Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording

Beleidsvoornemen aanscherpen schoner parkeren-regeling 2025



Inhoud

Inleiding **3**
a. Toelichting op de gevolgde procedure 3
b. Leeswijzer 3

Samenvatting **4**
c. Waarom een aanscherping van de schoner parkeren-regeling? 4
d. Overzicht van de binnengekomen reacties 5
e. Reactie van het college en wijzigingen op het voorstel 5
f. Vervolg 6

Zienswijzen per categorie met de reactie van het college van B en W **7**

1 Zienswijzen met steun voor het voorstel **8**
2 Effectiviteit en noodzaak van de maatregel **9**
3 De negatieve gevolgen van de maatregel **12**
4 Alternatieve oplossingen **15**
5 Elektrisch rijden **19**
6 Handhaving **20**
7 Overige **21**

Advies stadsdelen en stadsgebied Weesp
met de reactie van het college van B en W **25**



Inleiding

a. Toelichting op de gevolgde procedure

Op 2 april 2024 heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met het vrijgeven voor inspraak van het beleidsvoornemen ‘aanscherpen schoner parkeren-regeling’. In het beleidsvoornemen wordt voorgesteld om de huidige schoner parkeren-regeling aan te scherpen: vanaf 1 januari 2025 kan een nieuwe parkeervergunning alleen worden aangevraagd voor voertuigen met een emissieklasse 5 of hoger. Dit geldt voor alle voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden. Naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen heeft het college besloten om de milieu-eis voor benzine – en andere koolstofhoudende voertuigen (behalve dieselvoertuigen) te verhogen naar emissieklasse 4 of hoger. Dit is een aanpassing ten opzichte van het beleidsvoornemen.

Het beleidsvoornemen is ter inspraak voorgelegd. In de periode van 22 april tot en met 10 juni 2024 kon gereageerd worden op dit voorstel. Het voornemen is gepubliceerd in de Staatscourant, op de website en op social media van de gemeente Amsterdam, en er zijn advertenties geplaatst in de lokale kranten: De brug, Westerpost, Zuid!, Zuidoost&meer en Noord Amsterdams Nieuwsblad, stadsdeelkantoor.[1] Ook hebben onder andere het Parool en AT5 een artikel geplaatst over het beleidsvoornemen.

De stadsdelen en stadsgebied Weesp zijn gevraagd om advies te geven op het beleidsvoornemen. Belangenorganisaties (Bovag, ANWB, RAI-vereniging) zijn actief gevraagd om een reactie te geven. Een zienswijze kon op verschillende manieren worden ingediend: digitaal via een webformulier of per post.

De gemeente ontving in totaal 432 zienswijzen. De zeven stadsdelen en stadsgebied Weesp hebben een advies gegeven. Alle ingediende zienswijzen zijn aandachtig bekeken en in deze Nota van Beantwoording wordt een reactie gegeven. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, ontvangt een persoonlijk bericht.

b. Leeswijzer

De zienswijzen zijn zoveel mogelijk gegroepeerd. Veel reacties hebben betrekking op hetzelfde onderwerp. Voor de leesbaarheid is daarom gekozen om per onderwerp een reactie te geven inclusief een toelichting op de overwegingen.

1 https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2024-168341.html



Samenvatting

c. Waarom een aanscherping van de schoner parkeren-regeling?

Amsterdam wil de luchtkwaliteit verbeteren en de CO_2-uitstoot van het verkeer reduceren. Van al het wegverkeer is de personenauto de grootste bron van uitstoot van CO_2, maar ook van stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM)- waaronder roet (EC)- wat leidt tot gezondheidsproblemen. Het aanscherpen van de schoner parkeren-regeling maakt onderdeel uit van een breder pakket aan maatregelen, waaronder de invoering van uitstootvrije zones voor bedrijfs- en vrachtauto's en brom- en snorfietsen per 1 januari 2025.[2]

Sinds 2020 geldt de schoner parkeren-regeling. De meest vervuilende voertuigen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. De regeling is gelijktijdig met de invoering van de milieuzone dieselpersonenauto's ingevoerd. Het toegangsregime van de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto en de milieu-eisen van de schoner parkeren-regeling zijn gelijk.[3] De milieu-eisen van de schoner parkeren-regeling hebben ook op betrekking op voertuigen op andere brandstoffen dan diesel.

De milieuzone dieselpersonen- en bedrijfsauto's wordt op 1 januari 2025 aangescherpt naar emissieklasse 5 en hoger. Dat voorstel is in het najaar van 2023 ter inspraak voorgelegd en het college heeft op 18 juni 2024 ingestemd met het definitieve verkeersbesluit.

Amsterdam stelt in het beleidsvoornemen voor om gelijktijdig de schoner parkeren-regeling aan te scherpen, door de milieu-eisen voor de verlening van de parkeervergunning voor voertuigen op benzine- diesel- of andere fossiel aangedreven voertuigen te verhogen. Parkeervergunningen kunnen op grond van het voorstel vanaf 1 januari 2025 alleen worden aangevraagd voor voertuigen met emissieklasse 5 of hoger. De verhoging van de milieu-eisen voor parkeervergunningen gaat in het beleidsvoorstel gepaard met een overgangsregeling voor aanvragers in gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd, aanvragers die op de wachtlijst staan of reeds verleende parkeervergunningen.

2 In de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026 (college, juni 2023) staat het maatregelenpakket beschreven.

3 De milieu-eis voor de aanvraag van een parkeervergunning ziet ook toe op een benzineauto met emissieklasse lager dan 1 (= euro 0) en auto's die rijden op een andere fossiele brandstof (LPG, CNG, ethanol, alcohol en E85) met een emissieklasse lager dan 1 (=euro 0).

d. Overzicht van de binnengekomen reacties

In totaal zijn er 432 zienswijzen ingediend, waarvan 56 positief. De indieners van de positieve zienswijzen geven aan dat de maatregel een positieve uitwerking heeft op de luchtkwaliteit en bijdraagt aan de reductie van CO_2-uitstoot.

In de meeste zienswijzen staat het doel niet ter discussie, maar zijn er met name zorgen over de consequenties voor inwoners met een laag inkomen. Zo wordt er gevreesd dat mensen met een laag inkomen de overstap naar een schoner alternatief niet kunnen financieren, wat kan leiden tot mobiliteitsarmoede. Alternatieve vervoersmogelijkheden worden als te duur ervaren en niet als een realistische oplossing gezien. De aanpassing van de milieu-eis wordt ook als te snel ervaren. Mensen hebben meer tijd nodig om de overstap naar een schoner voertuig te kunnen maken.

Ook wordt er aangegeven dat er duidelijke en tijdige communicatie moet plaatsvinden richting vergunningshouders en mogelijk gedupeerden.

e. Reactie van het college en wijzigingen op het voorstel

Het college neemt deze zorgen ter harte en heeft het beleidsvoornemen aangepast. Het beleidsvoornemen was een verhoging naar emissieklasse 5 of hoger voor alle fossiel aangedreven voertuigen. Er wordt in het nieuwe beleid onderscheid gemaakt tussen diesel- en overige fossiel aangedreven voertuigen. De verhoging van de milieu-eis voor dieselvoertuigen blijft hetzelfde. De milieu-eis voor overige fossiel aangedreven voertuigen (zoals benzine, LGP, etc.) wordt aangepast ten opzichte van het beleidsvoornemen en verhoogd naar emissieklasse 4 of hoger. Door deze aanpassing worden er naar verwachting aanzienlijk minder mensen geraakt (minder dan 10% ten opzichte van 29% vergunningsaanvragen). Hiermee geeft het college gehoor aan de zorgen vanuit de stad.

Daarnaast neemt het college als extra maatregel, het inzetten van tijdige en heldere communicatie.

1. *Lagere emissieklasse voor overige fossiel aangedreven voertuigen (met uitzondering van dieselvoertuigen)*

Voor de overige fossiel aangedreven voertuigen, anders dan dieselvoertuigen, wordt de milieu-eis voor verlening van de parkeervergunning emissieklasse 4 of hoger. Dit is een wijziging ten opzichte van het beleidsvoornemen, waarin werd voorgesteld vanaf 1 januari 2025 alleen nieuwe parkeervergunningen te verlenen voor emissieklasse 5 of hoger.

Het verlagen van de milieu-eis, ten opzichte van het beleidsvoornemen, naar emissieklasse 4 of hoger voor alle overige fossiel aangedreven voertuigen (met uitzondering van dieselvoertuigen) betekent dat meer voertuigen in aanmerking gaan komen (ten opzichte van het beleidsvoorstel) voor een nieuwe parkeervergunning. In 2023 had minder dan 10%[4] van de nieuwe parkeervergunningsaanvragen een benzine – of ander fossiel aangedreven voertuig (met uitzondering van dieselvoertuigen) met een emissieklasse 3 of lager. Ongeveer 20% van de nieuwe parkeervergunningsaanvragen had in 2023 een benzinevoertuig met een emissieklasse 4. De wijziging ten opzichte van het

4 Dit percentage is ten opzichte van de 14.000 nieuwe parkeervergunningsaanvragen in 2023.

beleidsvoornemen laat dus (naar verwachting) toe dat er ongeveer 20% meer nieuwe parkeervergunningsaanvragen worden goedgekeurd, zo'n 3.000 aanvragen. Vanwege de instroom van nieuwere tweedehands voertuigen (autonome ontwikkeling) in de markt zal het aantal nieuwe aanvragen waarschijnlijk lager liggen.

2. Emissieklasse voor dieselvoertuigen blijft gelijk en conform het milieuzone regime

Voor dieselvoertuigen wordt de milieu-eis voor de verlening van een nieuwe parkeervergunning, conform het beleidsvoornemen, emissieklasse 5 of hoger. Dat is gelijk aan het toegangsregime van de aangescherpte milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's per 1 januari 2025. In 2023 was zo'n 2% van de nieuwe parkeervergunningsaanvragen voor een dieselvoertuig met emissieklasse 4 of lager.
De verwachting is dat dit percentage lager zal liggen in 2025, vanwege de uitstroom van emissieklasse 4 dieselvoertuigen, onder andere door de aanscherping van de milieuzone.

3. Duidelijke en tijdige communicatie
Een ander belangrijk onderwerp dat uit de inspraakreacties naar voren kwam is heldere en tijdige communicatie.

De milieu-eis voor het krijgen van een parkeervergunning is een belangrijke beslisfactor bij de aanschaf van een tweedehands voertuig. Dit speelt vooral als het huidige voertuig vervangen moet worden, als er voor het eerst een voertuig wordt aangeschaft, of als er naar Amsterdam wordt verhuisd.

Ongeveer 90% van de nieuwe parkeervergunningsaanvragen in het afgelopen jaar voldoet aan de nieuwe, voorgestelde milieu-eisen. Er wordt daarom gestart met gerichte communicatie naar de doelgroepen waarvan wordt verwacht dat ze een hogere kans hebben om verrast te worden door de wijziging na het aanschaffen van het voertuig. Communicatie die onder andere wordt ingezet:

- Directe communicatie richting huidige parkeervergunningshouders.
- Communicatie via vereniging van makelaars en vastgoedplatforms zoals funda.nl.
- Communicatie via autogarages in Amsterdam en online verkooppunten.

f. Vervolg

Het voorstel leidt tot een aanpassing van de Parkeerverordening en dat is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Het besluit om de schoner parkeren-regeling aan te scherpen wordt daarom genomen door de gemeenteraad. Het college stelt het definitieve voorstel in het najaar van 2024 voor aan de gemeenteraad, in combinatie met de Nota van Beantwoording.

Zienswijzen per categorie

met de reactie van het college van B en W

1



Zienswijzen met steun voor het voorstel

Er zijn 56 zienswijzen ingediend die het voorstel steunen. Dat is 13% van de totale binnengekomen reacties. Het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van uitstoot zijn de meest genoemde argumenten.

Een aantal indieners vindt dat het nog strenger kan, maar dat dit een goed begin is. Sommige indieners vinden dat er in de toekomst alleen parkeervergunningen moeten worden uitgegeven voor uitstootvrije voertuigen. Een indiener geeft aan dat de vervuiling te hoog is en roept op om direct naar emissieklasse 6 over te stappen.

Sommige indieners vinden dat de milieu-eisen niet alleen voor nieuwe parkeer-vergunningen moeten gelden, maar ook voor huidige parkeervergunningen. Ook vragen meerdere indieners om zware en grote auto's te ontmoedigen via het parkeerbeleid.

Aanvullende genoemde argumenten zijn dat er al te veel auto's in het stadscentrum zijn. Er is meer ruimte voor groen nodig.

Reactie van het college
Het college waardeert het dat indieners een positieve zienswijze hebben ingediend en daarmee steun geven aan het beleid om de luchtkwaliteit te verbeteren. De voorstellen om strenger beleid te voeren, volgt het college niet. Er zijn veel zorgen geuit over de betaalbaarheid van de aanpassing van de schoner parkeren-regeling voor aanvragers met een laag inkomen ter voorkoming van vervoersarmoede. Het college stelt daarom voor om de milieu-eisen in de regeling stapsgewijs te verhogen. Te beginnen met een aanpassing in 2025, met de ambitie de regeling stapsgewijs aan te scherpen.

2



Effectiviteit en noodzaak van de maatregel

2.1 Indieners voeren aan dat de huidige eisen van de schoner parkeren-regeling streng genoeg zijn.

Reactie van het college
De gemeente Amsterdam werkt al meer dan vijftien jaar aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. Dat heeft resultaat. Amsterdam voldoet overal aan alle wettelijke grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. Het college streeft ernaar om de WHO-advieswaarden (2005) voor luchtkwaliteit in 2030 te halen. Inmiddels zijn er nieuwe, aangescherpte advieswaarden door het WHO vastgesteld in 2021. De doelstelling is ambitieus, want de WHO-advieswaarde voor fijnstof is twee keer zo streng als de EU-grenswaarde voor fijnstof.

Alle fossiel aangedreven voertuigen hebben een negatieve impact op de luchtkwaliteit. Amsterdam wil de luchtkwaliteit verbeteren en de CO_2-uitstoot van verkeer reduceren. Van al het wegverkeer is de personenauto de grootste bron van uitstoot van CO_2, stikstofoxiden en fijnstof.

Met de maatregel wordt de instroom van vervuilende voertuigen beperkt. Hoe hoger de emissieklasse, hoe minder schadelijke stoffen als fijnstof en stikstofoxiden het voertuig uitstoot. De maatregel heeft daarmee een positief effect op de gezondheid van inwoners en bezoekers van Amsterdam en draagt bij aan het terugdringen van de CO_2-uitstoot.

Het absolute effect van de maatregel is beperkt, maar moet worden bekeken in het kader van een pakket aan maatregelen zoals opgenomen in het Actieplan Schone Lucht (college, 2019) en de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026 (college, 2023).

2.2 Indieners voeren aan dat het voorstel een manier is om geld te verdienen voor de gemeente (een belastingmaatregel).

Reactie van het college
De verwachting is dat het aantal aanvragen voor nieuwe parkeervergunningen gelijk blijft. Het gaat niet om een autoluwe maatregel, maar om een verschoning van het wagenpark. De tarieven van de parkeervergunningen blijven ongewijzigd, alleen de

voorwaarden om in aanmerking te komen voor een parkeervergunningen worden aangescherpt. Er wordt als gevolg van dit beleidsvoornemen geen extra geld verdiend voor de gemeente.

In het geval dat er een vraaguitval zou optreden, dan zijn er in veel parkeervergunningsgebieden wachtlijsten voor nieuwe parkeervergunningen. Als een aantal mensen géén parkeervergunning aanvraagt als gevolg van de aangescherpte milieu-eisen, dan leidt dat in eerste instantie tot een iets kortere wachtlijst.

2.3 Indieners geven aan dat de gemeente Amsterdam het landelijke beleid moet volgen. En dat het nieuwe kabinet de regels wil terugdringen.

Reactie van het college
Het klopt dat de gemeente Amsterdam voor sommige maatregelen afhankelijk is van landelijke of Europese regelgeving. Het aanscherpen van de schoner parkeren-regeling valt echter binnen de gemeentelijke bevoegdheden.

Amsterdam heeft de ambitie om toe te werken naar schonere en gezondere lucht in de stad en een bijdrage te leveren aan minder CO_2-uitstoot. In steden is de luchtkwaliteit over het algemeen slechter dan buiten de steden. Doordat steden dichtbevolkt zijn, ervaren mensen hier meer last van. De gemeente Amsterdam heeft zich gecommitteerd aan het landelijke Schone Lucht Akkoord. Daarbij streven we met gemeenten, provincies en het Rijk om te voldoen aan de WHO-advieswaarden uit 2005. Deze advieswaarden gaan verder dan de Europese normen. Om deze doelen te bereiken heeft Amsterdam het Actieplan Schone Lucht 2019 en de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026 opgesteld met maatregelen om te kunnen gaan voldoen aan de gemaakte afspraken.

2.4 Indieners geven aan dat auto's met katalysatoren schoon zijn en daarom moeten worden uitgezonderd.

Reactie van het college
Sinds 1992 zijn katalysatoren verplicht voor nieuwe voertuigen. Een katalysator (en roetfilter) zorgt ervoor dat het voertuig voldoet aan de toen geldende emissieklasse. Het zorgt niet voor een hogere emissieklasse. Een katalysator helpt de ergste vervuiling te voorkomen. De emissieklasse van een auto bepaalt hoe schoon de auto is. Een voertuig met emissieklasse 0 is het meest vervuilend en emissieklasse 6 is het schoonst (uitstootvrije voertuigen niet meegenomen).

2.5 Indieners voeren het argument aan dat als auto's een APK-keuring hebben gehad, ze voldoende schoon zijn.

Reactie van het college
Een APK-keuring zegt niets over hoe schoon een voertuig is. Een auto kan APK-gekeurd zijn, maar nog steeds vervuilend. Het college baseert zich daarom op de geregistreerde emissieklasse van een voertuig bij de RDW. 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 en dus hoe schoner het voertuig is.

2.6 Indieners vragen zich af hoeveel parkeervergunningen hierdoor in de toekomst niet meer verleend kunnen worden.

Reactie van het college
Bij het beleidsvoornemen zou, gebaseerd op de nieuwe parkeervergunningsaanvragen in 2023, zo'n 30% van de aanvragen geweigerd worden vanaf 2025. In 2023 werden er in de periode van april 2022 tot en met april 2023 ongeveer 14.000 nieuwe parkeervergunningen aangevraagd.

Met de wijziging van het college ten opzichte van het beleidsvoornemen worden er, gebaseerd op de nieuwe parkeervergunningsaanvragen in 2023, minder aanvragen geweigerd in 2025. Met het aangepaste beleid worden naar verwachting vanaf 2025 ongeveer 10% van de nieuwe parkeervergunningsaanvragen geweigerd. Dat zijn zo'n 1.400 aanvragen.

2.7 Indieners geven aan dit voorstel oneerlijk te vinden ten opzichte van bewoners met een eigen parkeerterrein.

Reactie van het college
De gemeente heeft maar beperkte bevoegdheid en heeft geen zeggenschap op het parkeren op private terreinen. Amsterdammers die een parkeerplaats op eigen terrein hebben komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning, ongeacht de emissieklasse van de auto. Wel moeten ook Amsterdammers met een eigen parkeerplaats zich houden aan de regels van de (aangescherpte) milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's naar emissieklasse 5 of hoger binnen de Ring A10. En aan de regels van de uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's binnen de S100.

Bewoners die de beschikking hebben, of kunnen hebben, over een eigen parkeerplaats moeten daarvoor overwegend veel meer betalen dan het tarief van een parkeervergunning.

2.8 Indieners twijfelen aan de juridische basis van voorliggend besluit.

Indieners geven aan dat geparkeerde auto's geen uitstoot hebben, waardoor het wel of niet toekennen van een parkeervergunning op basis van uitstootklasse oneigenlijk zou zijn. Er wordt in twijfel getrokken of het beleidsvoornemen, in relatie tot de Gemeentewet, juridisch wel houdbaar is. Er wordt hierbij gerefereerd naar artikel 225 van de Gemeentewet, waarin de variabelen zijn opgesomd op basis waarvan belastingtarieven gedifferentieerd kunnen worden.

Reactie van het college
Dit beleidsvoornemen gaat niet over belastingtarieven, maar om voorschriften op basis waarvan parkeervergunningen wel of niet worden verleend. Het is een gemeentelijke bevoegdheid om voorschriften te verbinden aan de verlening van parkeervergunningen. Er is een aantal voorschriften waaraan moet worden voldaan, alvorens men in aanmerking komt voor een parkeervergunning. De milieu-eis is er een van.

3



De negatieve gevolgen van de maatregel

3.1 Indieners geven aan dat met de regeling vooral inwoners met een laag inkomen worden getroffen. Met deze maatregel wordt de kloof tussen rijk en arm groter.

Reactie van het college
Het college ziet dat veel indieners zich zorgen maken over de betaalbaarheid van een tweedehands voertuig. Met name voor Amsterdammers met een laag inkomen. Hierdoor zou voor deze groep vervoersarmoede kunnen ontstaan. Ook vanuit een aantal stadsdelen is deze zorg aangegeven. Het college heeft daarom besloten om de milieu-eis voor de verlening van nieuwe parkeervergunningen voor fossiele brandstofvoertuigen, met uitzondering van dieselvoertuigen, te verlagen naar emissieklasse 4 of hoger. Daarbij heeft het college de ambitie om stapsgewijs de milieu-eis aan te scherpen.

Uit cijfers blijkt dat er een ruim aanbod is van betaalbare tweedehands voertuigen vanaf emissieklasse 4 en 5. Door de regeling coulanter te maken, ten opzichte van het beleidsvoornemen, geeft het college mensen de mogelijkheid om oudere tweedehands voertuigen aan te schaffen, die iets goedkoper zijn.

3.2 Indieners geven aan zorgen te hebben over de gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd. Als hun auto niet voldoet aan de voorgestelde milieu-eisen, zijn ze bang geen parkeervergunning te krijgen.

Reactie van het college
In gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd, zoals Nieuw-West, Zuidoost en Noord, worden bewoners en ondernemers ongeacht de emissieklasse in de gelegenheid gesteld om een parkeervergunning aan te vragen voor de auto die men nu al heeft. De aangescherpte voorschriften ten aanzien van de emissieklasse van het voertuig zijn in de eerste fase, bij invoering betaald parkeren, dus nog niet van toepassing. Als de bewoner de parkeervergunning daarna wil overzetten op een ander kenteken, dan wordt wél getoetst op de aangescherpte milieuvoorschriften.

3.3 Indieners hebben zorgen dat ze door de invoering van deze maatregel hun auto moeten verkopen.

Reactie van het college
De hogere milieu-eis voor het krijgen van een parkeervergunning is een belangrijke beslisfactor bij de aanschaf van een nieuw of tweedehands voertuig. Dit speelt vooral als het huidige voertuig vervangen moet worden, als mensen voor het eerst een voertuig aanschaffen of als er naar Amsterdam wordt verhuisd. Voor bestaande parkeervergunningen gelden de strengere regels niet. Er is dus geen reden voor mensen om zorgen te hebben dat ze door deze maatregelen hun auto moeten verkopen.

Om mensen hier goed over te informeren en mensen te waarschuwen over de nieuwe milieu-eis bij het aanschaffen van een nieuw (of eerste) voertuig, wordt er komende periode gestart met gerichte communicatie. Communicatie die onder andere wordt ingezet:
- Directe communicatie richting huidige parkeervergunningshouders.
- Communicatie via vereniging van makelaars en vastgoedplatforms zoals funda.nl.
- Communicatie via autogarages in Amsterdam en online verkooppunten.

3.4 Indieners geven aan geen geld te hebben om nu een nieuwe auto te kopen.

Reactie van het college
De aanscherping van de schoner parkeren-regeling is niet van toepassing voor mensen die al in bezit zijn van een parkeervergunning. Deze regeling vraagt dus niet van mensen om een nieuw voertuig aan te schaffen. Alleen wanneer er een nieuw voertuig wordt aangeschaft of wanneer er voor het eerst een voertuig wordt aangeschaft, moet er voldaan worden aan de nieuwe milieu-eisen. Het college is van mening dat er een ruim aanbod is van betaalbare tweedehandsvoertuigen van emissieklasse 4 en 5. In 2025 zijn dit voertuigen van maximaal 20 jaar of ouder. De prijzen van de voertuigen in emissieklasse 4 en 5 zijn ongeveer vergelijkbaar. Meer onderscheidend in prijs zijn kenmerken als aantal gereden kilometers en het merk.

3.5 Indieners menen dat de regeling gaat zorgen voor extra lasten voor bewoners. Het is een stapeling van maatregelen en lasten.

Reactie van het college
Alleen wanneer er een nieuw voertuig wordt aangeschaft of wanneer er voor het eerst een voertuig wordt aangeschaft, moet er voldaan worden aan de nieuwe milieu-eisen. Het college is van mening dat er een ruim aanbod is van betaalbare tweedehandsvoertuigen van emissieklasse 4 en 5. In 2025 zijn dit voertuigen van maximaal 20 jaar of ouder. De prijzen van de voertuigen in emissieklasse 4 en 5 zijn ongeveer vergelijkbaar. Meer onderscheidend in prijs zijn kenmerken als aantal gereden kilometers en het merk.

Er wordt geen verhoging van het parkeervergunningstarief voorgesteld. Bewoners met een bestaande parkeervergunning zullen daarom niet getroffen worden door extra lasten door deze maatregel.

3.6 Indieners zijn van mening dat het milieueffect niet opweegt tegen de individuele gevolgen van deze maatregel.

Reactie van het college
De aanscherping van de schoner parkeren-regeling moet beschouwd worden als onderdeel van een breed pakket aan maatregelen die door de gemeente worden genomen om de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren en de CO_2- uitstoot te beperken. Deze maatregelen zijn beschreven in de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026. Vanaf 2025 wordt de milieuzone dieselpersonen- en bedrijfsauto's aangescherpt naar emissieklasse 5 of hoger. Dit is een maatregel die dieselvoertuigen raakt. Met de aanscherping van de schoner parkeren-regeling wordt ook een maatregel genomen tegen benzine- en ander fossiel aangedreven voertuigen. Met deze combinatie wordt met de aanscherping van de schoner parkeren-regeling een evenwichtige maatregel genomen. Het gehele pakket aan maatregelen levert een significante bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit en het verminderen van de CO_2-uitstoot.
De aanscherping van de schoner parkeren-regeling geldt niet voor bestaande parkeervergunningen. Ook gelden de huidige en aangescherpte milieueisen niet in gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd. Aanvragers die voor 1 januari 2025 op de wachtlijst staan, hoeven zich ook niet te houden aan de nieuwe milieueisen.
De aangescherpte milieu-eisen gaan alleen gelden voor nieuwe parkeervergunning-aanvragen of voor nieuw aangeschafte voertuigen.

3.7 Indieners geven aan de maatregel extra nadelig te vinden voor mensen die invalide zijn. Een nieuwe auto kopen is te duur.

Reactie van het college
De aangescherpte milieuvoorschriften gelden alleen voor bewonersvergunningen, bedrijfsvergunningen, hulpverlenersvergunningen en maatschappelijke vergunningen, maar niet voor GA-vergunningen (gehandicapten parkeervergunningen). Bewoners of bezoekers die gehandicapt zijn, en een gehandicaptenparkeerkaart hebben, kunnen een gehandicaptenparkeervergunning aanvragen. De aanvraag van deze vergunning wordt niet geweigerd als het voertuig een lage emissieklasse heeft. Deze vergunning is bovendien gratis én in heel de stad geldig.

4



Alternatieve oplossingen

4.1 Indieners geven aan dat ze vinden dat juist de rijke inwoners belast moeten worden. Alleen rijke mensen kunnen een schone auto betalen.

Reactie van het college
Met de aanscherping van de schoner parkeren-regeling wordt, binnen de bevoegdheid van de gemeente, geprobeerd zo evenredig mogelijk de luchtkwaliteit te verbeteren door het gebruik van de meest vervuilende voertuigen te verminderen. Het doel van de regeling is het verminderen van de CO_2- uitstoot in de gemeente Amsterdam en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Voorliggend beleidsvoornemen draagt samen met de andere maatregelen (voor onder andere bestel- en vrachtauto's en brom- en snorfietsen) bij aan een verlaging van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen en daarmee aan het verminderen van een aantal gezondheidsrisico's, zoals luchtwegklachten en hart- en vaatziekten. Vooral kinderen, ouderen en mensen die al een luchtwegaandoening of hart- en vaatziekte hebben, lopen meer kans op het krijgen van gezondheidsklachten.

Met de regeling wordt voorkomen dat voor oudere, vervuilende voertuigen een nieuwe parkeervergunning wordt aangevraagd. Hiermee wil het college het Amsterdamse wagenpark stapsgewijs verschonen. Er wordt met deze maatregel geen beperking opgelegd aan oudere voertuigen met een huidige parkeervergunning. De nieuwe milieu-eisen gelden alleen voor nieuwe parkeervergunningen of voor nieuw aangeschafte voertuigen.

Het college heeft, naar aanleiding van de breed gedeelde zorg over de betaalbaarheid voor aanvragers met een laag inkomen, het beleidsvoorstel aangepast. Voor benzine – en andere fossiele brandstofvoertuigen, met uitzondering van dieselvoertuigen, wordt het voorstel om nieuwe parkeervergunningen tot emissieklasse 4 te weren. Het college is van mening dat er op dit moment een ruim aanbod is op de tweedehands markt van auto's met emissieklasse 4 en 5.

4.2 Indieners vragen zich af waarom er geen uitsterfbeleid wordt gehanteerd. Ze zijn van mening dat oudere auto's vanzelf verdwijnen. En geven aan dat er kosten worden gemaakt door ambtenaren.

Reactie van het college
De schoner parkeren-regeling is een vorm van strenger uitsterfbeleid. Met de regeling wordt voorkomen dat voor oudere, vervuilende auto's een nieuwe parkeervergunning wordt aangevraagd. Hiermee wordt de instroom van oudere voertuigen ingeperkt.

Er wordt met deze maatregel geen beperking opgelegd aan de huidige parkeervergunning van oudere auto's. De beleidslijn leidt niet tot extra werkzaamheden door ambtenaren. Vergunningsaanvragen blijven behandeld worden, alleen de toetsing op emissieklasse verandert. Deze gegevens zijn bekend bij de RDW en vraagt enkel om een kleine softwarematige aanpassing.

4.3 Indieners vragen om te kijken naar de werkelijke uitstoot van voertuigen en niet naar emissieklasse.

Reactie van het college
Een emissieklasse toont hoe schoon een voertuig is op basis van uitstoot van uitlaatgassen. 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. De landelijke regels gaan uit van toelatingseisen die zijn gebaseerd op de emissieklasse van voertuigen. De milieuzones in Nederland zijn het meest gebruikte voorbeeld van een systeem op basis van emissieklasse. 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.

4.4 Indieners zeggen dat er nu geen onderscheid wordt gemaakt naar gebruik, terwijl zij dit wel wenselijk achten. Een auto die veel kilometers maakt wordt nu hetzelfde behandeld als een auto die weinig rijdt.

Reactie van het college
Momenteel is het niet mogelijk om te beprijzen naar gebruik. De bevoegdheid om beprijzen naar gebruik mogelijk te maken, ligt niet bij gemeenten.

4.5 Indieners vinden het niet eerlijk dat kunstmestfabrieken langer door mogen gaan, dat er zoveel vervuiling vanuit Schiphol komt en dat er nog motoren in de stad mogen rondrijden. Ze geven aan dat de rondvaartboten aangepakt moeten worden, evenals de chemische industrie, taxi's en cruiseschepen.

Reactie van het college
Het college waardeert dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit.

De uitstoot van schadelijke stoffen komt niet alleen van verkeer en vervoer, maar ook van andere bronnen zoals de industrie of de gebouwde omgeving. De uitstoot vindt niet alleen plaats in Amsterdam. Een gedeelte komt aanwaaien van buiten Amsterdam. Daarom is in 2020 het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Dit akkoord heeft als doel om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het is een akkoord tussen de Rijksoverheid, provincies en een groot aantal gemeenten. Samen streven de deelnemende partijen naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. Amsterdam heeft dit akkoord ook ondertekend.

Er zijn ook uitstootbronnen waar het college van Amsterdam geen directe bevoegdheden heeft om de uitstoot te beperken, zoals het vliegverkeer. De gemeente treft maatregelen op het verkeer en vervoer over water en wegen waar de gemeente de

verantwoordelijkheid voor draagt. Schiphol, grote wateren (zoals Amsterdam-Rijnkanaal) en grote bedrijven vallen buiten deze bevoegdheid van de gemeente. Andere overheidsorganen, zoals de provincie en de Rijksoverheid, werken aan het stellen van normen om de uitstoot ook hier te verlagen. Wel dringt Amsterdam bij de Rijksoverheid aan op vermindering van uitstoot van alle emissies door het vliegverkeer; zowel van schadelijke stoffen als van geluid.

De gemeente onderneemt acties om de taxibranche te verschonen. In 2022 is het convenant Emissieloos Taxivervoer Amsterdam ondertekend door taxi organisaties en de gemeente. Hierin worden acties beschreven die in Amsterdam uitgevoerd kunnen worden ter bevordering van emissieloos taxivervoer.

Ook werkt de gemeente aan het verschonen van de (zee)cruiseschepen. Deze ambities zijn in 2021, in samenspraak met regionale partners uit het Noordzeekanaalgebied, vastgelegd in de nota 'Zeecruise op koers: Beleidsnota Zeecruise in het Noordzeekanaalgebied'.[5] 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 passagiersvaart in Amsterdam ligt op schema om in 2025 uitstootvrij te varen. Amsterdam geeft voor niet meer dan 550 passagiersvaartuigen een vergunning af. Rondvaartboten en salonboten zijn een vorm van passagiersvaart.

4.6 Indieners geven aan dat het voorgenomen beleid 'vooral de groep auto's in de stad aanpakt die 90% van hun tijd stilstaan en niet de vele auto's van bezoekers die dagelijks door de stad rijden'. Daarnaast wordt aangegeven dat het bezoekers van buiten de stad 'vrij staat om met benzineauto's van elke emissieklasse de stad te doorkruisen terwijl dit de burger in de stad steeds moeilijker wordt gemaakt'.

Reactie van het college
Het college erkent dat de aanscherping alleen betrekking heeft op de voorschriften van de verlening van parkeervergunningen. Bezoekers komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning (ongeacht emissieklasse van hun voertuig) en zullen daarom het geldende kortparkeertarief moeten betalen. Dat is een tarief dat vele malen hoger is dan het vergunningstarief. Daarnaast wordt de milieuzone voor dieselvoertuigen per 1 januari 2025 strenger. Dieselpersonen- en bedrijfsauto's met emissieklasse 4 of lager hebben vanaf dan geen toegang meer binnen de Ring A10. Dat geldt voor zowel bewoners als bezoekers die in de milieuzone willen rijden. Ook wordt er een uitstootvrije zone voor bedrijfs- en vrachtauto's ingevoerd. Vracht- en bedrijfsauto's met emissieklasse 4 of lager hebben vanaf dan geen toegang meer binnen de S100.

Het is voor de gemeente op grond van landelijke regelgeving op dit moment niet mogelijk om een milieuzone voor benzinevoertuigen in te voeren. Hierdoor blijven personenauto's op benzine per 2025 toegang behouden tot de milieuzone.

5 Zeecruise_op_koes.pdf (openresearch.amsterdam)

4.7 Indieners zijn van mening dat de aanpassing van de schoner parkeren-regeling te snel wordt ingevoerd.

Reactie van het college
Op 1 januari 2025 wordt de milieuzone voor dieselpersonen- en bedrijfsauto's aangescherpt naar emissieklasse 5 of hoger. Dit is een logisch moment om ook de aanscherping van de schoner parkeren-regeling door te voeren. Vanuit communicatief oogpunt is het ook logisch om één startdatum te hebben.
De regeling heeft effect op aanvragers van een nieuwe parkeervergunning of op mensen die een nieuw voertuig aanschaffen. De aanschafkosten voor een tweedehands auto met emissieklasse 4 of 5 zijn ongeveer vergelijkbaar aan elkaar. Het college is van mening dat er, door het brede aanbod van betaalbare alternatieven, niet te veel extra lasten zijn voor deze aanvragers.

4.8 Een indiener vraagt zich af of er een uitzondering wordt gemaakt voor oldtimers?

Reactie van het college
Voor oldtimers wordt er geen uitzondering gemaakt in de parkeerverordening.
Het college is van mening dat als bewoners of ondernemers een oldtimer willen aanschaffen, ze een alternatieve oplossing moeten zoeken voor het parkeren.
Parkeervergunningen die reeds zijn verleend voor oldtimers worden niet ingetrokken.

Oldtimers zijn wel vrijgesteld van de toegangsregels tot de milieuzone en de uitstootvrije zone. Dit is een landelijke vrijstelling.

5



Elektrisch rijden

5.1 Indieners geven aan zich zorgen te maken over de hoeveelheid laadpunten in de stad. Ze zijn van mening dat er nu te weinig laadpunten in de stad zijn.

Reactie van het college
De schoner parkeren-regeling verplicht niet tot de aanschaf van een elektrische auto. De aanpassing van de regeling verhoogd de milieu-eis voor nieuw te verlenen vergunningen van fossiel aangedreven voertuigen.

Het college is van mening dat er voldoende openbare laadpunten in Amsterdam zijn. In juni 2024 waren er meer dan 8.000 openbare oplaadpunten in de stad. Amsterdam behoort met dit aantal tot de koplopers in Europa. Amsterdam plaatst datagestuurd openbare laadpunten bij. Dat betekent dat er bijgeplaatst wordt als er in een bepaalde buurt een stijging van het aantal laadsessies voorkomt. In 2021 heeft het college het Strategisch plan Laadinfrastructuur 2020-2030: Laad me opgesteld.[6] 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.

5.2 Indieners geven aan dat een elektrische auto vervuilender is dan fossiel aangedreven voertuigen.

Reactie van het college
De schoner parkeren-regeling verplicht niet tot de aanschaf van een elektrische auto. Deaanpassing van de regeling verhoogt de milieu-eis voor nieuw te verlenen vergunningen van fossiel aangedreven voertuigen.

De gemeente juicht desalniettemin het gebruik van uitstootvrije voertuigen toe, gelet op de positieve effecten ervan op de luchtkwaliteit en de CO_2-uitstoot. Een uitstootvrije auto is over de gehele levensduur minder milieubelastend dan een fossiel aangedreven auto. Uitstootvrije voertuigen hebben veel minder uitstoot en dragen daardoor beperkt bij aan de slechte luchtkwaliteit.

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

6



Handhaving

6.1 Indieners vragen zich af hoe er wordt gehandhaafd?

Reactie van het college
Een vergunningsaanvraag wordt getoetst bij de RDW. Als een vergunning is verleend, wordt er gehandhaafd met kentekenherkenning door camera's gemonteerd op handhavingsvoertuigen. Op basis van de parkeerscans wordt gekeken of een voertuig mag parkeren, op basis van een geldige parkeervergunning, in dat specifieke gebied. De parkeervergunning wordt alleen verleend als het desbetreffende voertuig voldoet aan de gestelde minimale emissieklasse.

6.2 Indieners geven aan deze maatregel oneerlijk te vinden ten opzichte van buitenlandse auto's.

Reactie van het college
De aanscherping van de schoner parkeren-regeling geldt alleen voor voertuigen waar een parkeervergunning voor wordt aangevraagd. Dit kan een voertuig met een buitenlands kenteken zijn. Deze voertuigen moeten zich ook aan de milieu-eisen houden.

7



Overige

7.1 Er leven zorgen onder de indieners dat het stroomnet de druk niet aan kan vanwege netcongestie.

Reactie van het college
Het college benadrukt allereerst dat de aanscherping van de schoner parkeren-regeling niet verplicht tot elektrisch rijden. Wel wordt voorkomen dat de meest vervuilende voertuigen in aanmerking komen voor een nieuwe parkeervergunning. Het college begrijpt de zorgen van de indieners ten aanzien van de laadinfrastructuur, maar wil benadrukken dat de transitie naar uitstootvrij rijden geleidelijk gaat. Gelet op de zwaarwegende belangen die gediend zijn met de verbetering van de luchtkwaliteit en beperking van de CO_2-uitstoot, kan echter niet volledig 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.

Aanpak netcongestie
Gemeente Amsterdam, netbeheerders Liander en TenneT en Port of Amsterdam werken 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 de doorlooptijd van ruimtelijke procedures en de netbeheerders breiden het netwerk uit en zoeken naar mogelijkheden om 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. De gemeente werkt daarnaast aan het uitrollen van deze slimme laadsoftware op alle publieke laadpalen op straat.

7.2 Indieners geven aan dat in plaats van het aanpassen van de schoner parkeren-regeling, we minder zouden moeten consumeren.

Reactie van het college
Deze regeling heeft betrekking op de parkeerverordening en het stellen van een ondergrens ten aanzien van emissies om hiermee een stap te zetten richting gezondere lucht. De regeling ziet niet toe op het vraagstuk consumeren.

Met betrekking tot verkeer stimuleert Amsterdam haar inwoners om allereerst te kiezen voor actieve mobiliteit, zoals wandelen en fietsen, daarna het gebruik van OV. Voor bewoners die toch een auto nodig hebben stimuleert het college Amsterdammers om over te stappen op deelmobiliteit, daarmee streeft het college naar minder bezit auto's en meer gebruik te maken van deelauto's.

7.3 Indieners geven aan recht te hebben op het rijden in de auto naar keuze, ongeacht emissieklasse.

Reactie van het college
Inwoners en bezoekers van Amsterdam hebben recht op een schonere lucht. De aanscherping van de milieu-eisen bij het verlenen van een parkeervergunning draagt bij aan dit maatschappelijk belang. En het dwingt huidige eigenaren van voertuigen die niet aan de normen voldoen niet om hun voertuig van de hand de hand te doen, maar om bij een volgende aankoop wel rekening te houden met het maatschappelijke belang dat iedereen zijn steentje bijdraagt aan de gezonde leefomgeving.

7.4 Enkele indieners zijn tegen het heffen van parkeerbelasting.

Reactie van het college
In vrijwel heel Amsterdam geldt momenteel dat het parkeren wordt gereguleerd met betaald parkeren. Dat staat niet ter discussie. Het onderhavige voorstel gaat over aangescherpte voorschriften die aan de verlening van parkeervergunningen zijn verbonden.

7.5 Hoe staat het met de afvalwagens van de gemeente Amsterdam?

Reactie van het college
Met betrekking tot de indieners die aanvoeren dat Amsterdam het juiste voorbeeld moet geven en verwijzen naar net aangeschafte afval(vuilnis)wagens op diesel stelt het college het volgende vast. Recent is er door de gemeente een aanbesteding gepubliceerd voor 45 uitstootvrije vuilniswagens.

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 er voor zware voertuigen beperkte netcapaciteit is, 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. De gemeente heeft de verplichting haar dienstverlening door te zetten en afval op te halen in de stad. Daarom heeft het college in 2023 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. Het gemeentelijk wagenpark moet voldoen aan de toegangseisen die worden gesteld aan deze uitstootvrije zone en de al bestaande milieuzone. Er zijn landelijke overgangsregelingen, waar de door het college aangeschafte dieselvrachtauto's onder vallen.

7.6 Een enkele indiener vindt de snelheidslimiet van 30km/u in de stad belachelijk.

Reactie van het college
Deze regeling heeft betrekking op de parkeerverordening en het stellen van een ondergrens ten aanzien van emissies om hiermee een stap te zetten richting gezondere lucht. De regeling ziet niet toe op het vraagstuk snelheidslimiet.
Het terugdringen van de snelheid van bepaalde voertuigen, dient het doel om de verkeerveiligheid te verbeteren. De gemeente Amsterdam werkt aan een veilige en leefbare stad. Er is een duidelijke link tussen het aantal ongelukken en het verlagen van de snelheid (meer tijd om te reageren), en de ernst van een ongeval en de snelheid. Een lagere snelheid sluit dan ook beter aan op het drukke verkeer in de stad.[7]

7.7 Sommige indieners vragen zich af hoe het zit met andere voertuigen zoals brom- en snorfietsen en canta's. Hoe wordt daarop gehandhaafd?

Reactie van het college
Vanaf 2025 wordt er in de gemeente Amsterdam, binnen de bebouwde kom, een uitstootvrije zone ingevoerd voor brom- en snorfietsen. Brommobielen blijven toegang houden tot de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen. Ook gehandicapten-voertuigen mogen in de uitstootvrije zone blijven rijden. Gehandicaptenvoertuigen hebben geen kentekenplaat, waardoor op het gebruik van deze voertuigen niet zal worden gehandhaafd.

Het college merkt ten aanzien van de zienswijzen op dat de handhaving van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen, net als de huidige milieuzones, plaats zal vinden door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van een technisch hulpmiddel, namelijk Automatic Number Plate Recognition (ANPR). Het college is van oordeel dat de handhaving van de huidige milieuzone adequaat is en vertrouwt erop dat dit ook het geval zal zijn voor de handhaving van de toekomstige uitstootvrije zone.

7.8 Sommige indieners geven aan dat er gekeken moet worden naar het verbeteren van het openbaar vervoer.

Reactie van het 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 Autoluw[8]. De verantwoordelijkheid voor het stedelijke openbaar vervoer, dus ook het openbaar vervoer binnen Amsterdam, ligt bij de Vervoerregio.

7 Nota van beantwoording 30 km/u in de stad.
8 https://openresearch.amsterdam/image/2019/11/28/amsterdam_autoluw_agenda.pdf

7.9 Indieners voeren aan dat er ondertussen bomen worden gekapt door de gemeente in Amsterdam

Reactie van het college
Deze regeling heeft betrekking op de parkeerverordening en het stellen van een ondergrens ten aanzien van emissies om hiermee een stap te zetten richting gezondere lucht. De regeling ziet niet toe op het vraagstuk bomen kappen.

Het college richt zich op het aanleggen van meer groen in de stad en het verhogen van de biodiversiteit. Deze ambities zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie 2050 en de Groenvisie 2020-2050 en worden momenteel uitgevoerd. 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.[9]

7.10 Indieners voeren aan dat fatbikes gevaarlijk zijn.

Reactie van het college
Deze regeling heeft betrekking op de parkeerverordening en het stellen van een ondergrens ten aanzien van emissies om hiermee een stap te zetten richting gezondere lucht. De regeling ziet niet toe op het vraagstuk fatbikes.
Het college erkend dat opgevoerde fatbikes gevaarlijk kunnen zijn en moedigt de politie aan hier streng op te handhaven.

7.11 Onderneem actie om parkeerproblemen tegen te gaan.

Reactie van het college
Parkeerproblemen in de buurt zijn verder niet verbonden aan de aanscherping van de vergunningvoorschriften naar emissieklasse. De voorliggende beleidsaanpassing heeft naar verwachting alleen invloed op het 'wagenpark' van de vergunninghouders, niet op de parkeerdruk. De gemeente kan geen garantie geven dat er voldoende parkeercapaciteit in de nabijheid van de woning beschikbaar is. In veel wijken geldt dat men verderop een plek moet zoeken. In veel buurten is de parkeerdruk met name in de avonduren hoog. Met een vergunning kan in het gehele gebied geparkeerd worden waarbinnen de vergunning geldt.

9 Compensatie en herplant van bomen | Lokale wet- en regelgeving (overheid.nl)

Advies stadsdelen en stadsgebied Weesp met de reactie van het college van B en W.

Over het algemeen onderstrepen de stadsdelen het belang van het verminderen van CO_2, stikstofdioxide en fijnstof om de luchtkwaliteit te verbeteren en bij te dragen aan de gezondheid van Amsterdammers en haar bezoekers. Het aanscherpen van de parkeerregeling per 1 januari 2025 wordt gezien als een vervolgstap in de transitie naar uitstootvrij verkeer in Amsterdam.

Echter zijn er zorgen over de mogelijk ongewenste effecten die de aanscherping van het parkeerbeleid kan hebben op de sociaaleconomische en mobiliteitspositie van bewoners en ondernemers. Er worden compensatieregelingen of steunpakketten voorgesteld voor de laagste inkomens. Deze moeten ook gelden voor huidige vergunninghouders wanneer het wisselen van de auto noodzakelijk is. Dit om te voorkomen dat mensen in mobiliteitsarmoede belanden.

Er wordt belang gehecht aan actieve communicatie om huidige en toekomstige vergunninghouders te blijven informeren over de maatregelen en over de overgangsregeling, zodat zij niet voor verrassingen komen te staan wanneer hun auto stuk gaat en zij een nieuwe willen aanschaffen.

Voldoende laadinfrastructuur voor bewoners, ondernemers en bezoekers wordt gezien als een randvoorwaarde voor de transitie.

Reactie van het college
Het college dankt het dagelijks bestuur van de stadsdelen en het stadsgebied Weesp voor de adviezen.

Het college is verheugd om te lezen dat de stadsdelen bovengenoemd doel en de aanscherping van de milieuzone steunen. Het college leest ook de breed gedeelde zorg over de betaalbaarheid voor aanvragers met een laag inkomen. Daarom heeft het college besloten om de aanpassing van de regeling minder scherp te maken dan voorgesteld. De milieu-eis wordt voor dieselvoertuigen wel verhoogd naar emissieklasse 5 of hoger, zoals het oorspronkelijke voorstel. De milieu-eis voor benzine- of andere fossiele brandstofvoertuigen, met uitzondering van dieselvoertuigen, wordt verhoogd naar emissieklasse 4 of hoger (dit is een wijziging ten opzichte van voorgestelde beleid). Het college is van mening dat er voldoende aanbod aan (tweedehands) betaalbare alternatieve vervoersmiddelen zijn met deze wijziging voor aanvragers met een laag inkomen. De nieuwe regels gelden niet voor huidige parkeervergunningen, aanvragers op de wachtlijst of gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd.

Het college bevestigt dat het zich blijft inspannen voor het breed, tijdig en actief communiceren naar de huidige en toekomstige vergunninghouders. Er wordt daarom gestart met gerichte communicatie naar de doelgroepen waarvan wordt verwacht dat ze een hogere kans hebben om verrast te worden door de wijziging na het aanschaffen van het voertuig. Communicatie die onder andere wordt ingezet:
- Directe communicatie richting huidige parkeervergunningshouders.
- Communicatie via vereniging van makelaars en vastgoedplatforms zoals funda.nl.
- Communicatie via autogarages in Amsterdam en online verkooppunten.

Om een schaalsprong 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.[10] Hierin zijn op hoofdlijnen de kaders ten aanzien van de laad-infrastructuur, het plaatsingsbeleid en de aantallen (in de vorm van prognoses) voor de verschillende gebruikersgroepen geschetst. De uitrol van de laadinfrastructuur loopt conform plan.

10 Het strategisch plan: Laad me 2020-2030.

Colofon

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

Vormgeving: Vorm de stad

september 2024, Amsterdam

amsterdam.nl