

# **Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp verkeersbesluit milieuzone dieselpersonenauto**

gemeente Eindhoven  
Ruimtelijk Beleid en Ontwikkeling  
Concept  
3 juni 2026

## **Inhoudsopgave**

<b>1.1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>1.2.</b>	<b>De procedure</b>	<b>3</b>
<b>1.3.</b>	<b>Overzicht van zienswijzen</b>	<b>5</b>
<b>1.4.</b>	<b>Reactie en conclusie van het college</b>	<b>6</b>
<b>1.5.</b>	<b>Definitief verkeersbesluit en verdere invoering</b>	<b>8</b>
<b>2.1.</b>	<b>Zienswijze waarin de milieuzone wordt gesteund</b>	<b>9</b>
<b>2.2.</b>	<b>Onderbouwing van de milieuzone</b>	<b>9</b>
<b>2.3.</b>	<b>Omvang van de milieuzone</b>	<b>11</b>
<b>2.4.</b>	<b>Alternatieve toelatingseisen</b>	<b>11</b>
<b>2.5.</b>	<b>Specifieke gevolgen van de milieuzone</b>	<b>12</b>
<b>2.6.</b>	<b>Alternatieve oplossingen</b>	<b>13</b>
<b>2.7.</b>	<b>Moment van invoering</b>	<b>14</b>
<b>2.8.</b>	<b>Communicatie, participatie en inspraak</b>	<b>14</b>
<b>2.9.</b>	<b>Relatie met andere maatregelen</b>	<b>15</b>
<b>2.10.</b>	<b>Elektrisch rijden</b>	<b>15</b>
<b>2.11.</b>	<b>Laadvoorziening</b>	<b>16</b>
<b>2.12.</b>	<b>Flankerend beleid</b>	<b>17</b>
<b>2.13.</b>	<b>Schade</b>	<b>17</b>
<b>2.14.</b>	<b>Handhaving, monitoring en bebording</b>	<b>17</b>
<b>2.15.</b>	<b>Overige zienswijzen</b>	<b>18</b>

## **1.1. Inleiding**

De gemeente Eindhoven wil de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen als gevolg van de mobiliteit in de stad verminderen. Een belangrijke maatregel om de doelen te bereiken is de uitbreiding van de bestaande milieuzone en de invoering van een nul-emissiezone binnen de ring voor vracht- en bestelvoertuigen.

De gemeenteraad van Eindhoven heeft op 16 september 2020 onder meer besloten in te stemmen met per 1 januari 2025 het toegangsregime van de milieuzone uit te breiden met dieselpersonenauto's met tenminste emissieklasse 5. Omdat eind 2023 een ontwerp-wetvoorstel voor wijziging van het RVV 1990 door de Tweede Kamer onverwacht controversieel was verklaard, was de benodigde wetgeving niet tijdig gereed en is het besluit tot invoering van de milieuzone voor dieselpersonenauto's in Eindhoven in 2024 uitgesteld. Inmiddels is de benodigde wetgeving in het RVV 1990 doorgevoerd en neemt gemeente Eindhoven alsnog dit besluit.

De invoering van de milieuzone voor dieselpersonenauto's maakt onderdeel uit van het stappenplan 'Nul-emissiezone binnen de Ring' dat zich richt op het 'verschonen van gemotoriseerd verkeer'. Met deze verschoningsmaatregelen worden andere mobiliteitsmaatregelen versterkt. Denk hierbij aan het autoluw maken van het centrum en het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoergebruik en van deelsystemen. De maatregelen zijn noodzakelijk om de klimaatdoelstelling te realiseren, met als doel 55% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot vanuit mobiliteit in 2030 ten opzichte van de situatie in 1990. Op advies van de GGD, het Longfonds en in navolging van andere gemeenten is in het bestuursakkoord 2022 – 2026 opgenomen dat Eindhoven ernaar streeft om in 2030 te voldoen aan de WHO-norm voor luchtkwaliteit. Eindhoven heeft zich daarnaast gecommitteerd aan het Schone Lucht Akkoord. Samen met de Rijksoverheid, de provincies en andere gemeenten streeft Eindhoven op grond van dit akkoord naar het realiseren van minimaal 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016. Een belangrijk uitgangspunt van het Schone Lucht Akkoord is met deze gezondheidswinst 5 extra levensmaanden te realiseren.

De invoering van de milieuzone voor dieselpersonenauto's is een aanvulling op de reeds van kracht zijnde milieuzone voor autobussen.

## **1.2. De procedure**

### **Uniforme openbare voorbereidingsprocedure**

Voor het instellen van een geslotenverklaring vanwege een milieuzone voor dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 en lager is op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 een verkeersbesluit vereist. Het college is op grond van artikel 18, eerste lid, sub d. van deze wet bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten.

Gemeente Eindhoven heeft ervoor gekozen om dit te doen op basis van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure. Deze uitgebreide procedure stelt de gemeente in staat het besluitvormingsproces zorgvuldig te doorlopen. Aan de hand van ontvangen zienswijzen kan vooraf een inventarisatie van de belangen plaatsvinden, waarna een goede belangenafweging kan worden gemaakt ten behoeve van de definitieve besluitvorming. De betrokken doelgroep is bij de terinzagelegging van het ontwerp-verkeersbesluit zo gericht mogelijk geïnformeerd over de invoering van de milieuzone en werd daarmee ook in staat gesteld een zienwijze in te dienen. In deze Nota van beantwoording zijn deze zienswijzen gebundeld en voorzien van een reactie van het college.

In november 2023 is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure reeds opgestart. Een ontwerp-verkeersbesluit heeft ter inzage gelegen. Zoals hierboven aangegeven, is het definitieve besluit echter uitgesteld vanwege de destijds ontbrekende landelijke wetgeving. Inmiddels kan op grond van het RVV 1990 alsnog een definitief verkeersbesluit worden genomen. Vanwege de inmiddels verstreken tijd en omwille van de zorgvuldigheid, heeft het college besloten om de uniforme openbare voorbereidingsprocedure nogmaals op te starten en een ontwerp-verkeersbesluit opnieuw ter inzage te leggen. Hiermee is er voor eenieder opnieuw de mogelijkheid ontstaan om een (aanvullende) zienwijze op het voorgenomen besluit in te dienen. De in 2023 ontvangen zienswijzen zijn in de huidige procedure betrokken. Deze zijn integraal in deze Nota van beantwoording meegenomen.

### **Ontwerp-verkeersbesluiten en zienwijzeperiode**

Van het eerste ontwerp-verkeersbesluit is op 6 november 2023 een kennisgeving gedaan in het Gemeenteblad van Eindhoven (Gemeenteblad 2023, nr. 471939). Het eerste ontwerp-verkeersbesluit en bijlagen hebben van 7 november tot en met 18 december 2023 zowel digitaal als fysiek ter inzage gelegen. Van het tweede ontwerp-verkeersbesluit is op 19 februari 2026 een kennisgeving gedaan in het Gemeenteblad van Eindhoven (Gemeenteblad 2026, 77146). Het tweede ontwerp-verkeersbesluit en bijlagen hebben van 19 februari tot en met 2 april 2026 zowel digitaal als fysiek ter inzage gelegen. Binnen deze termijnen kon eenieder in de vorm van een zienwijze een mening / reactie geven op het voorgenomen besluit .

Het verkeersbesluit is hiermee zorgvuldig voorbereid. Daarnaast liggen diverse onderzoeken, adviezen en rapportages aan het definitieve besluit ten grondslag.

### **Communicatie voorafgaand aan de publicatie**

Voorafgaand aan de terinzagelegging van de ontwerp-verkeersbesluiten is er op verschillende wijzen gecommuniceerd over de maatregelen. Dit betreft in ieder geval het volgende:

- Periodiek geactualiseerde gemeentelijke webpagina op de plannen voor de nul-emissiezone en milieuzone;
- Rond de 2000 brieven naar eigenaren van oude dieselpersonenauto's (euro 4 en lager). Er is driemaal op verschillende momenten een brief gestuurd;
- Brieven naar alle samenwerkingspartners in de (binnen)stad en regio;
- Bericht op Chainels (communicatieplatform waar alle ondernemers in de binnenstad actief op zijn).

### 1.3. Overzicht van zienswijzen

#### Ingediende zienswijzen

Er zijn in 2023 62 reacties ingediend op het ontwerp-verkeersbesluit voor de invoering van de milieuzone voor dieselpersonenauto's. In 2026 zijn er 23 reacties ingediend op het ontwerp-verkeersbesluit.

Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend en daarmee ook in de behandeling meegenomen. Het college waardeert het dat de indieners hun mening hebben gegeven over de voorgenoemde maatregelen. Op deze manier heeft het college de specifieke belangen zorgvuldig kunnen afwegen en in de besluitvorming kunnen betrekken, om zo tot een goed overwogen en gemotiveerd besluit te komen.

#### Opbouw Nota van beantwoording

Veel reacties gaan in op meerdere aspecten van de milieuzone en zijn beschouwd als meerdere zienswijzen. In 2023 kon men zowel een zienswijze indienen op het besluit voor de milieuzone als op het besluit voor de zero-emissiezone. Een deel van die zienswijzen had betrekking op de zero-emissiezone en deze zijn daarom destijds meegenomen in de besluitvorming tot invoering van de zero-emissiezone. Dit verklaart waarom er in 2023 minder zienswijzen waren op de milieuzone dan het totaal aantal reacties. Alle zienswijzen zijn allereerst gecategoriseerd en vervolgens, waar het gelijkaardige zienswijzen, betrof samengevat. Per onderwerp geeft het college een inhoudelijke reactie en toelichting op de gemaakte overwegingen. In de tabel hieronder is de categorisering en het aantal ingediende zienswijzen per categorie weergegeven voor zowel 2023 als 2026.

	Categorisering van de zienswijzen milieuzone	Aantallen 2023	Aantallen 2026
1	Zienswijze waarin milieuzone wordt gesteund	5	3
2	Onderbouwing van de milieuzone	4	5
3	Omvang van de milieuzone	4	1
4	Alternatieve toelatingseisen	6	4
5	Specifieke gevolgen van de milieuzone	8	7

6	Alternatieve oplossingen	8	2
7	Moment van invoering	1	1
8	Communicatie, participatie en inspraak	2	2
9	Relatie met andere maatregelen	0	3
10	Elektrisch rijden	2	1
11	Laadvoorziening	0	1
12	Flankerend beleid	2	1
13	Schade	2	2
14	Handhaving, monitoring en bebording	1	0
15	Niet eens zonder inhoudelijke onderbouwing	5	3
16	Reactie op zero-emissiezone vracht- en bestel (buiten scope van dit besluit)	12	2
	Totaal:	50	38

## 1.4. Reactie en conclusie van het college

### Reactie van het college

De ingediende zienswijzen zijn door het college stuk voor stuk zorgvuldig gelezen en het college dankt de indieners voor hun reacties. Een deel van de indieners is positief gestemd over de maatregelen. De meeste indieners maken zich zorgen om de mogelijke impact van de maatregel voor specifieke situaties of doelgroepen. Het college is ervan overtuigd dat de luchtkwaliteit wordt verbeterd en CO<sub>2</sub>-reductie gerealiseerd wordt met de invoering van de milieuzone voor de voertuigcategorie 'dieselpersonenauto'. Het belang van voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade en ook de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer en van het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik laat het college zwaarder wegen dan het belang van het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van verkeer. Voor doelgroepen en situaties waar de milieuzone onevenredig individuele impact zou hebben is volgens het college voorzien in vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden. Daarnaast is er volgens het college met een sloopregeling en een aanvullende subsidieregeling voor duurzame alternatieven, in combinatie met alle beschikbare vervoersalternatieven, voldoende perspectief voor eigenaren van een oudere dieselpersonenauto. Hiermee zijn volgens het college de mogelijke nadelige algemene economische gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit kunnen ondervinden, voldoende ingeperkt.

Het college neemt dan ook het definitieve besluit tot het instellen van een geslotenverklaring vanwege een milieuzone voor dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 en lager per 1 januari 2027.

Wel hebben de ingediende zienswijzen en ontwikkelingen ertoe geleid dat het college op enkele punten het voorgenomen verkeersbesluit en bijbehorend ontheffingenbeleid heeft aangepast. Het ontheffingenbeleid wordt gelijktijdig met het verkeersbesluit door het college vastgesteld. Tevens zijn teksten in het definitieve besluit hier en daar verduidelijkt en aangescherpt.

### **Aanpassingen bij het definitieve verkeersbesluit**

Op basis van de zienswijzen zijn de volgende aanpassingen gedaan in het definitieve verkeersbesluit voor de invoering van de milieuzone voor dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 en lager.

- In het ontheffingenbeleid is de mogelijkheid opgenomen om een dagontheffing aan te vragen tot maximaal 12 keer per kenteken per kalenderjaar. Hiermee geeft het college ruimte aan situaties en doelgroepen die toch een keer incidenteel in de milieuzone moeten zijn. Deze ontheffing was in het ontheffingenbeleid bij het ontwerp besluit van 2023 nog niet opgenomen.
- In het ontheffingenbeleid wordt de ontheffing van voertuigen met carrossiecode SA (kampeervoertuigen) uitgebreid naar alle voertuigen in plaats van alleen voertuigen waarvan de houder van het kenteken woonachtig is in de milieuzone. Argument hiervoor is dat kampeervoertuigen niet voor dagelijks gebruik worden ingezet en dat dit nu tevens ook zo is geregeld binnen het regime voor de zero-emissiezone voor de kampeervoertuigen die als bestelvoertuig geregistreerd staan. Daarmee zorgen we ervoor dat voor alle kampeervoertuigen in Eindhoven dezelfde regels gelden en dat deze voertuigen allemaal automatisch toegang hebben tot de milieuzone en zero-emissiezone zonder onnodige administratieve handelingen vanuit eigenaren van kampeervoertuigen.

Naast bovenstaande aanpassing is in het definitieve verkeersbesluit ook de begrenzing van de milieuzone voor dieselpersonenauto's aangepast. Hierbij valt bedrijventerrein De Kade voorlopig buiten de milieuzone voor dieselpersonenauto's. Deze aanpassing is nodig omdat er nog een gesprek loopt met ondernemers op De Kade over afspraken met betrekking tot de verduurzaming van mobiliteit in dit gebied. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan zal de begrenzing van de milieuzone voor dieselpersonenauto's op een later moment nog aangepast worden. Hiervoor wordt dan een separaat besluit genomen.

## **1.5. Definitief verkeersbesluit en verdere invoering**

Het college begrijpt dat de nieuwe verkeerssituatie wennen is en zeker in het begin voor onzekerheid kan zorgen. Daarom zal het college zorg besteden aan een soepele overgang.

In de tweede helft van 2026 worden eigenaren van dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 en lager in Eindhoven opnieuw geïnformeerd over de milieuzone. Daarnaast worden in de eerste 2 maanden na invoering alleen waarschuwingen gestuurd aan eigenaren van voertuigen die niet voldoen aan het toegangsregels. Zo kunnen bestuurders wennen aan de nieuwe toegangseisen.

Op de verkeersmaatregel uit dit verkeersbesluit zal worden gehandhaafd. Hiervoor wordt handhaving ingezet middels het verwerken van kentekengegevens van voertuigen die met behulp van Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's op of aan de weg zijn verzameld, in combinatie met handhaving door daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsambtenaren.

De samengevatte zienswijze is telkens cursief weergegeven. De reactie van het college volgt er telkens direct onder.

## **2.1. Zienswijze waarin de milieuzone wordt gesteund**

*Er zijn enkele reacties waarbij wordt aangegeven dat de invoering van een milieuzone een goed idee is. Als redenen wordt daarvoor benoemd dat de luchtkwaliteit binnen de stad slecht is en dat maatregelen die dat verbeteren belangrijk zijn. Ook wordt benoemd dat minder gemotoriseerd verkeer en meer ruimte voor voetgangers en OV fijn is.*

Het college is verheugd om te lezen dat de indieners de maatregel ondersteunen. Het invoeren van de milieuzone naar dieselpersonenauto's is immers één van de maatregelen die het college wil nemen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Eindhoven te verbeteren. Daarnaast wordt de CO<sub>2</sub> uitstoot hiermee ook verminderd en zetten we als stad een nieuwe stap richting volledig uitstootvrije mobiliteit in 2038, conform de ambitie die door de gemeenteraad met het Masterplan Mobiliteit 2050 op 12 maart 2024 is vastgesteld. Tegelijkertijd werkt de gemeente samen met de partners in en buiten de stad aan het terugdringen van de uitstoot bij andere sectoren, zoals de industrie en de gebouwde leefomgeving.

## **2.2. Onderbouwing van de milieuzone**

*Enkele indieners geven aan dat geen wetenschappelijke onderbouwing is van het beoogde effect van de maatregel en keuze om deze maatregel in te zetten. Dit gaat in op de beperkte omvang van het aantal voertuigen dat door de maatregel geweerd wordt en de proportionaliteit van de maatregel. Er worden ook vragen gesteld over de aannames en kwaliteit van onderliggende onderzoeken en externe adviezen voor het besluit.*

Het college wijst erop dat er algemene wetenschappelijke consensus bestaat over het feit dat menselijk handelen (met name het verbranden van fossiele brandstoffen) een significant effect heeft op klimaatverandering. Het aanpassen van dit menselijk handelen levert een bijdrage aan het beperken van klimaatverandering en de ontwrichtende gevolgen die dit heeft voor de bewoners van onze planeet. Daarnaast levert het terugdringen van verbranding van fossiele brandstoffen een directe bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Eindhoven en daarmee aan het verbeteren van de gezondheid van inwoners en bezoekers. Dit wordt onderbouwd door de reeds bij het verkeersbesluit gevoegde bijlagen. Tevens heeft Eindhoven door bureau CE Delft in 2023 een studie laten

uitvoeren naar maatregelen om de schadelijke uitstoot van de mobiliteit te verminderen. Daaruit komt naar voren dat de inzet van een milieuzone en nul-emissiezone een essentiële en effectieve maatregel is.

Het college acht de invoering van de milieuzone voor dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 en lager noodzakelijk vanwege zwaarwegende klimaat-, milieu- en gezondheidsbelangen. De invoering van de milieuzone is één van de maatregelen die worden genomen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad te verbeteren. Ook wordt hiermee, in combinatie met de andere maatregelen, de uitstoot van CO<sub>2</sub> verminderd.

Het college realiseert zich dat de milieuzone gevolgen heeft voor individuele inwoners, ondernemers en bezoekers. Daarom is er een breed palet van alternatieven en ondersteunende maatregelen. Zo bieden alternatieve vervoerwijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer in veel gevallen een geschikt alternatief voor de auto. Daarnaast zijn er ook op veel plekken verspreid over de hele stad deelauto's beschikbaar die door iedereen gebruikt kunnen worden. Deze alternatieven stimuleert Eindhoven en er worden ook veel maatregelen getroffen om deze alternatieven steeds verder te verbeteren en aantrekkelijker te maken. Zie ook: [Masterplan Mobiliteit | OpenEindhoven](#)

Naast alternatieven voor de auto zijn er voor bijzondere doelgroepen en situaties vrijstellingen en ontheffingen mogelijk. De volgende voertuigen zijn vrijgesteld van de milieuzone:

- Oldtimer voertuigen ouder dan 40 jaar;
- Voertuigen die rolstoeltoegankelijk zijn;
- Kampeervoertuigen van bewoners binnen de milieuzone.

Verder is er ook nog ontheffing mogelijk voor later aangepaste rolstoel-toegankelijke voertuigen en een tijdelijke ontheffing totdat een uitstootvrij voertuig wordt geleverd. Ook bieden dagontheffingen de mogelijkheid om in de milieuzone te komen als dat incidenteel een keer nodig is.

Naast bovenstaande biedt het college al sinds 2025 een sloopregeling aan voor dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 en lager voor eigenaren binnen de ring. Ook is er sinds april 2026 een aanvullende subsidieregeling beschikbaar voor een duurzaam alternatief. [Sloopregeling vervuilende personenauto en aanschaf duurzaam vervoersalternatief | Gemeente Eindhoven](#)

Het college meent dat met deze maatregelen een evenwichtig pakket tot stand is gekomen, waarmee de individuele impact van de maatregel vermindert en er voldoende alternatieven beschikbaar zijn. Daarnaast blijft het altijd mogelijk om een ontheffing op basis van de afwijkingsbevoegdheid van het college aan te

vragen (hardheidsclausule) als er sprake is van een uitzonderlijke, schrijnende situatie, die vooraf niet voorzien is en waarvoor er geen alternatieven zijn.

We verwijzen in het verkeersbesluit naar achterliggende onderzoeken en adviezen voor de verantwoording van het besluit. Deze onderzoeken en adviezen zijn uitgevoerd door gerenommeerde en gespecialiseerde partijen. Het college ziet geen reden om deze uitkomsten ter discussie te stellen en gaat hier dan ook niet in op zeer specifieke vragen over de betrouwbaarheid van deze onderzoeken.

### **2.3. Omvang van de milieuzone**

*Een aantal indieners is van mening dat industrieterreinen binnen de zone zoals De Kade, de Hallenweg en de Scherpenakkerweg vrijgesteld zouden moeten zijn van de milieuzone. Ook voor de Woenselse Markt wordt dit gesteld. Ook wordt er gesteld dat door een zone met geografische afbakening de milieulast wordt verplaatst naar buiten de zone en/of er wordt gesteld dat het effect van de milieuzone lager is als voertuigen juist buiten de zone rijden.*

Het college benadrukt hierbij dat al in 2020 door de gemeenteraad een besluit is genomen en dat eenieder zich hierop heeft kunnen voorbereiden. De bestaande milieuzone geldt ook voor het gehele gebied binnen de ring en ook de zero-emissiezone /milieuzone voor vracht- en bestelvoertuigen geldt in het gehele gebied binnen de ring met uitzondering van de Kade. De Ring vormt een duidelijke en herkenbare grens voor alle inwoners, ondernemers en bezoekers en zorgt ook voor een verkeersveilige situatie, omdat voertuigen die geen toegang hebben op de kruispunten altijd de mogelijkheid hebben op andere richting op te slaan. Dit voorkomt onveilige / onverwachte keerbewegingen.

Als gevolg van de milieuzone rijden de meest vervuilende dieselvoertuigen niet meer binnen de Ring. Dit heeft niet alleen effect binnen de Ring, maar ook daarbuiten aangezien voertuigen om vanuit een herkomst of naar een bestemming binnen de milieuzone te komen vaak ook buiten de milieuzone rijden. Dit heeft dus ook positief effect buiten de milieuzone zoals in andere delen van de stad.

### **2.4. Alternatieve toelatingseisen**

*Meerdere indieners stellen vragen over de keuze voor de norm van euro 5 en hoger voor dieselpersonenauto's. Daarbij wordt ook gevraagd waarom het enkel dieselvoertuigen betreft en waarom er een uitzondering wordt gemaakt voor oldtimers. Ook wordt gevraagd waarom er niet zoals bij de zero-emissiezone overgangsregelingen zijn en particulieren ontheffing krijgen.*

Het college benadrukt dat met name oudere dieservoertuigen in substantiële mate bijdragen aan de uitstoot van schadelijke stoffen. Zie voor meer informatie het rapport [Emission Standards: Europe: Cars and Light Trucks \(dieselnet.com\)](https://dieselnet.com). Daarnaast biedt de landelijke wet- en regelgeving op dit moment de mogelijkheid om sinds 1 januari 2025 een milieuzone in te voeren voor dieselpersonenauto's met euroklasse 5 en hoger. Dit passen ook andere steden met een milieuzone voor dieselpersonenauto's toe. Voor benzinepersonenauto's hebben gemeenten op dit moment geen wettelijke mogelijkheid om een milieuzone in te voeren. Wanneer daar landelijk wetgeving over wordt vastgelegd, is de gemeente voornemens ook voor benzinepersonenauto's een minimumemissieklasse toe te passen conform de ambities vanuit het Masterplan Mobiliteit 2050. Wat betreft oldtimers betreft dit landelijke wetgeving waar we als gemeente Eindhoven niet van kunnen afwijken. De onderbouwing voor deze uitzondering is het relatief lage aantal oldtimers vergeleken met het totale aantal dieselpersonenauto's en bescherming van erfgoed. Voor meer informatie verwijzen we naar paragraaf 2.2.

De vergelijking met de zero-emissiezone voor vracht- en bestelvoertuigen gaat volgens het college niet op. De overgangsregelingen die voor deze zone zijn ingericht zijn gericht op relatief nieuwe voertuigen met als doel een redelijke afschrijvingstermijn mogelijk te maken. De milieuzone richt zich op oudere dieselpersonenauto's die al reeds zo'n 15 jaar of ouder zijn. Ook de ontheffing voor particulier gebruik van bestelvoertuigen in de zero-emissiezone is tijdelijk en tot 2030 beschikbaar. Daarnaast geldt de zero-emissiezone voor alle vracht- en bestelvoertuigen met een verbrandingsmotor en niet alleen diesel.

## 2.5. Specifieke gevolgen van de milieuzone

*Een aantal indieners stelt dat als gevolg van de milieuzone inwoners, met name binnen de zone, gedwongen worden hun voertuig weg te doen en dit niet eerlijk te vinden. Er wordt ook gesteld dat er geen onderscheid wordt gemaakt naar de mate van gebruik van de dieselauto door individuele gebruikers en dat niet iedereen de financiële middelen heeft om een vervangend voertuig aan te schaffen.*

De auto heeft voor een deel van de inwoners een belangrijke functie binnen de mobiliteit. Daarvoor zal in de stad ook ruimte zijn en blijven. Tegelijkertijd groeit en verandert de stad en heeft de samenleving een opgave om ook de mobiliteit te verduurzamen. Dit vraagt om beleid dat de schaarse ruimte in de stad evenwichtig verdeelt over functies en vervoerwijzen. In het Masterplan Mobiliteit 2050 heeft de gemeente haar visie op de mobiliteit binnen de stad uitgewerkt. Zie ook: [Masterplan Mobiliteit | OpenEindhoven](#). In dit masterplan is aangegeven dat de gemeente de verschoning van het wagenpark wil versnellen, onder andere met een milieuzone, maar dit te doen op basis van draagvlak en draagkracht.

Uitgangspunt is dat er voor alle doelgroepen voldoende betaalbare alternatieven beschikbaar blijven. Het college benadrukt wel dat dit niet per se altijd een auto zal zijn. Daarbij is het positieve effect op de luchtkwaliteit vooral ook ten gunste van de bewoners binnen de milieuzone.

Het college benadrukt dat de maatregel al reeds in 2020 is aangekondigd en dat inwoners naast alternatieven voor de auto ook nog altijd over kunnen gaan op een nieuwer tweedehands diesel- of benzinevoertuig waarmee er nog steeds een betaalbaar alternatief beschikbaar is. Daarnaast worden tweedehands elektrische voertuigen ook snel betaalbaarder en breder beschikbaar. In april 2026 worden er op de website autotrack.nl ruim 450 voertuigen aangeboden met emissieklasse 5 en hoger binnen de straal van 30 kilometer om Eindhoven voor een prijs van 5000 euro of lager waarvan ook nog meer dan 100 voertuigen voor een prijs lager dan 3000 euro te koop aangeboden worden.

Bij het invoeren van een milieuzone is het niet mogelijk om onderscheid te maken naar de mate waarin een voertuig wordt gebruikt. Dit is door een gemeente niet te controleren en daarmee niet te handhaven.

## **2.6. Alternatieve oplossingen**

*Verschillende indieners hebben suggesties gegeven voor alternatieven op de maatregel van de milieuzone. Zo wordt voorgesteld om bestaande auto's uit te faseren, bewoners binnen de zone een uitzondering te geven zodat zij wel met hun voertuig de zone in kunnen en er wordt voorgesteld om te zorgen voor goede alternatieven. Er is ook gesteld dat er onvoldoende alternatieve oplossingen onderzocht zijn zoals stimulerende maatregelen en maatregelen gericht op logistiek.*

Het college waardeert dat indieners meedenken over alternatieve oplossingen. Voor de beantwoording verwijzen we naar paragraaf 2.2, 2.4 en 2.5. Voor logistieke voertuigen zoals vracht- en bestelvoertuigen worden juist zwaardere maatregelen getroffen met de zero-emissiezone om deze te verschonen. Ook is begin van 2026 het Uitvoeringskader Duurzame Logistiek vastgesteld waarin maatregelen zijn opgenomen gericht op een duurzamere stadslogistiek. Maatregelen gericht op logistiek zijn dus onderzocht en zelf ook al toegepast.

Om bovengenoemde redenen acht het college het proportioneel dat de milieuzone geldt voor alle voertuigeigenaren zowel binnen als buiten Eindhoven. Daarbij is het college het volledig eens met de zienswijze dat er ook goede alternatieven in de stad beschikbaar moeten zijn en hier wordt dan ook volop op ingezet zoals in paragraaf 2.2 toegelicht.

## 2.7. Moment van invoering

*De termijn waarop dit wordt doorgevoerd is te kort waardoor inwoners en ondernemers niet voldoende kunnen anticiperen.*

Op 16 september 2020 is al door de Eindhovense gemeenteraad besloten tot de uitbreiding van de milieuzone naar dieselpersonenauto's met euroklasse 5 en hoger. Dit is ook uitgebreid gecommuniceerd via de gemeentelijke website. Daarnaast zijn alle voertuigeigenaren eind oktober 2023 gericht per brief geïnformeerd over de veranderingen en begin 2024 geïnformeerd over het uitstel van de invoeringsdatum. Op 26 januari 2026 zijn voertuigeigenaren opnieuw per brief geïnformeerd over de nieuwe invoeringsdatum van 1 januari 2027. Hiermee is er volgens het college dus ruim voldoende tijd voor voertuigeigenaren om op deze verandering te anticiperen.

*Welke garanties zijn er dat schonere dieselveertuigen de komende jaren wel toegestaan blijven?*

Tot 2030 zijn er geen maatregelen voorzien voor het inperken van het gebruik van dieselpersonenauto's met euroklasse 5 en 6 of voor personenauto's die rijden op benzine of gas. Voor 2030 is er een vastgestelde ambitie met het Masterplan Mobiliteit 2050 om geen uitstoot meer te hebben van mobiliteit binnen de Ring. Hiervoor zijn echter nog geen concrete nadere beperkende maatregelen mogelijk en aangekondigd.

## 2.8. Communicatie, participatie en inspraak

*Enkele indieners stellen dat de gemeente in gebreke is gebleven om inwoners tijdig te informeren en dat er niet actief wordt gecommuniceerd naar eigenaren van dieselveertuigen buiten de stad. Gezien het uitstel in de procedure wordt gevraagd om de inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van het eerdere ontwerpbesluit.*

Het college deelt niet de mening dat inwoners niet tijdig zijn geïnformeerd. Zie hiervoor ook paragraaf 2.7. Met betrekking tot het informeren van voertuigeigenaren buiten de stad benadrukt het college dat iedere verkeersdeelnemer de eigen verantwoordelijkheid heeft om de wet- en regelgeving in acht te nemen die betrekking heeft op zijn/haar voertuig en handelingen. Op de gemeentelijke website is deze informatie duidelijk aangegeven. De gemeente Eindhoven is het niet toegestaan om voertuigeigenaren die niet woonachtig zijn in Eindhoven aan te schrijven. Daarbij speelt ook het praktisch punt dat niet de informatie beschikbaar is welke personen met een ouder dieselveertuig in de stad zullen komen. Deze kunnen vanuit het gehele land en buitenland komen. Uiteraard

zet Eindhoven wel in op aanvullende communicatie vooraf aan de invoering om weggebruikers te attenderen op de veranderingen. Tevens worden overtreders de eerste twee maanden per brief gewaarschuwd en nog niet direct beboet, waarmee er de mogelijkheid is om zich tijdig aan de nieuwe regels aan te passen.

Ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit en concept ontheffingenbeleid dat in 2023 is gepubliceerd is nu toegevoegd dat ook dagontheffingen tot 12 keer per jaar per kenteken mogelijk zijn. Hiermee is een oplossing voorzien voor voertuigen die incidenteel in de zone moeten zijn. Bijvoorbeeld voor een bezoek aan de garage.

## 2.9. Relatie met andere maatregelen

*Er wordt gesteld dat de burger de dupe is van dit besluit en dat beter ingezet kan worden op maatregelen die andere meer vervuilende sectoren raken zoals de luchtvaart vanuit Eindhoven Airport. Ook is gesteld dat dit na de invoering van betaald parkeren opnieuw een maatregel is gericht op het gebied binnen de Ring.*

In de rapporten die zijn gebruikt ter onderbouwing van het verkeersbesluit komt naar voren dat het wegverkeer duidelijk de belangrijkste bijdrager is aan de uitstoot van schadelijke stoffen. Hiermee zijn maatregelen die de mobiliteit in de stad verschonen essentieel voor de gemeente om invulling te kunnen geven aan de opgave om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Uiteraard zet gemeente Eindhoven samen met haar inwoners en ondernemers ook in op verduurzaming binnen andere sectoren. Zie hier voor meer informatie welke acties er breder genomen worden: [Eindhoven Duurzaam](#) [Eindhoven duurzaam | Gemeente Eindhoven](#). Ook ten aanzien van Eindhoven Airport stuurt gemeente Eindhoven in het luchthaven Eindhoven overleg (LEO) samen met alle betrokken partijen op een duurzamere luchthaven in de regio.

De milieuzone wordt eerst ingevoerd in gebieden waar sprake is van hoge belasting, dus waar bewoners worden blootgesteld aan luchtkwaliteit die niet goed is. Dat geldt onder andere voor het gebied binnen de Ring. Dit besluit staat los van het besluit voor de invoering van betaald parkeren binnen de Ring dat voortkomt uit de hoge parkeerdruk in dit gebied en de wens om ruimte te maken in de stad voor betere voorzieningen voor lopen, fietsen, deelmobiliteit en groen.

## 2.10. Elektrisch rijden

*Enkele indieners stellen dat elektrische voertuigen belastend zijn voor het milieu vanwege de mijnbouw en het verkrijgen van de aardmetalen en dat deze voertuigen niet betaalbaar zijn. Tevens zouden elektrische voertuigen nog geen volwaardig alternatief vormen voor dieselveertuigen.*

Wat betreft de belasting van het milieu beseft het college dat bij de productie van elektrische voertuigen inderdaad sprake is van klimaat- en milieu-impact. Dit geldt echter evengoed voor voertuigen die rijden op fossiele brandstof en voor de processen die nodig zijn voor de winning en productie van fossiele brandstoffen.

Het college benadrukt dat er voor mobiliteit in Eindhoven een groot aanbod van mogelijkheden is zoals (elektrische) fietsen en deelfietsen, openbaar vervoer en aanbod van deelauto's. Naast de transitie naar elektrisch rijden blijft het de komende jaren ook nog gewoon mogelijk om een betaalbare tweedehands (brandstof)auto te gebruiken zoals een nieuwere dieselveertuigen of benzinevoertuigen. Daarnaast groeit door de versnelde verschoning (mede als gevolg van de nul-emissiezone en milieuzones) van het Nederlandse wagenpark de (eerste- en tweedehands) markt voor elektrische auto's waarin prijzen steeds vergelijkbaarder worden met die van auto's op fossiele brandstoffen.

## 2.11. Laadvoorziening

*Er is aangegeven dat er ook maatregelen zouden moeten zijn die aanzetten tot overstappen naar elektrische voertuigen waarvoor dan wel het laden makkelijker moet worden door laadkabels door de openbare ruimte toe te staan.*

Het college brengt onder de aandacht dat er naast de landelijke stimulerende maatregelen ook lokaal maatregelen worden genomen om de overstap naar elektrisch makkelijker te maken. Belangrijk daarin is de uitrol van een uitgebreid netwerk van openbare laadpalen in de stad. Daarnaast is er sinds april 2026 ook een subsidieregeling voor duurzame vervoeralternatieven: [Sloopregeling vervuilde personenauto en aanschaf duurzaam vervoersalternatief | Gemeente Eindhoven](#)

Verlengde private aansluitingen, waarbij laadkabels vanuit een woning of bedrijfspand door de openbare ruimte naar een voertuig dat geparkeerd staat in de openbare ruimte lopen, zijn niet toegestaan. Op onze website is nader toegelicht waarom dit in Eindhoven niet is toegestaan: [Openbare laadpalen | Gemeente Eindhoven](#). Inwoners zonder eigen oprit kunnen gebruik maken van het netwerk aan openbare laadpalen. Er is een uitgebreid netwerk van openbare laadpalen ontwikkeld, waarbij elke zes maanden de laaddruk wordt geanalyseerd. Bij een te hoge laaddruk worden er laadpalen bijgeplaatst. Indien iemand een hoge laaddruk ervaart en structureel geen laadplek kan vinden kan dit kenbaar maken bij de concessiehouder die laadpalen in Eindhoven plaatst: [Laadpalen Noord-Brabant: voorstellen & info | Vattenfall InCharge](#)

## 2.12. Flankerend beleid

*Enkele indieners doen een verzoek tot flankerende maatregelen voor specifieke situaties zoals mantelzorgactiviteiten en vrijstelling voor houders van een diesel-caravan combinatie. Ook is het inzetten op park&ride-voorzieningen genoemd.*

Voor een aantal doelgroepen zijn uitzonderingen bepaald ten aanzien van de regelgeving. Dat geldt bijvoorbeeld voor voertuigen die zijn aangepast in het kader van een beperking en voor kampeervoertuigen. Deze voertuigen hebben een uitzondering omdat er vaak grotere aanschafkosten zijn en/of omdat deze voertuigen vaak minder kilometers rijden. Voor het geven van mantelzorg en voor een dieselveertuig dat een caravan moet trekken gelden deze argumenten niet. Tevens zijn hiervoor in het kader van de landelijke uniforme regels rondom de milieuzones geen specifieke ontheffingen en wordt dit dus ook niet in andere steden met een milieuzones toegepast. Het college bekijkt wel of hiervoor dagontheffingen aangeboden kunnen worden. Dit zou een oplossing bieden om, indien nodig, incidenteel met een ouder dieselveertuig toch in de milieuzone te komen.

Het inzetten op park&ride-oplossingen is zeker één van de maatregelen waar het college op inzet om bezoekers aan de stad te faciliteren om de auto aan de rand van de stad te parkeren en met het openbaar vervoer of deelfiets verder te reizen naar het centrum. De komende jaren geven we invulling aan de opgave om op meer plekken P&R locaties te realiseren. [Parkeren en reizen \(P+R\) | Gemeente Eindhoven](#)

## 2.13. Schade

*Enkele indieners doen verzoek tot schade compensatie als gevolg van recent groot onderhoud aan voertuig en compensatie van de dagwaarde of benoemen dat zij extra kosten krijgen omdat ze hun voertuig moeten vervangen.*

In de rechtspraak is bepaald dat een bestuursorgaan is gehouden tot compensatie van onevenredige – buiten het maatschappelijk risico vallende en op een beperkte groep burgers of instellingen drukkende – schade als gevolg van zijn op de behartiging van het openbaar belang gerichte optreden. Voor een dergelijk verzoek om schadevergoeding moeten gegevens worden overgelegd waaruit blijkt dat schade is geleden en op basis daarvan dat de geleden schade het gevolg is van het handelen van de gemeente. Naar het oordeel van het college is geen sprake van onevenredige – buiten het maatschappelijk risico vallende – schade als gevolg van handelen van de gemeente. Zie ook paragraaf 1.12 over de betaalbaarheid van een voertuig dat wel is toegestaan.

## 2.14. Handhaving, monitoring en bebording

*Hoe wordt de milieuzone straks gecontroleerd?*

Op de milieuzone zal worden gehandhaafd. Hiervoor wordt handhaving voorbereid door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen die met behulp van Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's op of aan de weg zijn verzameld. Dit wordt gecombineerd ingezet met daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsambtenaren. Dit is dus een willekeurige handhaving. Ieder voertuig dat de camera's passeert zal worden gecontroleerd. Uiteraard wordt hierbij alle wet- en regelgeving ten aanzien van gegevensregistratie en verwerking in acht genomen. Deze vorm van handhaving wordt op dit moment al ingezet voor de milieuzone en zero-emissiezone.

## **2.15. Overige zienswijzen**

Er zijn 2 zienswijzen ontvangen zonder inhoudelijke onderbouwing, en 2 zienswijzen gingen in op de zero-emissiezone voor vracht- en bestelvoertuigen. Die zienswijzeprocedure is al afgerond en het bijbehorende besluit valt buiten de scope van dit besluit. Daarom gaan we op deze zienswijzen niet verder in.