente had moeten communiceren op het moment van aanschaf van de auto zodat de juiste keuze gemaakt kon worden. Deze indiener geeft aan dat er geen dieselpersonenauto was aangeschaft als deze maatregel bekend was.

Reactie college

Het college betreurt het dat sommige indieners de communicatie niet duidelijk vinden, verrast zijn door de maatregelen of zich niet goed behandeld voelen. Het college heeft zich ingezet voor een tijdige, duidelijke en volledige communicatie en meent dat

“Meneer heeft een brief ontvangen dat zijn voertuig vanaf 2025 de zone niet meer in mag, dit kwam als een verrassing.”

hier ook 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 aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's slechts een stap is in een langer lopend traject. Amsterdam communiceert al een kleine tien jaar (sinds 2015) over de invoering van milieu- en uitstootvrije zones.

De gemeenteraad heeft in **maart 2015** de Agenda Duurzaamheid vastgesteld.²⁸ 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 met een handelingsperspectief te bieden voor de langere termijn. De focus in de Agenda Duurzaamheid lag op de voertuigen van de meest vervuilende 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. Het college vraagt in het maatregelpakket van alle partijen en alle modaliteiten (dat wil zeggen, de verschillende vervoersvormen zoals vrachtwagens, personenauto's, en brom- en snorfietsen) een bijdrage. Het gemotoriseerde wegverkeer diende, volgens het maatregelpakket, in 2025 schoon te zijn

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>

29 Notitie Schone lucht voor Amsterdam - februari 2016 (raadsinformatie.nl)



(vrachtwagens, touringcars, personenauto's) of uitstootvrij (taxi's, bedrijfsauto's, brom- en snorfietsen). Op dit maatregelenpakket kon iedere bewoner van Amsterdam zijn/haar/hen mening geven.

Het college heeft vervolgens op **1 oktober 2019** het Actieplan Schone Lucht (ASL) vastgesteld.³⁰ Hierin staat beschreven hoe wordt toegewerkt naar een uitstootvrij Amsterdam in 2030. Rond het ASL 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.

Het college heeft in het ASL gewezen op de inwerkingtreding van de landelijke harmonisatieregeling voor milieuzones in 2020.³¹ Deze harmonisatieregeling geeft de kaders weer waarbinnen, en per wanneer, een gemeente een milieuzone kan invoeren of aanscherpen. Zo ook voor de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's naar emissieklasse 5 per 1 januari 2025.

Vervolgens heeft het college de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit 2023-2026 (UUM)³² vastgesteld op 6 juni 2023. Het UUM geeft een overzicht van de maatregelen die in de huidige bestuursperiode worden genomen om op termijn te komen tot een uitstootvrij Amsterdam. Hieronder valt ook het vanaf 2025 – conform de mogelijkheden van de landelijke harmonisatieregeling – aanscherpen van de milieuzone voor dieselpersonenauto's naar emissieklasse 5 of hoger. Voor een nadere toelichting waarom het college deze aanscherping van de milieuzone voor Amsterdam noodzakelijk vindt, verwijst het college naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording.

Na publicatie van het UUM is het college meteen gestart met de voorbereiding van de inspraakprocedure voor het ontwerpverkeersbesluit, welke heeft plaatsgevonden van 11 september 2023 tot en met 23 oktober 2023.

“Vindt het proces niet democratisch gegaan en voelt zich overvallen. Er was aangegeven dat uitstootvrij in 2030 zou zijn, maar niet meegedeeld dat euro 4 in 2025 zou komen. Dat is niet meegedeeld.”

Inzet (gerichte) communicatie

In 2023 zijn verder verschillende communicatiemiddelen ingezet om eigenaren van een dieselpersonenauto met emissieklasse 4, stakeholders en omliggende gemeenten tijdig te informeren over de aanscherping van de milieuzone vanaf 2025. Stakeholders BOVAG, RAI Vereniging en ANWB zijn actief benaderd om input te geven op de voorgenomen maatregel en op de sloopregeling. In juni en september 2023 hebben alle Amsterdamse eigenaren van een dieselpersonenauto met emissieklasse 4 een brief ontvangen. In deze brieven is toegelicht wat de aanscherping van de milieuzone voor hen betekent en zijn de eigenaren ook geïnformeerd over de sloopsubsidie en de inloopavonden. Deze informatie is ook terug te vinden op de website van de gemeente Amsterdam. Op de [website](#) wordt ook de mogelijkheid geboden om het eigen kenteken in te voeren in een kentekenchecker om direct te zien welke regels er gelden. Omliggende gemeenten zijn benaderd met het verzoek om hun bewoners ook te informeren over de aankomende aanscherping van de milieuzone.

Informatie over de sloopsubsidie is opgenomen in de (interne) armoedenieuwsbrief, de stadspas-nieuwsbrief, op de website van de Stadspas, in diverse andere nieuwsbrieven en op sociale mediakanalen. In september en oktober 2023 zijn inloopavonden georganiseerd in alle stadsdelen en in Weesp. Tijdens deze bijeenkomsten kon informatie worden ingewonnen en mondeling een zienswijze worden ingediend. De informatie over de inloopavonden, de sloopregeling en de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze is ook via de stadsdeelkanalen gecommuniceerd. Vanaf oktober 2023 zijn waarschuwingsbanners op online verkoopsites geplaatst om ook potentiële eigenaren van dieselpersonenauto's te waarschuwen voor de aankomende aanscherping.

Het college begrijpt de behoefte aan duidelijkheid en toelichting. Daarom wordt voortdurend onderzocht hoe de informatie op de website en op andere kanalen verbeterd en nog overzichtelijker gepresenteerd kan worden. In 2024 wordt extra aandacht besteed aan het bereiken van alle Amsterdammers binnen de verschillende doelgroepen. Na het vaststellen van het verkeersbesluit worden alle Amsterdamse eigenaren van een dieselpersonen- en bedrijfsauto met emissieklasse 4 opnieuw geïnformeerd per brief. Er wordt ook gewerkt aan het laagdrempeliger maken van de brieven voor laaggeletterden en anderstaligen. Daarnaast wordt geprobeerd specifiek aan te sluiten bij de

30 https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/863561/actieplan_schone_lucht.pdf

31 <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2019-398.pdf>

32 [Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026 - Gemeente Amsterdam](#)



verschillende leefwerelden en hiervoor niet alleen de standaard kanalen en middelen in te zetten. Hierbij kan gedacht worden aan spreekuren, flyers bij de stadsdeeloketten en “AT5 informeert”. Daarnaast blijven de waarschuwbanners op de verschillende autoverkoopsites te zien. Landelijk worden verschillende relevante (partner) kanalen ingezet om dieseigenaren te informeren, zoals het magazine van de ANWB en de parkeergarages (Q-park).

Zoals uit het hiervoor geschetste overzicht blijkt, heeft de gemeente ook ruimschoots vóór publicatie van het UUM medio 2023 en het ontwerpverkeersbesluit in september 2023 de ambitie kenbaar gemaakt om in 2025 zo schoon mogelijk verkeer te hebben, ook voor dieselpersonenauto's. De gerichte communicatie over de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's naar emissieklasse 5 of hoger heeft plaatsgevonden vanaf juni 2023. Dit is anderhalf jaar vóór de invoering van aanscherping van de milieuzone per 1 januari 2025. Omdat gedurende de eerste 4 maanden van 2025 – dus tot 1 mei 2025 – een waarschuwingsperiode geldt en er nog niet wordt beboet, hebben voertuigeigenaren in totaal bijna 2 jaar de tijd om over te stappen op een schoner voertuig of op een alternatief. Het college acht dit voldoende. Het college meent op grond van het bovenstaande de informatie over de aanscherping van de milieuzone van dieselpersonenauto's duidelijk en tijdig genoeg te hebben gecommuniceerd.

Het college blijft inspanningen leveren om de regelgeving helder te communiceren. Het college benadrukt dat er op dit moment geen plannen zijn om de milieuzone voor dieselpersonenauto's verder aan te scherpen. Wel heeft Amsterdam de ambitie om op termijn het gebied binnen de bebouwde kom uitstootvrij te hebben voor alle voertuigen, waaronder personenauto's. Het college zal de inwoners van Amsterdam ook hier weer tijdig over informeren.

“Ik vind het abnormaal dat de Amsterdammers helemaal niks zeggen over deze maatregel. Jullie kunnen het geld beter aan Turkmenistan geven waar de methaan uitstoot zo hoog is dat het 4x de Nederlandse uitstoot is.”

9.2 Participatie/Inspraak

Indieners geven aan dat Amsterdammers meer te zeggen moeten hebben over de maatregel. De gemeente luistert niet naar de burgers en het proces verloopt niet democratisch.

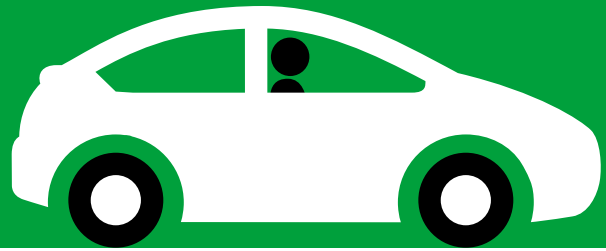
Reactie college

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 voorzien van een reactie in deze nota van beantwoording. Deze nota van beantwoording maakt verder deel uit van de belangenafweging die het college maakt in het definitieve verkeersbesluit.

Het voorgenomen verkeersbesluit waarop deze nota van beantwoording betrekking heeft, was ook geen definitief besluit. Iedereen is in de gelegenheid gesteld om zijn mening te geven over het ontwerpverkeersbesluit en veel indieners hebben dat ook gedaan. Het college heeft geluisterd naar de indieners van zienswijzen die zich niet kunnen vinden in de maatregel, maar het college is ook verantwoordelijk voor het welzijn en de gezondheid van alle Amsterdammers. Zoals is toegelicht in hoofdstuk 3, is de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's noodzakelijk vanwege zwaarwegende belangen met betrekking tot de luchtkwaliteit en de gezondheid. Het is daarom uiteindelijk aan het college om een afweging te maken tussen deze algemene belangen en de individuele belangen van de inwoners en bezoekers. Dit betekent echter niet dat de zienswijzen van indieners niet zijn meegewogen bij het definitieve verkeersbesluit tot aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's. Het college deelt daarom niet het standpunt van sommige indieners dat er geen sprake is van echte inspraak of dat het inspraakproces niet correct zou zijn verlopen.

Daarnaast is, zoals hiervoor is toegelicht, het voornemen om maatregelen te nemen ten aanzien van dieselpersonenauto's, het resultaat van een lang geleden ingezet traject, waarbij over de uitgangspunten participatie en inspraak heeft plaatsgevonden. Het college wijst in dit verband op de in de vorige paragraaf al genoemde inspraak naar aanleiding van het Maatregelpakket uit 2016 en het participatietraject dat plaats heeft gevonden rond het Actieplan Schone Lucht uit 2019. Over het voorgenomen besluit is dus goed nagedacht en alle betrokkenen konden al in een vroeg stadium meedenken.

H10



Zienswijzen over een relatie tot andere maatregelen

10.1 Parkeren

Enkele indieners hebben aangegeven de parkeertarieven te hoog te vinden, waardoor het bijna onmogelijk is om in de stad te komen of te parkeren. Weer een andere indiener geeft aan dat door de afdeling Parkeren niet is teruggekomen op zijn bezwaar.

Reactie college

Ten aanzien van de parkeertarieven merkt het college het volgende op. Het wordt steeds drukker in de stad. De beschikbare openbare ruimte is schaars en geparkeerde auto's nemen veel ruimte in beslag. De hoogte van de parkeertarieven leiden tot minder rijdende en geparkeerde auto's in de stad, waardoor de druk op de openbare ruimte afneemt en er meer ruimte is voor andere doeleinden. Daarnaast worden alternatieve vormen van vervoer zoals de fiets, het openbaar vervoer of deelvervoer aantrekkelijker. Het college wijst op de locaties waar P+R voorzieningen beschikbaar zijn, waarvan er een aantal buiten de Ring A10 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 hierover naar de website <https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeren-reizen/>.

Verder merkt het college op dat in deze nota van beantwoording enkel wordt ingegaan op de zienswijzen over het ontwerpverkeersbesluit inzake de aanscherping van de milieuzone. Het parkeerbeleid ligt niet voor ter inspraak. Voor wat betreft het bezwaar dat de indiener noemt, verwijst het college dan ook naar de Afdeling Parkeren.

10.2 Dieselaggregaten

Volgens een indiener moet het beleid ook gelden voor alle dieselaggregaten in de stad, omdat deze vaak langdurig op een locatie staan en veel schadelijke stoffen uitstoten.

Reactie college

Het college is zich ervan bewust dat dieselaggregaten voor overlast kunnen zorgen en begrijpt dat de huidige situatie vervelend kan zijn. Daarom werkt de gemeente hard aan de transitie naar een uitstootvrije stad. Binnen deze transitie valt ook het verschonen van mobiele werktuigen. Dieselaggregaten en ander stationair materieel (-aggregaten, pompen, batterypacks) vallen onder de categorie mobiele werktuigen. Hier valt ook al het klein en groot (bouw) materieel onder, zoals bijvoorbeeld trilplaten, hoogwerkers en vorkheftrucks. Op dit moment is het nog niet voor alle bouwwerkzaamheden verplicht om volledig uitstootvrije mobiele werktuigen (en daarmee aggregaten) te gebruiken. Meer informatie over uitstootvrije mobiele werktuigen staat op de [website](#).

Er wordt al gewerkt aan verschoning. 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.³³ 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.

Een ander deel wordt ingezet in de evenementsector. Voor wat betreft evenementen geldt in Amsterdam de Richtlijn Duurzame Evenementen. Deze schrijft voor dat dieselvarianten alleen ingezet mogen worden als een uitstootvrije variant aantoonbaar niet mogelijk is. In dat geval zijn aggregaten toegestaan in combinatie met een batterij.

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 vervuilend 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 o.a. dieselaggregaten mogelijk maken.

10.3 Overige zienswijzen over een relatie tot andere maatregelen

Door een indiener is gewezen op de toeslag op de wegenbelasting die maandelijks al moet worden betaald voor dieselauto's. Een andere indiener heeft aangegeven dat er ook beleid moet worden gemaakt voor twee- en vierwielers. Daarbij stelt de indiener een maximumsnelheid van 15 kilometer per uur voor tweewielers, en voor vierwielers een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Daarop moet dan ook worden gehandhaafd. Weer een andere indiener

vindt dat de regels voor fatbikes aangescherpt moeten worden, omdat hiermee hard gereden wordt en deze niet verzekerd zijn bij aanrijdingen. Verder is door een indiener verzocht om te stoppen met het experimenteren met paaltjes in de grond. Een andere indiener geeft aan dat hij door deze paaltjes verder moet omrijden, waardoor hij meer kilometers maakt.

Reactie college

Sinds 1 januari 2020 geldt voor bepaalde auto's die op diesel rijden een fijnstoftoeslag op de motorrijtuigenbelasting. Het college gaat ervan uit dat de indiener hierop doelt. Deze toeslag is door de Rijksoverheid ingevoerd om het bezit en gebruik van dieselauto's minder aantrekkelijk te maken en de luchtvervuiling die door deze voertuigen wordt veroorzaakt aan te pakken. Het invoeren van fijnstoftoeslag is dus, net als het aanscherpen van de milieuzone, gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Deze maatregel is niet ingevoerd door de gemeente. De gemeente is ook niet bevoegd de toeslag te verlagen of te verhogen. Het aanscherpen van de milieuzone is wel een bevoegdheid van de gemeente.

Met betrekking tot de voorgestelde maximumsnelheid voor twee- en vierwielers merkt het college het volgende op. De aanscherping van de milieuzone is één van de maatregelen die wordt ingevoerd met als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers in Amsterdam. Daarnaast wordt, samen met het invoeren van uitstootvrije zones voor bedrijfs- en vrachtauto's en brom- en snorfietsen, de uitstoot van CO₂ verminderd. Het terugbrengen van de snelheid van bepaalde voertuigen dient een ander doel, voornamelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hier gaan het ontwerpverkeersbesluit inzake de aanscherping van de milieuzone en deze nota van beantwoording niet over. Terzijde merkt het college het volgende op over maatregelen die betrekking hebben op de verkeersveiligheid. Sinds 8 december 2023 is op zo'n 270 kilometer Amsterdamse infrastructuur de maximumsnelheid verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/u. Daarmee is circa 80% van de wegen in Amsterdam een 30km/u-weg. Deze maximumsnelheid geldt voor alle voertuigen op de rijbaan. Wie te hard rijdt riskeert een boete. De landelijke wet- en regelgeving geeft een gemeente diverse mogelijkheden, maar ook diverse beperkingen ten aanzien van het invoeren van een maximumsnelheid. Zo biedt de wet geen mogelijkheden om een maximumsnelheid voor fietsers in te voeren op een solitair fietspad. Voor een rijbaan met een maximumsnelheid van 30 km/u is het niet mogelijk alleen voor fietsers een lagere maximumsnelheid in te voeren. Voor voertuigen geldt wel een maximum-

“Dit prima beleid moet óók gelden voor alle dieselaggregaten in de stad. Die staan vaak langdurig op een locatie hun vuil te spuwen.”

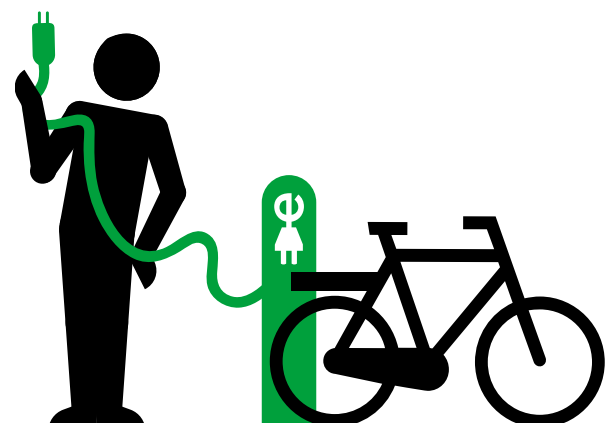


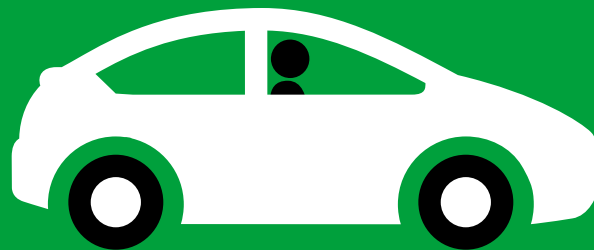
snelheid van 15 km/uur als het om een (woon)erf gaat. Om het fietsen aantrekkelijk te houden wil de gemeente niet de hele stad voorzien van een erf-inrichting en bijbehorende maximumsnelheid.

Ten aanzien van fatbikes merkt het college op dat dit elektrische fietsen zijn die geen uitstoot hebben. Het wesen 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 verzekeringplicht. 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.

Verder merkt het college op dat in oktober 2023 een pilot heeft plaatsgevonden waarbij de bruggen over de Brouwersgracht, Blauwburgwal en Prinsengracht met palen zijn afgesloten voor autoverkeer. Dit was het zogenaamde palenplan dat, onder meer, het tegengaan van sluipverkeer tot doel had. De palen zijn inmiddels weer weggehaald, omdat is gebleken dat hulpdienstvoertuigen hier teveel hinder van ondervonden en langer onderweg waren. Er is besloten om het palenplan op te schorten. Verder zijn er verschillende straten in Amsterdam afgesloten met elektrische verzinkbare paaltjes. Het is alleen mogelijk om in dit gebied te komen met een ontheffing of een pasje. Dit staat los van bovengenoemd experiment. Als men niet in het bezit is van een ontheffing of pasje dient inderdaad omgereden te worden.

“De snorfiets was een heel goed middel om mensen uit de auto te krijgen, maar dat hebben jullie zelf om zeep geholpen door een helmplicht in te stellen. Nu rijdt iedereen op fat bikes die niet verzekerd zijn bij aanrijdingen en alsnog snel gaan.”





Zienswijzen over elektrisch rijden

11.1 Veiligheid

Enkele indieners hebben een zienswijze ingediend over elektrisch rijden. Zij voeren aan dat elektrisch rijden niet veilig is omdat elektrische auto's snel in brand vliegen en zo stil zijn dat je ze niet hoort aankomen.

Reactie college

Het college benadrukt allereerst dat de aanscherping van de milieuzone – waar deze nota van beantwoording betrekking op heeft – alleen ziet op het weren van dieselpersonen met emissieklasse 4 of lager en niet verplicht tot elektrisch rijden. Dieselpersonenauto's met emissieklasse 5 en hoger en voertuigen op benzine blijven toegang houden. Wel juicht het college elektrisch rijden toe, gelet op de positieve effecten ervan op de luchtkwaliteit en de CO₂-uitstoot.

Het college is verder van oordeel dat er voldoende rekening is gehouden met de brandveiligheid van elektrische voertuigen. De Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994) bepaalt welke voertuigen wel of niet op de openbare weg worden toegelaten. 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 brandeigenschappen 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/onderwerpen/veiligheid/veiligheid-van-elektrisch-vervoer)
- [Veilige personenauto's – Hoe veilig zijn elektrische auto's? \(swov.nl\)](https://www.swov.nl/onderwerpen/veiligheid/veilige-personenauto's)
- [Parkeergarages – Nederlands Instituut Publieke Veiligheid \(nipv.nl\)](https://www.nipv.nl/onderwerpen/veiligheid/parkeergarages)
- [Elektrische auto brandgevaarlijk? \(evkenniscentrum.nl\)](https://www.evkenniscentrum.nl/onderwerpen/elektrische-auto-brandgevaarlijk)

Het is verder juist zoals een van de indieners stelt, dat elektrische voertuigen stiller en daardoor moeilijker hoorbaar zijn, vooral in een drukke omgeving. De Europese Unie eist daarom sinds juli 2021 van autofabrikanten dat alle nieuwe elektrische auto's bij snelheden tot 20 kilometer per uur een duidelijk hoorbaar en continu geluid moeten maken. Dit geluid moet, op 2 meter afstand gemeten, minimaal 56 en maximaal 75 dB(A) zijn. Dat de grens bij 20 kilometer per uur ligt, komt omdat banden vanaf die snelheid zoveel afroegeluid maken dat de elektrische auto ook te horen is zonder kunstmatig geluid. Boven de 50 kilometer per uur verschilt het geluid van een elektrische auto en een brandstofversie amper. Elektrische auto's moeten ook bij het achteruit rijden geluid maken om omstanders te attenderen.

11.2 Technische stand van zaken

Een aantal indieners voert verder aan dat de technologie nog niet klaar is voor elektrisch rijden. Zij geven aan dat elektrische auto's minder actieradius en/of trekkracht hebben en daarom bijvoorbeeld niet geschikt zijn om te rijden met zware aanhangwagens. Een indiener geeft aan voor het werk een specifieke auto nodig te hebben, waarvoor nog geen uitstootvrij voertuig beschikbaar is. Een andere indiener voert aan dat er geen elektrische motor in een benzine- of dieselauto gezet kan worden.

Reactie college

Zoals hiervoor onder paragraaf 11.1 al is toegelicht, ziet de aanscherping van de milieuzone uitsluitend op het weren van dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 of lager. Dieselpersonenauto's met emissieklasse 5 of hoger en voertuigen op benzine blijven toegang houden. Wel is het de ambitie van de gemeente om, op termijn, het gebied binnen de bebouwde kom uitstootvrij te hebben voor alle voertuigen, waaronder voor personenauto's.



Daarnaast juicht het college elektrisch rijden wel toe, gelet op de positieve effecten ervan op de luchtkwaliteit en de CO₂-uitstoot. Het college is van oordeel dat wachten op betere en goedkopere technieken om over te stappen op elektrisch rijden niet noodzakelijk is. De techniek van elektrische voertuigen is de afgelopen jaren sterk 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.

Bezitters van een dieselpersonen- of bedrijfsauto met een emissieklasse 4 of lager die per 1 januari 2025 geen toegang meer hebben tot de milieuzone en hun voertuig willen vervangen door een elektrische auto, kunnen indien nodig een ontheffing aanvragen om een lange levertijd te overbruggen. Het college verwijst voor de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een ontheffing naar de [website](#). Voor personen die overwegen een nieuwe of tweedehands elektrische auto te kopen of te leasen stelt het Rijk een subsidie beschikbaar: de subsidie elektrische personenauto's particulier (SEPP). Het college verwijst voor meer informatie hierover naar de [RVO-website](#).

Verder merkt het college op dat per 1 januari 2025 binnen de S100 een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's wordt ingevoerd. Ondernemers, zoals een van indieners, die ook werken in de uitstootvrije zone en voor wie het niet mogelijk is over te stappen naar uitstootvrij rijden omdat er geen uitstootvrije variant beschikbaar of leverbaar is, kunnen een ontheffing aanvragen voor deze zone. Of een uitstootvrij alternatief beschikbaar is, wordt onder andere 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. Het college verwijst voor een toelichting op de overgangsregeling, vrijstellingen, subsidieregeling en ontheffingsmogelijkheden zone naar de nota van beantwoording inzake deze zone naar [de website](#).

Over het ombouwen van een fossiel-aangedreven auto naar een elektrisch-aangedreven auto merkt het college ten slotte op dat dit wel mogelijk is maar kostbaar, en dat het voertuig na ombouw wel eerst gekeurd moet worden door de RDW om toegelaten te worden op de weg. Als het voertuig na ombouw is goedgekeurd, wordt het kentekenregister aangepast en wordt het voertuig geregistreerd als een elektrisch voertuig.

11.3 Arbeidsomstandigheden

Indieners voeren aan over de arbeidsomstandigheden dat de gemeente Amsterdam het belang van de inwoners boven het belang van kobalt- en lithiummijnwerkers in landen als Congo stelt, die dagelijks met uitbuiting en slechte en giftige werkomstandigheden te maken hebben. Deze mijnwerkers moeten onder zware omstandigheden werken en ontvangen daar weinig beloning voor. Volgens een indiener worden de metalen die nodig zijn voor de accu's van elektrische auto's ook gewonnen door middel van kinderarbeid.

“Beseffen jullie wel dat je een stille voertuig niet hoort aankomen!!!”





Reactie college

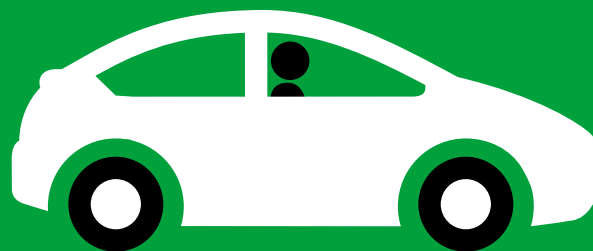
Het college stelt milieuzones en uitstootvrije zones in om de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren en de uitstoot van CO₂ te beperken. Een schone lucht komt ten goede aan de gezondheid van inwoners en bezoekers van Amsterdam. Voor een nadere toelichting waarom het nodig is om milieuzones en uitstootvrije zones in te stellen in Amsterdam, verwijst het college naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording. Het college sluit daarmee niet de ogen voor de slechte arbeidsomstandigheden in kobalt- en lithiummijnen in onder andere Congo. Deze grondstoffen worden gebruikt in laptops, mobiele telefoons en elektrische auto's. Het college kan gelet op de eigen bevoegdheden echter maar een heel beperkte bijdrage leveren aan de oplossing van deze problematiek. Het college is blij dat er mensenrechtenorganisaties zijn die opkomen voor de rechten van arbeiders en kinderen. Die willen dat de mijnexploitanten en bedrijven die gebruik van maken van deze grondstoffen de situatie verbeteren, onder andere, door het werk veiliger te maken en werknemers meer loon te geven. Een verantwoorde herkomst van grondstoffen heeft ook de aandacht van autofabrikanten. Van belang is ook dat de technologische ontwikkelingen bij accu's snel gaan en gericht zijn op het vermijden van het gebruik van schaarse grondstoffen. Er wordt verder volop gewerkt aan het recyclen van accu's, zodat de grondstoffen

opnieuw gebruikt kunnen worden. Vóór die stap kunnen accu's ook een zogeheten 'tweede leven' in de gebouwde omgeving krijgen, waarbij ze een rol spelen in de energiehuishouding als bijvoorbeeld opslag voor de energie van zonnepanelen.

“De regels worden dogmatisch en ideologisch. Inmiddels weten we dat elektrische auto's veel nadelen hebben, snel in brand kunnen vliegen en waar veel bossen voor worden platgebrand om ze te maken.”

“Ik heb artikelen gelezen, video's bekeken waaruit blijkt dat ev's vervuilender zijn of niet milieuvriendelijker zijn, vanaf het begin van productie tot het einde levensduur van accu's. De grondstoffen die gewonnen moeten worden uit de mijnen (elders dan Europa en onder hele slechte omstandigheden voor mijnwerkers) de accu's die worden gedumpt (elders dan Europa). Alleen tijdens het rijden is het minder vervuilender maar hele wereld is van ons.”





Zienswijzen over laden

12.1 Laadinfrastructuur

Een indiener voert aan dat de gemeente bewoners en bezoekers niet kan verplichten om elektrisch te rijden als de laadinfrastructuur er nog niet klaar voor is. Het bedrijf waar deze indiener voor werkt wil de personenbussen wel laten vervangen door elektrische voertuigen, maar kan geen stroomaansluitingen krijgen.

Reactie college

Het college benadrukt allereerst dat de aanscherping van de milieuzone uitsluitend ziet op het weren van dieselpersonen- en bedrijfsauto's met emissieklasse 4 of lager en niet verplicht tot elektrisch rijden. Wel juicht het college elektrisch rijden toe gelet op het positieve effect ervan op de luchtkwaliteit en de beperking van de CO₂-uitstoot. Het college begrijpt de zorgen van de indiener ten aanzien van de laadinfrastructuur. Gelet op de zwaarwegende belangen die gediend zijn met de verbetering van de luchtkwaliteit en beperking van de CO₂-uitstoot, kan echter niet gewacht worden met elektrisch rijden tot alle problemen met de netcongestie (overbelasting van het elektriciteitsnet) zijn opgelost. Het is de niet de verwachting dat een of enkele personenauto's en lichte bedrijfsauto's door knellende netcapaciteit niet opgeladen kunnen worden. Veelal zullen deze voertuigen binnen bestaande netaansluitingen op een laag vermogen in de nacht kunnen opladen, wanneer er meer ruimte op het net beschikbaar is. Voor een nadere toelichting op netcongestie in relatie tot zwaardere voertuigen, zoals vrachtwagens,

verwijst het college naar de nota van beantwoording uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's op [de website](#).

Daarnaast werken de gemeente Amsterdam, netbeheerders Liander en TenneT en Port of Amsterdam samen in een Taskforce om de gevolgen van netcongestie voor de stad te beperken en tegelijkertijd zo snel mogelijk op te lossen. De gemeente versnelt ruimtelijke procedures en de netbeheerders breiden het netwerk sneller uit en zoeken naar mogelijkheden om nog meer stroom uit het bestaande netwerk te halen. Daarnaast worden innovatieve oplossingen en flexibele afspraken met afnemers ingezet om de beschikbare stroom zo efficiënt mogelijk te verdelen. Dit wordt ook wel 'slim laden' genoemd. Hierbij wordt de beschikbare energie verdeelt over de laadpunten, zodat niet elk laadpunt het maximale vermogen vraagt. Dergelijke slimme energieoplossingen zijn in veel gevallen sneller te realiseren dan netuitbreidingen. Hierbij kan gedacht worden aan slimme laadhard- en software en het gebruik van load balancing-techniek bij meerdere laadpunten, het gebruiken van de stroom uit eigen zonnepanelen als extra stroombron voor de elektrische auto en het gebruik van batterijen om extra energie uit de zonnepalen op te slaan om die op een later moment te gebruiken. De gemeente werkt daarnaast aan het uitrollen van deze slimme laadsoftware op alle publieke laadpalen op straat.

12.2 Laadplekken

Enkele indieners voeren aan dat er te weinig laadplekken zijn in Amsterdam en dat als ze er al zijn, deze bezet zijn. Er komen ook veel mensen van buiten Amsterdam die moeten laden en niet iedereen kan thuis laden. Volgens een indiener moeten eerst de laadplekken goed geregeld worden: in Amsterdam Noord is het nauwelijks mogelijk om de auto op te laden. Een andere indiener wijst erop dat er een

“Ik vind het besluit belachelijk. Op deze manier wordt men verplicht een elektrische auto oid te kopen terwijl de infrastructuur en de technologie daar helemaal nog niet klaar voor zijn. Tuurlijk zijn er veel laadpunten binnen de stad maar er komen genoeg mensen van buiten de stad en ook niet iedereen kan thuis laden.”



probleem met laadpalen in parkeergarages van vve's is. Nog een andere indiener geeft aan vierhoog te wonen en niet te weten waar de elektrisch auto opgeladen zou moeten worden.

Reactie college

Zoals hiervoor ook al is aangegeven, ziet de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonen- en bestelauto's uitsluitend op het weren van dieselvoertuigen met emissieklasse 4 of lager en is er voor deze voertuigen geen verplichting tot elektrisch rijden in de milieuzone. Emissieklasse 5 of hoger en voertuigen op benzine blijven toegestaan. Het college juicht elektrisch rijden wel toe, ook in de milieuzone, gelet op de positieve effecten ervan op de luchtkwaliteit en de CO₂-uitstoot.

Het laden van voertuigen gebeurt bij voorkeur op privaat terrein. Laden op eigen terrein is voor de gebruiker goedkoper dan (semi)publiek laden. Daar waar dat niet kan, kunnen gebruikers uitwijken naar semipublieke of publieke laadpalen. Voor een toelichting op het laden voor bedrijfsauto's verwijst het college naar hoofdstuk 13 van de nota van beantwoording inzake de uitstootvrije voor zone bedrijfs- en vrachtauto's binnen de S100 op [de website](#).

Om in 2030 in de laadbehoefte te voorzien voor personen- en bedrijfsauto's, is de inschatting dat circa 50.000 private laadpunten, 18.000 reguliere publieke laadpunten en 13.000 semipublieke laadpunten nodig 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.³⁴ 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. In deze prognoses is ook, zoals een van de indieners verzoekt, rekening gehouden met bezoekers die tijdens verblijf in Amsterdam willen laden.

“Echt een absurd plan. 2 van mijn monteurs kunnen in Noord nog geen eens een auto opladen aangezien er te weinig laadpalen zijn. Ga eerst alles eens goed regelen voordat er bepaalde voertuigen geweerd worden.”

³⁴ Laad me – Strategisch plan Laadinfrastructuur 2020 - 2030 (openresearch.amsterdam)

In Amsterdam en omgeving zijn al veel publieke laadpunten en er worden telkens nieuwe laadpalen bijgeplaatst; ook in Amsterdam Noord. Dit gebeurt sinds 1 april 2024 data gestuurd. Data gestuurd bijplaatsen houdt in dat er data uit de laadpalen gelezen wordt om te zien hoe vaak een laadpunt wordt gebruikt. Op basis van deze informatie wordt er gekeken waar in Amsterdam extra laadpalen nodig zijn. Hier worden dan, pro-actief, laadpalen bijgeplaatst. Voor een overzicht van de huidige en toekomstige publieke laadpunten verwijst het college naar de website. Ook landelijk wordt het laadnetwerk steeds verder uitgebreid. Om de laadlocaties in Nederland te bekijken kan gebruik gemaakt worden van bijvoorbeeld de volgende apps: [A Better Route Planner](#), [Chargemap](#), [PUMP](#), [nextcharge](#), [ShellRecharge](#), [ANWB](#).

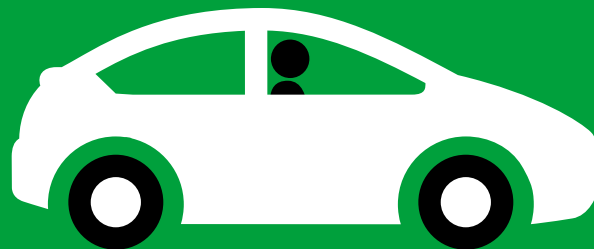
Het college merkt ten aanzien van het laden van auto's nog op dat overigens niet voor alle auto's geldt dat ze elke dag opgeladen hoeven te worden. Dit is afhankelijk van hoeveel met de auto wordt gereden: soms volstaat een of twee keer per week. Ook wordt de actieradius van elektrische voertuigen steeds groter in verband met ontwikkelingen in de accutechnologie. Hiermee zal ook de laadfrequentie afnemen.

Daarnaast kan op steeds meer plekken worden snelgeladen. De laadtijd wordt steeds korter en steeds meer voertuigen kunnen daardoor geladen worden bij één snellader. De verwachting is dat personen- en bestelauto's in de toekomst, meer dan nu het geval is, gebruik zullen maken van snelladers. Er kan steeds meer geladen worden op locaties zoals bouwmarkten en tankstations.

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.³⁵ 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, voor meer uitleg, teruggekeken worden op via de volgende link.

³⁵ 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.

H13



Zienswijzen over flankerend beleid

13.1 Ontheffingen/vrijstellingen/ uitzonderingen

13.1.1 Dagontheffingen

Volgens een aantal indieners zouden er dagontheffingen moeten komen. Enkele indieners hebben gewezen op een dagontheffing voor bewoners.

Reactie college

Het college heeft ervoor gekozen geen dagontheffingen voor dieselpersonenauto's op te nemen in het ontheffingenbeleid. Naar het oordeel van het college zijn er namelijk voldoende vervoersalternatieven beschikbaar die kunnen worden gebruikt. Zo kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van het openbaar vervoer, deelmobiliteit of een (elektrische) fiets. Ook komt er geen dagontheffing voor bewoners. Het college hanteert het uitgangspunt dat iedereen die een vervuilend vervoersmiddel in de stad gebruikt, de verantwoordelijkheid heeft om bij te dragen aan schonere lucht. Dit geldt voor bewoners en bezoekers. Gelet op dat uitgangspunt en het doel van de milieuzone ziet het college geen reden voor het verlenen van een ontheffing aan bewoners.

13.1.2 Oldtimers

Door verschillende indieners is gewezen op de oldtimerontheffing. Zo is aangevoerd dat oldtimers de hele dag door de stad mogen rijden, terwijl youngtimers wel worden aangepakt. Verder is aangegeven dat de ontheffing voor oldtimers

tegenstrijdig is, omdat de uitstoot van deze voertuigen juist zorgt voor slechte luchtkwaliteit. Door een andere indiener is juist gepleit voor een ontheffing voor historisch mobiel erfgoed, in ieder geval voor bewoners van Amsterdam. Weer een andere indiener verzoekt om een ontheffing voor oldtimers waarmee weinig kilometers worden gereden.

Reactie college

Oldtimers zijn voertuigen met een datum eerste toelating van 40 jaar en ouder. Deze zijn vrijgesteld op basis van landelijke regelgeving. De gemeente kan hier niet van afwijken. De vrijstelling voor oldtimers geldt landelijk, dus ook voor bewoners van Amsterdam, zoals een indiener verzoekt. Daarbij wordt niet gekeken naar het aantal gereden kilometers.

13.1.3 Kampeerwagens

Een indiener heeft aangegeven diens voertuig te gebruiken als camper, maar dat dit voertuig is niet vrijgesteld. Door andere indieners is gewezen op de wens voor een dagontheffing of strippenkaart voor campers. Ook is door een aantal indieners verzocht om een ontheffing voor campers die geregistreerd staan binnen de milieuzone. Een enkele indiener verzoekt om een ontheffing voor campers die als personenauto buiten de milieuzone geregistreerd staan. Verder is een indiener van mening dat campers ontheven moeten worden tot 2030. Weer een andere indiener vindt dat er geen ontheffing zou moeten worden verleend voor het verblijf op een camping in de milieuzone, omdat campers veel schadelijke stoffen uitstoten.

Reactie college

Het college merkt op dat voertuigen die als kampeerwagen (met code SA) bij de RDW staan geregistreerd op een adres in de milieuzone, op basis van landelijke regelgeving, zijn vrijgesteld. De vrijstelling geldt alleen in de milieuzone waarin het voertuig geregistreerd staat. Als het voertuig buiten de zone staat geregistreerd, geldt de vrijstelling niet.

“Geef bewoners een x aantal ontheffingen per jaar die ze kunnen inzetten. Zodat er alsnog bezoek kan komen of de eigen situatie leuk blijft, zodat in de stad wonen leuk blijft voor iedere Amsterdammer!”



Gelet op het doel van de milieuzone ziet het college geen reden om een ontheffing te verlenen voor kampeerwagens die buiten de zone staan geregistreerd. Juist deze voertuigen hebben meestal een lagere emissieklasse en zijn relatief vervuילend. De ontheffing voor het verblijf op een camping in de milieuzone – camping Vliegenbos en camping Zeeburg – blijft wel bestaan. Deze is destijds in het leven geroepen, omdat de campingeigenaren voor wat betreft hun omzet, afhankelijk zijn van deze (oudere) voertuigen. 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.

13.1.4 Weinig rijden in de zone

Door een aantal indieners is verzocht om een ontheffing bij weinig rijden in de zone. Daarbij is aangegeven dat men, wanneer maar weinig met het voertuig binnen de milieuzone wordt gereden, onevenredig hard wordt geraakt, omdat er (hoge) kosten moeten worden gemaakt voor de aanschaf van een ander voertuig ten opzichte van een kleine milieuwinst.

Reactie college

Het college ziet geen reden om een ontheffing te verlenen als weinig met een voertuig in de milieuzone wordt gereden. Het college hanteert het uitgangspunt dat iedereen die een vervuילend 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 (door alle voertuigen in Amsterdam) heeft echter wel een negatieve impact op de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam.

13.1.5 Ouderen

Enkele indieners hebben verzocht om een ontheffing voor ouderen of voor mensen die dermate slecht ter been zijn dat ze niet buiten de milieuzone kunnen parkeren.

“Ik mis overwegingen over oldtimers in het besluit. Mijns inziens moet de gemeente in lijn met de landelijke (mobiele) erfgoedregels ook aandacht schenken aan historisch mobiel erfgoed.”

Reactie college

Het college ziet geen reden om een ontheffing voor ouderen op te nemen in het ontheffingenbeleid. De situatie, al dan niet medisch, van een persoon verschilt immers van geval tot geval en is lang niet altijd gebonden aan leeftijd. Het college acht dit, los van de vraag waar dan de grens zou moeten worden getrokken, daarom geen goed toetsingscriterium. Ook is er geen specifieke ontheffing opgenomen voor mensen die slecht ter been zijn. Wel is er een ontheffing mogelijk als kan worden aangetoond dat het voertuig in verband met een handicap is aangepast voor minimaal € 500,-. Het kan daarbij gaan om 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. Dat het voertuig is aangepast kan worden aangetoond met een factuur in combinatie met foto's van de aanpassing(en) waarop tevens het kenteken van het voertuig zichtbaar is. Als de ontheffing wordt verleend, geldt deze landelijk. Verder wijst het college op de hardheidsclausule. Deze is bedoeld voor uitzonderlijke situaties waarbij toepassing van het beleid tot onevenredige gevolgen leidt. Daarbij wordt altijd eerst gekeken of er een alternatief is. Als sprake is van een alternatief komt men niet in aanmerking voor een ontheffing op basis van de hardheidsclausule. Medische situaties in het kader van de hardheidsclausule worden altijd voorgelegd aan de GGD. Verder is er een sloopsubsidie beschikbaar die een bijdrage kan leveren aan een schoner alternatief. Voor meer informatie over de sloopsubsidie hierover verwijst het college naar paragraaf 13.2 van deze nota van beantwoording. Daarnaast geldt de aanscherping van de milieuzone alleen voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's met emissieklasse 4. Er zijn volgens het college voldoende, betaalbare (tweedehands) alternatieve voertuigen of vervoersmogelijkheden beschikbaar, die na de aanscherping de milieuzone nog in mogen.

13.1.6 Marktkooplui

Door een enkele indiener is gepleit voor een ontheffing voor marktkooplui.

Reactie college

Het college heeft geen specifieke ontheffing opgenomen voor marktkooplui. De meeste marktkooplui zijn in het bezit van een bedrijfs- en vrachtauto. Het college meent dat met de landelijke overgangsregeling die geldt voor bedrijfs- en vrachtauto's, de landelijke vrijstellingen, subsidie-regelingen en het ontheffingenbeleid een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen. Hiermee kan deze groep ondernemers ook meedoen aan de transitie, al dan niet met een tussenstap, zodat



de markten zullen blijven bestaan. Voor meer informatie verwijst het college naar de hoofdstukken 7 en 14 van de nota van beantwoording over de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's op de [website](#).

Daarnaast blijft het altijd mogelijk om in uitzonderlijke situaties, waarbij toepassing van het beleid tot onevenredige gevolgen leidt, een beroep te doen op de hardheidsclausule. Daarbij wordt altijd eerst gekeken of er een alternatief is. Als sprake is van een alternatief komt men niet in aanmerking voor een ontheffing op basis van de hardheidsclausule.

13.1.7 Medisch

Door enkele indieners is verzocht om een ontheffing voor mindervaliden.

Reactie college

Zoals ook is opgenomen onder paragraaf 13.1.5 is er een ontheffing mogelijk als kan worden aangetoond dat het voertuig voor minimaal € 500,- is aangepast vanwege een handicap. Het kan daarbij gaan om 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. Dat het voertuig is aangepast kan worden aangetoond met een factuur in combinatie met foto's van de aanpassing(en) waarop tevens het kenteken van het voertuig zichtbaar is. Als de ontheffing wordt verleend, geldt deze landelijk. Verder blijft het mogelijk om in uitzonderlijke situaties, waarbij toepassing van het beleid tot onevenredige gevolgen leidt, een beroep te doen op de hardheidsclausule. Daarbij wordt altijd eerst gekeken of er een alternatief is. Als sprake is van een alternatief komt men niet in aanmerking voor een ontheffing op basis van de hardheidsclausule. Medische situaties in het kader van de hardheidsclausule worden altijd voorgelegd aan de GGD.

“Client stelt zich op het standpunt dat het ontwerpverkeersbesluit onvoldoende rekening houdt met ouderen zoals mijn client, die door hun leeftijd en/of gezondheid beperkt zijn in hun mobiliteit. Hierdoor zijn zij niet in staat om hun auto buiten de milieuzone te parkeren en al dan niet met openbaar vervoer hun woning te bereiken.”

13.1.8 Brommobielen en canta's

Een enkele indiener heeft aangegeven dat canta's en brommobielen toegang tot de milieuzone moeten blijven behouden.

Reactie college

Brommobielen blijven toegang houden tot de milieuzone. Ook canta's mogen in de milieuzone blijven rijden. Canta's zijn gehandicaptevoertuigen en hebben geen kentekenplaat, waardoor op het gebruik van deze voertuigen niet zal worden gehandhaafd.

13.1.9 Overig

Door enkele indieners is verzocht om een ontheffing voor een specifieke plek, situatie of organisatie. Zo is gevraagd om ontheffing voor bewoners van de Jan Evertsenstraat aan de rand van de milieuzone om toch in de milieuzone te kunnen parkeren wanneer er buiten de zone geen parkeergelegenheid is. Ook wordt verzocht om coulance wanneer de Ring A10 vaststaat en men via een omweg door de milieuzone op een bestemming buiten milieuzone kan komen. Verder is verzocht om een ontheffing voor non-profitorganisaties die geen winst maken en daardoor niet kunnen investeren.

Reactie college

Het college begrijpt dat de indieners het liefst zouden zien dat er voor een bepaalde plek in de stad of voor een bepaalde situatie een uitzondering zou worden gemaakt. Al deze uitzonderingen samen hebben echter een negatieve impact op de luchtkwaliteit en ondermijnen daarmee het effect van de milieuzone. Bovendien draagt dit niet bij aan een duidelijke omvang van de milieuzone. Het college ziet daarom geen reden om voor het bovenstaande een uitzondering te maken. In uitzonderlijke situaties, waarbij toepassing van het beleid tot onevenredige gevolgen leidt, blijft het mogelijk om een beroep te doen op de hardheidsclausule. Daarbij wordt altijd eerst gekeken of er een alternatief is. Als sprake is van een alternatief komt men niet in aanmerking voor een ontheffing op basis van de hardheidsclausule.



13.2 Subsidie

Door verschillende indieners is aangegeven dat sloop niet duurzaam is. Anderen vinden sloop juist beter dan verkoop van het voertuig, omdat bij verkoop het probleem wordt verplaatst. Weer een ander stelt dat bij een vast bedrag voor sloop het probleem zich verplaatst, omdat mensen het voertuig dan gaan verkopen. Ook is door een aantal indieners aangegeven dat het sloopbedrag te laag is. Door een indiener is aangegeven dat de waarde van het voertuig hoger ligt, wat leidt tot onevenredige kosten voor de burger. Verder is voorgesteld om de hoogte van de sloopvergoeding te koppelen aan de vervangingswaarde of dagwaarde van de auto en geen vast bedrag te hanteren. Ook is door een indiener naar voren gebracht dat het aanvraagproces moet worden aangepast. Door een aantal indieners is verzocht om een subsidie voor de aanschaf van schoner vervoer. Een enkele indiener verzoekt in plaats van sloopsubsidie om een subsidie voor de verkoop van diens auto. Tot slot is door enkele indieners verzocht om een vergoeding voor de ombouw naar elektrisch, waarbij is aangegeven dat dit milieu ontlastend is.

Reactie college

Het college merkt op dat het slopen van een voertuig niet verplicht is. Er kan ook voor worden gekozen om het voertuig te verkopen of enkel met het voertuig buiten de zone te rijden. De gemeente verplicht dus niet tot slopen, maar wil de sloop van vervuilende dieselpersonenauto's en bedrijfsauto's wel stimuleren. Omdat dieselpersonen- en bedrijfsauto's met emissieklasse 4 per 1 januari 2025 geen toegang meer hebben tot de milieuzone, biedt de gemeente sinds 1 oktober 2023 voor deze voertuigen een sloopsubsidie aan. De aanvraag kan worden ingediend nadat het voertuig is gesloopt. Het voertuig mag echter niet zijn gesloopt vóór 6 juni 2023. Men moet minimaal 6 maanden ononderbroken eigenaar van het voertuig zijn op het moment van slopen.

“De auto is voor mij meer waard dan wat ik met de sloopsubsidie er voor terug krijg. Als ik de auto verkoop krijg ik er niet genoeg voor terug om een andere auto te kopen. Ik wil graag de subsidie krijgen als ik de auto verkoop (in plaats van sloop) met het bedrag dat de koop opbrengt samen met de subsidie verwacht ik wel een andere auto te kunnen kopen.”

De subsidie voor het slopen van een dieselpersonenauto bedraagt € 1000,- met 50% extra subsidie voor stadspashouders, wat neerkomt op een bedrag van € 1500,-. Het subsidiebedrag voor een bedrijfsauto is € 1500,- met 50% extra subsidie voor stadspashouders, wat neerkomt op een bedrag van € 2250,-. De subsidieaanvraag kan worden ingediend tot en met 30 juni 2025 of tot het subsidieplafond is bereikt, en betreft een eenmalige subsidie per voertuigcategorie. Een volledig overzicht van de voorwaarden, staat op de website [Subsidieregeling Duurzame Sloop](#).

De marktwaarde van een auto ligt, in het algemeen, hoger dan het bedrag dat kan worden verkregen bij sloop. Het doel van de regeling is ook niet om te concurreren met de prijzen die een deel van de voertuigeigenaren op de vrije markt kan ontvangen bij de doorverkoop of export van hun voertuig. De regeling is aantrekkelijk voor mensen die oude voertuigen hebben, die niet veel meer waard zijn op de tweedehands markt. Daarnaast merkt het college op dat het subsidiebedrag een tegemoetkoming is en daardoor, zoals sommige indieners aangeven, inderdaad niet altijd toereikend om een vervangend voertuig te kopen. Stadspashouders krijgen extra subsidie om net zoals mensen zonder stadspas ook de overstap naar een schoner alternatief te kunnen maken. Het uitgangspunt is dat Amsterdammers die een vervuilend 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.

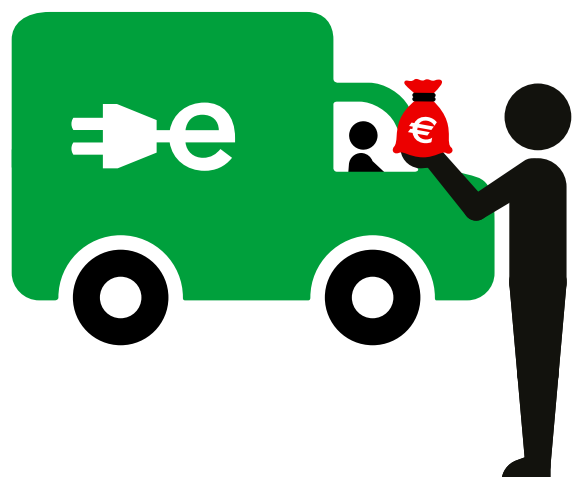
Er is geen aanvullende aanschafsubsidie beschikbaar. De gemeente heeft namelijk aanvullend de ambitie om het autoverkeer in de stad te verminderen. Een toename van voertuigen of het gelijk houden hiervan is dus niet wenselijk. Het college heeft daarom gekozen voor een sloopregeling en niet voor een vervangings- of aanschafregeling. Ten aanzien van het voorstel om naar de dagwaarde van een individueel voertuig te kijken en geen vast bedrag te hanteren merkt het college aanvullend op dat zij dit niet reëel acht omdat dit, naast het bovenstaande, tot ingewikkelde discussies zou leiden.



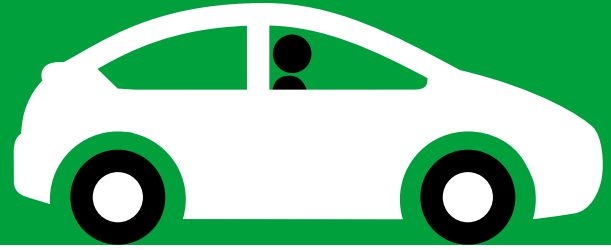
Verder merkt het college op zij geen reden ziet het aanvraagproces aan te passen. Met het oog op een zo eenvoudig mogelijk uitvoeringsproces, is er juist voor gekozen de regeling zo in te richten dat het voertuig eerst wordt gesloopt en dat pas daarna de aanvraag wordt gedaan. Op die manier kan de subsidie direct vastgesteld worden.

Daarnaast is er geen subsidie beschikbaar voor de verkoop van een auto. Het college wil via de aanscherping van de milieuzone bijdragen aan een schonere lucht. Gebruik van de sloopsubsidie zorgt ervoor dat oude voertuigen niet meer rondrijden, ook niet buiten Amsterdam. Dit draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, zowel binnen als buiten Amsterdam. Het staat een eigenaar uiteraard altijd vrij het voertuig te verkopen.

Het college juicht elektrisch rijden toe, gelet op de positieve effecten ervan op de luchtkwaliteit en de CO₂-uitstoot. Voor personen die overwegen een nieuwe of tweedehands elektrische auto te kopen of te leasen stelt het Rijk een subsidie beschikbaar: de subsidie elektrische personenauto's particulieren (SEPP). Het college verwijst voor meer informatie hierover naar de website [Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren \(SEPP\)](#). Echter, ten aanzien van het verzoek om een vergoeding voor de ombouw naar elektrisch, merkt het college op dat het niet verplicht is om per 2025 over te stappen naar een uitstootvrije personen- of bedrijfsauto. Dieselpersonen- en bedrijfsauto's met emissieklasse 5 of hoger hebben dan immers nog toegang tot de milieuzone. Personen- en bedrijfsauto's op benzine blijven per 2025 toegang behouden tot de milieuzone ongeacht de emissieklasse van het voertuig. De gemeente wil wel de eisen voor het verlenen van een nieuwe parkeervergunning per 1 januari 2025 aanscherpen naar emissieklasse 5 of hoger. Dit geldt voor zowel diesel- als benzinevoertuigen. Dat betekent dat voertuigeigenaren vanaf 1 januari 2025 niet meer in aanmerking komen voor een nieuwe parkeervergunning met een benzine-, diesel- of ander koolstofhoudende brandstofauto met emissieklasse 4 of lager. Voor bepaalde situaties geldt een overgangsregeling. Meer informatie daarover is te vinden op [parkeervergunning vervuilende auto](#). Het college heeft op 2 april 2024 ingestemd met het vrijgeven van dit beleidsvoornemen voor inspraak. De inspraak liep van 22 april tot en met 10 juni 2024. Einde zomer hoopt het college hier een definitief besluit over te nemen.



H14



Zienswijzen over schade

Twee indieners hebben een zienswijze ingediend over schade als gevolg van de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's. Een indiener vraagt wie de financiële schade gaat opvangen. Een andere indiener is van oordeel dat bij de aanschaf van de personenauto tien jaar geleden door de gemeente gewaarschuwd had moeten worden dat dieselloertuigen zouden worden geweerd. Als de gemeente dat toen nog niet wist en nu het voertuig wil weren, moet de schade die daarbij optreedt worden vergoed. Deze indiener stelt zich daarnaast op het standpunt dat de maatregel een discriminatoir karakter heeft omdat er voor de ene burger wel (forse) schade optreedt en voor de andere burger niet.

Reactie college

Naar aanleiding van de zienswijzen over schade merkt het college het volgende op. Schadevergoeding kan worden toegekend 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 aangescherpte milieuzone voor dieselpersonenauto's niet als een onrechtmatig besluit. Voor een toelichting op de redenen voor aanscherping van de milieuzone en de onderbouwing ervan verwijst het college naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording. Het college is daarnaast van mening dat er tijdig door de gemeente over de invoering van de milieuzone voor personenauto's is gecommuniceerd. Voor een overzicht van de communicatie die rond de

aanscherping van de milieuzone heeft plaatsgevonden, verwijst het college naar hoofdstuk 9 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 bij de rechter en om schadevergoeding te vragen.

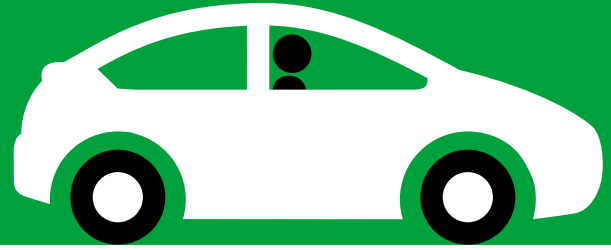
Voertuigbezitters die van mening zijn dat zij financiële schade ondervinden, kunnen ook een verzoek om nadeelcompensatie indienen. Bij nadeelcompensatie is het besluit dat de gemeente heeft genomen rechtmatig, maar ondervindt een inwoner of ondernemer daar toch financiële schade van. Om in aanmerking 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 2022³⁶ en de website van de gemeente Amsterdam.³⁷

Het college deelt niet het standpunt dat het verkeersbesluit tot aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's een discriminatoir karakter heeft. Voertuigen worden geweerd op basis van een objectief criterium, te weten de emissieklasse van het voertuig, waarbij geldt dat voertuigen met de laagste emissieklassen het eerst worden geweerd omdat ze het oudst en het meest vervuילend zijn. Het college verwijst voor de onderbouwing van de noodzaak van de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording.

“Het is jammer, dat ik voor die paar ritjes die ik jaarlijks maak mijn auto, die in goede staat is, volgend jaar moet laten slopen en een andere moet aanschaffen. Dat levert geen noemenswaardige milieuwinst op tegen een aanzienlijk financiële schade voor mij.”

³⁶ Verordening nadeelcompensatie Amsterdam 2022 | Lokale wet- en regelgeving (overheid.nl)

³⁷ Nadeelcompensatie aanvragen - Gemeente Amsterdam



H15

Zienswijzen over handhaving

Handhaving

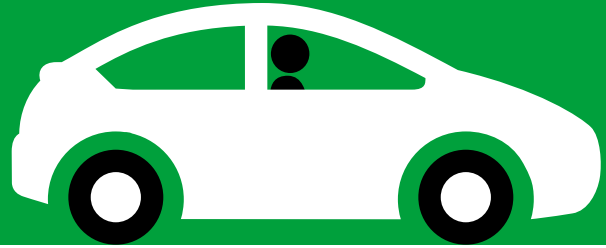
Enkele indieners hebben een zienswijze ingediend over de handhaving van milieuzones in het algemeen. Zij vinden dat deze beter moet. Ook vinden de indieners dat vervuilers zwaarder moet worden beboet.

Reactie college

Het college merkt op dat de handhaving van de huidige milieuzones plaatsvindt 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. Ook de toekomstige milieu- en uitstootvrije zones zullen op deze manier worden gehandhaafd. Overtreding leidt tot het opleggen van een geldboete op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder). Deze wordt geïnd door het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB). De boete voor overtreding van de toegangseisen van de huidige milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's bedraagt in 2024 € 120,-. Wat de hoogte van de boete voor overtreding van de aangescherpte milieuzone in 2025 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 aangescherpte milieuzone en uitstootvrije zones.

“Ik denk dat dit de goede richting is. We moeten ergens beginnen. De samenleving zal zich aan de nieuwe regels aanpassen. Wel moet er worden gehandhaafd. Dat is het grote probleem: regels genoeg, geen handhaving.”





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 milieuzone voor dieselpersonenauto'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

Inspraak

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

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 milieuzone personenauto 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 milieuzone in te rijden in een individueel geval, zoals de ontheffing voor een personenauto die vanwege een handicap voor meer dan € 500,- is aangepast

Ontwerpverkeersbesluit

Het voorgenomen plan van het college om de milieuzone voor dieselpersonenauto's in Amsterdam aan te scherpen, 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 Weesp 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

Vrijstelling

Een uitzondering op het verbod om de milieuzone 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

Wm

Wet Milieubeheer

Wvw

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 milieuzone personenauto 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
Mei 2024, Amsterdam

amsterdam.nl