

Definitief verkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam met regels over het aanscherpen van de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's naar emissieklasse 5 of hoger per 1 januari 2025 (Definitief verkeersbesluit aanscherping milieuzone dieselpersonen- en bedrijfsauto's Amsterdam 2025)

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

- gelet op artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994);
- het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);
- de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en de uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Awb ;
- het ontwerpverkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam over het aanscherpen van de milieuzone voor dieselpersonenauto's per 1 januari 2025 (Ontwerpverkeersbesluit milieuzone personenauto Amsterdam 2025 Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022;

heeft besloten om bij verkeersbesluit per 1 januari 2025 de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's aan te scherpen naar emissieklasse 5 of hoger, met als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit en in combinatie met de andere maatregelen het verminderen van CO₂-uitstoot.

Overwegingen ten aanzien van dit besluit

Wettelijke basis

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wvw 1994 moet een verkeersbesluit genomen worden voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het BABW genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Aanleiding

De uitstoot van stikstofdioxiden (NO_x) en fijnstof (PM₁₀, PM_{2.5}) 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 leeft de gemiddelde Amsterdammer ongeveer 11 maanden korter en rookt deze gemiddeld 4,4 sigaretten per dag mee door de luchtveront-

reiniging in de stad (2). Dit onderstreept de noodzaak om de lucht in Amsterdam nog schoner te maken en zo de gezondheid van haar inwoners en bezoekers te verbeteren.

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

De Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026 (Bijlage 1), zoals vastgesteld op 6 juni 2023, geeft een overzicht van de maatregelen die in de huidige bestuursperiode worden genomen om de ambities uit het Actieplan Schone Lucht te realiseren. Het college wil de CO₂-uitstoot (koolstofdioxide) met 60% terugdringen in 2030 ten opzichte van peiljaar 1990. Voor wat betreft PM_{2.5} wordt in 2030 gestreefd naar 10 µg/m³, voor wat betreft PM₁₀ naar 20 µg/m³ en voor wat betreft NO₂ wordt gestreefd naar 40 µg/m³. Naast het aanscherpen van de milieuzone wil het college vanaf 2025 ook een nul-emissiezone invoeren voor bedrijfs- en vrachtauto's, brom- en snorfietzen en pleziervaart. Daarnaast ambieert het college uitstootvrije passagiersvaart en transport over water. Ook ten aanzien van autobussen heeft het college de ambitie om een nul-emissiezone in te voeren. Om de transitie naar uitstootvrij touringcarvervoer te versnellen heeft Amsterdam op 30 oktober 2023 een landelijk convenant ondertekend met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), de Koninklijke RAI Vereniging en de gemeenten Den Haag, Eindhoven en Utrecht. Daarnaast wil het college de uitstoot van houtstook en mobiele werktuigen beperken. 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.

Milieuzones en nul-emissiezones 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. Het gemotoriseerd verkeer (met varen en mobiele werktuigen) zorgt voor ongeveer 11 procent van de totale CO₂-uitstoot in Amsterdam (3). Daarmee vormen bovengenoemde zones een belangrijke stap om Amsterdam klimaatneutraal te maken.

1. *World Health Organization. (†2021)†. WHO global air quality guidelines: particulate matter (†PM_{2.5} and PM₁₀)†, ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide. World Health Organization. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/345329>. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO*
2. *Landelijke GGD-rekentool waarbij is uitgegaan van de in 2022 gemeten jaargemiddelde fijnstof en NO₂-concentraties op achtergrondstations in het automatisch/ Palmes meetnet, te weten:*
 - 16,7 µg /m³ voor PM₁₀
 - 9,0 µg /m³ voor PM_{2.2}
 - 19,3 µg /m³ voor NO₂
3. *Uitvoeringsagenda uitstootvrije mobiliteit Amsterdam 2023-2026, pagina 3 (uit: Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050, pagina 6)*

Maatregel: aanscherping van de milieuzone

Vanaf 1 januari 2025 scherpt de gemeente de milieuzone voor dieselpersonen en bedrijfsauto's aan naar emissieklasse 5 of hoger. Dit betekent dat dieselpersonen- en bedrijfsauto's met emissieklasse 4 geen toegang meer hebben tot het gebied binnen de Ring A10. Hieronder vallen ook dieselpersonenauto's die geregistreerd staan als taxi.

Dieselbedrijfsauto's

In afwijking van wat het ontwerpverkeersbesluit is aangegeven, scherpt het college de milieuzone voor zowel dieselpersonenauto's als voor dieselbedrijfsauto's aan naar emissieklasse 5 of hoger. In het ontwerpverkeersbesluit werd ervan uitgegaan dat de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's 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 nul-emissiezone. 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 nul-emissiezone 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. Gevolg van het voorgaande is ook dat de milieuzone voor dieselvrachtauto's met emissieklasse 6 voor wat betreft het deel tussen de Ring A10 en de S100 in stand blijft. Een overzicht van de omvang van bovengenoemde zones is weergegeven op de kaart in Bijlage 2.

Voor de nul-emissiezone binnen de S100 wordt een apart verkeersbesluit genomen, genaamd Verkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Amsterdam 2025.

Dieseltaxi's

De aanscherping van de milieuzone gaat ook gelden voor dieselpersonenauto's die geregistreerd staan als taxi. In het harmonisatiebesluit (4), staan de regels beschreven om milieuzones en nul-emissiezones landelijk te harmoniseren. Hierin staat onder artikel IV, tweede lid, opgenomen dat gemeenten, die voor 29 juni 2018 een bestaande milieuzone voor taxi's hadden, deze mogen handhaven tot uiterlijk 1 januari 2025. Dit betekent voor de gemeente Amsterdam dat de huidige milieuzone taxi op 31 december 2024 vervalt. Taxi's, die volgens de RDW geregistreerd staan als personenauto's, komen automatisch onder de milieuzone personenauto's te vallen.

Effecten luchtkwaliteit en klimaat

De aanscherping van de milieuzone leidt tot een verschoning van het rondrijdend wagenpark. Door de meest vervuilende voertuigen te weren uit delen van de stad, verbetert de luchtkwaliteit in de stad en daarmee ook de gezondheid van de Amsterdammers en haar bezoekers. De uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM₁₀, PM_{2.5}) vormt namelijk een groot gezondheidsrisico. De aanscherping van de milieuzone heeft vooral een positieve impact op de luchtkwaliteit, met name door de vermindering van de uitstoot van roet: EC. Dit is te verklaren doordat voertuigen met een emissieklasse hoger dan 4, een roetfilter in hun voertuig hebben. Dit is bij voertuigen met emissieklasse 4 niet altijd het geval.

(4) 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

Dieselpersonenauto's

TNO heeft berekend dat de aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's emissieklasse 5 of hoger in 2025, slechts 1% van de gereden kilometers door personenauto's in Amsterdam raakt (dit is exclusief taxi's) (5).

De aanscherping van de milieuzone leidt tot het weren van de minder dan 3.000 emissieklasse 4 diesel-personenauto's geregistreerd in Amsterdam. Uit een verkeersonderzoek (uit mei 2023) blijkt dat zo'n 10.340 van de dieselpersonenauto's met emissieklasse 4, gedurende twee weken, van buiten Amsterdam naar binnen rijdt. 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 (NOx), fijnstof (PM10 en PM2.5) en CO2.

Figuur 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	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%

Dieselbedrijfsauto's

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% PM10 en 36,4% PM2.5) en een reductie van 1,4% CO2-uitstoot. Deze uitstoot is berekend ten opzichte van alle bedrijfsauto's in Amsterdam.

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

Bestelauto	NO _x	PM ₁₀	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%

De bovengenoemde tabellen komen uit het TNO-rapport 'Potentiële effecten stadslogistieke ZE-zone S100 en milieuzone binnenring A10'. Waar in de tabellen wordt gesproken over bestelauto's worden bedrijfsauto's bedoeld, zoals genoemd in dit verkeersbesluit. Het rapport is opgenomen als Bijlage 3.

Conclusie

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.

(5) Dit is gebaseerd op het aantal voertuigdetecties van dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 (TNO rapport Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit, bijlage 5).

Vermindering van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade en de gevolgen voor het milieu

De aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's is onderdeel van een breder en samenhangend pakket aan maatregelen. De maatregelen tezamen leveren een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad, hetgeen in het belang is van de gezondheid van alle bewoners en bezoekers van Amsterdam. Daarnaast dragen de maatregelen gezamenlijk bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot in de stad, hetgeen ten goede komt aan de klimaatambitie van Amsterdam. Gelet op het bovenstaande wordt naar het oordeel van het college de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer voorkomen of beperkt als bedoeld in artikel 2, tweede lid, aanhef en onder a, van de Wegenverkeerswet.

Omvang van de zone

De omvang van de milieuzone blijft gelijk aan de grenzen van de reeds bestaande milieuzone (het gebied binnen de Ring A10). Dit is inclusief de gebieden die in verband met havengerelateerde bedrijvigheid en het niet of nauwelijks hebben van bewoning van de huidige milieuzone zijn uitgezonderd. Het betreft de volgende uitzonderingsgebieden:

- De Coen- en Vlothaven, de tegenovergelegen kade van de Mercuriushaven, en het westelijke deel van het havengebied aan de IJ-oever in Amsterdam Noord (hierna: de havengebieden);
- De toerit naar de P+R RAI en naar de zuidelijke standbouwersingang RAI Amsterdam.

In hetgeen wat de zienswijzen naar voren is gebracht heeft het college geen aanleiding gezien om de omvang van de milieuzone aan te passen. De aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonenauto's naar emissieklasse 5 of hoger gaat, in afwijking van wat hierover in het ontwerpverkeersbesluit is aangegeven, ook gelden voor dieselbedrijfsauto's. Dit is omdat de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtwagens tijdelijk wordt verkleind, zoals toegelicht onder het kopje: Maatregel: de aanscherping van de milieuzone.

Voor meer informatie over de omvang van de milieuzone verwijst het college naar hoofdstuk 4 van de nota van beantwoording (bijlage 6). Het gebied van de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's is weergegeven op de kaart die als Bijlage 2 aan dit besluit is gehecht.

Aanpassing parkeerbeleid

De aanscherping van de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's gaat ook samen met een gedeeltelijke uitfasering van oude vervuilende benzineauto's. Op die manier wordt een integrale aanpak gehanteerd. 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 www.amsterdam.nl/uitstootvrijvervoer onder het kopje 'personenauto'. 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.

Landelijke vrijstellingen

De volgende specifieke voertuigcategorieën zijn per 1 januari 2025 vrijgesteld. Dat betekent dat de geslotenverklaring vanwege een milieuzone niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

1. Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder (oldtimers);
2. Voor rolstoelen toegankelijke personen- en bedrijfsauto's. Deze voertuigen zijn in het kentekenregister voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149;
3. Kampeerwagens die als personen- of bedrijfsauto bij de RDW staan geregistreerd met carrosseriecode SA, voor zover het betreft een geslotenverklaring vanwege een milieuzone waarin de houder van het kenteken van het betreffende voertuig woonachtig is.

Een vrijgesteld voertuig kan zonder ontheffing de milieuzone in.

Ontheffingenbeleid

Zoals ook in het ontwerpverkeersbesluit is genoemd, is het college voornemens om het huidige ontheffingenbeleid te handhaven. Dat betekent dat de volgende ontheffingsmogelijkheden blijven bestaan:

- ontheffing voor voertuigen die in verband met een handicap zijn aangepast voor minimaal € 500,-;
- ontheffing in verband met de levertijd van een emissieloos voertuig;
- ontheffing ten behoeve van het verblijf op een camping in de milieuzone met een kampeerwagen;
- maximaal 12 dagontheffingen per jaar voor dieselbedrijfsauto's met emissieklasse 4;
- in uitzonderlijke situaties waarbij toepassing van het beleid tot onevenredige gevolgen leidt kan een beroep op de hardheidsclausule worden gedaan.

Het college heeft het ontheffingenbeleid van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's gelijkgeschakeld aan het ontheffingenbeleid voor de milieuzone. Dat betekent dat alle ontheffingen en de voorwaarden waaronder deze worden verleend gelijk zijn in beide zones. Voor de dagontheffingen voor dieselbedrijfsauto's merkt het college op dat hierbij vanaf 1 januari 2025 - in tegenstelling tot het beleid onder de huidige milieuzone - een ondergrens wordt gehanteerd en dat deze wordt verruimd van 6 naar 12 dagontheffingen. Deze ondergrens loopt gelijk aan die van de dagontheffing voor de nul-emissiezone voor bedrijfsauto's.

In aanvulling op het bovenstaande komen daar de volgende ontheffingen bij:

- ontheffing voor voertuigen die emissieloos niet verkrijgbaar zijn
- ontheffing in verband met bedrijfseconomische omstandigheden

Voor de volledige uitwerking van de verschillende ontheffingen en de voorwaarden waaronder deze worden verleend verwijst het college naar het ontheffingenbeleid Milieuzone Amsterdam 2025 en [htt-](#)

[ps://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/milieuzone-uitstootvrijzone/?vkurl=uitstootvrijvervoer/Stimuleringsmaatregelen](https://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/milieuzone-uitstootvrijzone/?vkurl=uitstootvrijvervoer/Stimuleringsmaatregelen)

Lokale sloopsubsidie

Eigenaren van dieselpersonenauto's (waaronder ook taxi's) en bedrijfsauto's met emissieklasse 4 kunnen in aanmerking komen voor subsidie als zij hun voertuig laten slopen en voldoen aan de overige voorwaarden. De subsidie kan sinds 1 oktober 2023 worden aangevraagd. Het subsidiebedrag voor het slopen van een dieselpersonenauto bedraagt € 1.000,-. Stadspashouders kunnen 50% extra subsidie krijgen, wat neerkomt op een bedrag van € 1500,-. Het subsidiebedrag voor het slopen van een bedrijfsauto bedraagt €1500,- en voor stadspashouders €2250,-. Stadspashouders krijgen een extra subsidie, om net zoals mensen zonder stadspas ook de overstap naar een schoner voertuig te kunnen maken.

Het subsidiebedrag is niet altijd toereikend om een vervangend voertuig te kopen. Het uitgangspunt is dat Amsterdammers die een vervuילend vervoersmiddel gebruiken in de stad een verantwoordelijkheid hebben om bij te dragen aan gezondere lucht en hiervoor indien nodig zelf een investering doen.

Voor een volledig overzicht van de subsidieregeling en de voorwaarden waaronder de subsidie wordt verleend, verwijst het college naar <https://www.amsterdam.nl/subsidies/subsidieregelingen/subsidie-duurzaam-sloop/>.

Landelijke subsidies

Ook is er een landelijke subsidie beschikbaar voor de aanschaf van nieuwe en gebruikte elektrische personenauto's, dit is de 'Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren' (SEPP). Deze subsidie kan worden aangevraagd tot en met vrijdag 27 december 2024 12.00 uur. Voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische bedrijfsauto is er de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA). Deze subsidie kan worden aangevraagd tot en met dinsdag 31 december 2024 12.00 uur. Meer informatie over deze regelingen is te vinden op www.rvo.nl.

Bebording en handhaving

Voor de geslotenverklaring vanwege een milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's geldt dat het C22a-bord met daarboven het woord 'zone' wordt geplaatst met daaronder een onderbord met de tekst 'diesel'. Daaronder wordt onderbord C22a3 geplaatst en tot slot wordt daaronder een bord met het pictogram van een camera geplaatst, samen met het logo van de gemeente Amsterdam. De genoemde bebording is opgenomen in Bijlage 4.

De milieuzone wordt gehandhaafd door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van een technisch hulpmiddel, namelijk Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's, in combinatie met handhaving door daartoe bevoegde bijzondere opsporingsambtenaren (boa's).

Communicatie

Na vaststelling van het Actieplan Schone Lucht in 2019 is de ambitie voor een emissievrij Amsterdam breed gecommuniceerd. Direct na vaststelling van de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026 is er opnieuw uitgebreid gecommuniceerd over de veranderingen vanaf 2025 en de route naar een emissievrij Amsterdam. In de Uitvoeringsagenda is de aanscherping personenauto's naar emissieklasse 5 of hoger per 2025 opgenomen.

Na de vaststelling van de Uitvoeringsagenda is de communicatie over de aangescherpte milieuzone richting de eigenaren van dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 in gang gezet. Alle Amsterdamse eigenaren van een dieselpersonenauto emissieklasse 4 hebben medio 2023 een persoonlijke brief ontvangen waarin de aanscherping van de milieuzone is toegelicht en de sloopsubsidie is aangekondigd. In september en oktober 2023 zijn er in elk stadsdeel en in Weesp één of meerdere inloopbijeenkomsten geweest. De subsidieregeling is, en wordt nog extra, onder de aandacht gebracht bij de minima. Tot de invoering van de aangescherpte milieuzone worden nog meerdere brieven verstuurd naar de diesel-eigenaren over de aanscherping en de subsidie. Na het invoeren van de aanscherping van de milieuzone ontvangen overtreders de eerste vier maanden een waarschuwingsbrief en worden ze nog niet beboet.

Ook belanghebbenden zoals, partners, stakeholders, regiogemeenten en branches zijn geïnformeerd over de maatregel en de subsidieregeling.

In 2023, 2024 en begin 2025 worden via online banners op verkoopwebsites dieseleigenaren, Amsterdammers en potentiële kopers van oude dieselveertuigen gewezen op de aanscherping (o.a. op Marktplaats, Autoscout24) en gewaarschuwd dat hun potentiële aankoop niet in de milieuzone mag rondrijden vanaf 2025.

Belangenafweging

In het voortraject is uitvoerig overleg gepleegd over de inhoud en uitvoering van de maatregelen. Er is gesproken met belangenorganisaties zoals BOVAG, RAI en de ANWB, mede-overheden zoals het Rijk, nabijgelegen gemeenten en andere gemeenten die de milieuzone voor dieselpersonenauto's willen aanscherpen. In dat voortraject zijn de verschillende belangen van de verschillende organisaties duidelijk naar voren gekomen en meegewogen. Omdat de aanscherping binnen de harmonisatieregeling plaatsvindt, is er geen bezwaar naar voren gekomen. In het ontwerpverkeersbesluit zijn de belangen uiteengezet.

In overeenstemming met het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht heeft het Ontwerpverkeersbesluit milieuzone personenauto Amsterdam 2025 gedurende zes weken ter inzage gelegen van 11 september 2023 tot en met 23 oktober 2025 met de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. In totaal zijn er 130 zienswijzen ontvangen.

De ingediende zienswijzen zijn zorgvuldig gelezen. De nota van beantwoording bevat een samenvatting van alle zienswijzen die voor en tegen het ontwerpverkeersbesluit zijn gericht op onderwerp. Per onderwerp is door het college op de zienswijzen gereageerd. Aan de hand daarvan heeft het college een afweging gemaakt tussen het algemene luchtkwaliteitsbelang dat met dit besluit wordt gediend en de individuele belangen van de indieners.

Het college beseft dat de indieners zich zorgen maken over de gevolgen die de aanscherping van de milieuzone persoonlijk voor hen heeft. Het college is echter van oordeel dat de, met het verkeersluit gediende belangen, zwaarder wegen dan de individuele belangen. Met het ontheffingenbeleid, de landelijke vrijstellingen, de subsidieregeling en het aanbod aan alternatieve vervoersmogelijkheden is volgens het college een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand gekomen waarmee niet alleen het algemeen belang is gediend, maar ook voldoende rekening is gehouden met de belangen van individuen.

Gevolgte procedure

Dit verkeersbesluit is voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Awb. Het in artikel 24 van het BABW bedoelde overleg met de vertegenwoordiger van de korpschef van de Nationale politie, regionale eenheid Amsterdam heeft plaatsgevonden en deze is akkoord met dit besluit.

Besluit:

1. tot intrekking van het besluit van 17 juni 2020 (Staatscourant 2020, 32736), voor zover dit besluit betrekking heeft op personen- en bedrijfsauto's en tot intrekking van het besluit van 18 december 2020 (Staatscourant 2020, 66883) voor zover dit besluit betrekking heeft op vrachtauto's in het gebied van de nul-emissiezone, zoals ingesteld bij het verkeersbesluit tot instelling van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's Amsterdam 2025;
2. tot instelling van een geslotenverklaring vanwege een milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's conform verkeersbord C22a met daarboven het woord 'zone' en daaronder een onderbord met de tekst 'diesel', daaronder wordt onderbord C22a3 geplaatst, tot slot wordt daaronder een bord met het pictogram van een camera geplaatst, samen met het logo van de gemeente Amsterdam;
3. tot toepassing van de onder 2 genoemde geslotenverklaring op alle straten die gelegen zijn in het op de bij dit besluit gevoegde kaart aangegeven gebied voor de milieuzone; deze kaart (Bijlage 2) maakt integraal onderdeel uit van dit besluit;
4. dat dit besluit in werking treedt op 1 januari 2025;
5. dat dit besluit wordt aangehaald als 'Definitief verkeersbesluit aanscherping milieuzone dieselpersonen- en bedrijfsauto's Amsterdam 2025'.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 18 juni 2024

De voorzitter

Femke Halsema

De gemeentesecretaris

Peter Teesink

Bekendmaking van dit besluit geschiedt op de voorgeschreven wijze.

Beroep en voorlopige voorziening

Tegen dit verkeersbesluit kunnen belanghebbenden binnen zes weken, ingaande op de dag na bekendmaking van dit besluit, beroep instellen bij de Rechtbank Amsterdam, sector bestuursrecht algemeen, postbus 75850, 1070 AW Amsterdam.

Het indienen van een beroepschrift heeft geen schorsende werking. Hiervoor moet een voorlopige voorziening worden ingediend bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Amsterdam, sectorbestuursrecht algemeen. Als de voorzieningenrechter het verzoek toekent, is het besluit opgeschort.