College van burgemeester en wethouders van Amsterdam
t.a.v. Ruimte en Duurzaamheid, Team Uitstootvrije Mobiliteit
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Datum
20-10-2023

Plaats
Amsterdam

Onderwerp
Zienswijze ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone brom- en snorfietsen Amsterdam 2025

Geachte Bestuur van de gemeente Amsterdam,

Met genoegen delen wij onze visie omtrent het ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone brom- en snorfietsen Amsterdam 2025.

Uitgangspunten van de RAI Vereniging in het bepalen van milieu- en zero-emissiezones
Het is voor ons van groot belang dat het beleid gebaseerd is op de volgende uitgangspunten:

- Mensen kiezen bewust het voertuig dat bij hen past. Velen kiezen specifiek voor een snor- of bromfiets.
- De snor- en bromfiets zijn zeer geschikte voertuigen voor een autoluwe stad. De overstap van auto naar e-scooter, snor- of bromfiets draagt aanzienlijk bij aan milieu- en klimaatverbetering. Het is een relatief betaalbaar product waarmee men relatief lange afstanden kan afleggen. Verder zijn snor- en bromfietsen uitermate geschikt voor woon-werkverkeer als het openbaar vervoer niet toereikend is.
- De bromfiets begeeft zich op de rijbaan en heeft geen beperking op het gebied van overvolle fietspaden, en neemt aanzienlijk minder ruimte in beslag dan een auto.
- Een milieuzone en zero-emissiezone voor scooters dient rekening te houden met de risico's voor mobiliteitsarmoede. Snor- en bromfietsen zijn populair onder ouderen (40% van de scooterrijders is boven de 45 jaar) en lagere inkomensgroepen. Deze doelgroepen blijven vaak doorrijden op oudere voertuigen door een gebrek aan middelen om een nieuwe aan te schaffen. De overgangsdatum en de sloopregeling van de gemeente moeten hier voldoende rekening mee houden.
- De elektrificatiegraad van snor- en bromfietsen in Amsterdam is duidelijk hoog, met sommige delen van Amsterdam die al een elektrificatiegraad van meer dan 80% hebben. Dit is niet het geval voor alle delen van Amsterdam. De ambitie die Amsterdam toont in het beleid is voor de rest van Nederland minder of niet realistisch. Wij vinden het van groot belang dat de gemeente hier rekening mee houdt in de communicatie naar buiten toe en naar andere gemeenten.

Waardering voor het betrekken van stakeholders
Wij waarderen de aanpak van de gemeente Amsterdam in de afgelopen periode waarbij we als RAI Vereniging de mogelijkheid hebben gekregen om onze visie en standpunt bij de gemeente Amsterdam onder de aandacht te brengen. Naar aanleiding van het contact tussen de gemeente Amsterdam en de RAI Vereniging zijn enkele goede punten in het plan opgenomen.

Aandachtspunten en verbeterpunten voor de regeling

Echter heeft de RAI Vereniging meerdere aandachtspunten en verbeterpunten geïdentificeerd in het voorliggende besluit van de gemeente Amsterdam.

- De belangrijkste hiervan is de overgangsregeling. Een overgangsregeling van 10 jaar houdt rekening met de natuurlijke gebruikslevensduur van het product. Voor de voertuigen met een datum van eerste toelating vóór 2018 is in lijn hiermee een geschikte overgangsregeling getroffen tot 2028. Deze overgangsregeling van 10 jaar is echter niet doorgetrokken voor benzinevoertuigen die verkocht worden vanaf 2021 tot 1 januari 2025. Wij vinden het belangrijk dat de gemeente Amsterdam rekening houdt met het eigendomsrecht en de aanschafkosten van scooterrijders. Er moet voorkomen worden dat consumenten die recentelijk een nieuwe scooter hebben gekocht deze binnen korte tijd niet meer mogen gebruiken in de stad. Wij achten de overgangstermijn voor bestaande scooters tot 2030 tekortdag. Het opschuiven van deze datum is dan ook zeer wenselijk om de transitie soepeler, realistischer en waarschijnlijk succesvoller te laten verlopen.
- Bovendien lopen de importeurs aan tegen de relatief late definitieve communicatie van de regeling. Er moet een eindevoorraadregeling voor importeurs komen voor alle voorraad die momenteel aanwezig is en volgend jaar wordt uitgeleverd. Het kan niet zo zijn dat deze voorraad onverkoopbaar wordt door de ambitie van de gemeente en de relatief late communicatie hierover. Gezien bovenstaande argumenten komt 1 januari 2025 voor nieuwe scooters (datum eerste toelating vanaf 1 januari 2025) te snel en te vroeg. Wij pleiten voor het opschuiven van deze datum naar 1 januari 2030 zodat vanaf die datum deze voertuigen uitstootvrij zijn.
- Wat ons verder opvalt is dat alle informatie (onder ander de door de gemeente verstuurde brieven met informatie en de gestarte publiekscampagne) wordt gepresenteerd als een voldongen feit, als een definitief en onveranderlijk besluit terwijl er nog een inspraakronde is. Wij hopen en gaan ervan uit dat onze suggesties nog ten dienste kunnen zijn van een degelijk beleid voor de verduurzaming van de snor- en bromfiets. Wij achten de ruimte voor inspraak van groot belang om onze inzichten en dat van andere betrokken maatschappelijke partijen te laten meetellen in de besluitvorming van de gemeente.

Wij als RAI Vereniging zijn van mening dat de bestaande brom- en snorfietsrijders een perspectief geboden dient te worden middels een compensatie, dan wel ondersteuning om over te kunnen stappen op een elektrische variant. Wij zijn voor het bieden van een perspectief en niet voor een verbod. Wij vragen dan ook in de communicatie te praten over de perspectieven.

Voor een nadere mondelinge toelichting zijn wij vanzelfsprekend graag bereid.

Met vriendelijke groet,

Martijn van Eikenhorst
Manager sectie scooters – RAI Vereniging