Ontwerpverkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam met regels over het invoeren van een nul-emissiezone voor brom- en snorfietsen per 1 januari 2025 (Ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone brom- en snorfietsen Amsterdam 2025)

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam is,

- gelet op artikel 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 openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in artikel 3:4 van de Awb;

voornemens om bij verkeersbesluit een nul-emissiezone voor brom- en snorfietsen met overgangsregeling in te voeren, zodat de in het Actieplan Schone Lucht en de in de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit 2023-2026 genoemde doelstellingen voor luchtkwaliteit (reductie van de uitstoot van fijnstof- en stikstofoxiden) en klimaat (CO_2-reductie) worden behaald. Onder nul-emissie wordt verstaan een brom- of snorfiets zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes.

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 stikstofoxiden (NOx) en fijnstof (PM10, PM2,5) 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 GDD leeft de gemiddelde Amsterdammer ongeveer 11 maanden korter en rookt deze gemiddeld 4,4 sigaretten per dag mee door de luchtverontreiniging in de stad.[2] Dit onderstreept de noodzaak om de lucht in Amsterdam schoner te maken.

---

[1] World Health Organization. (2021). WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM2.5 and PM10), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide. World Health Organization. https://apps.who.int/iris/handle/10665/345329. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO

[2] Landelijke GGD-rekentool waarbij is uitgegaan van de in 2022 gemeten jaargemiddelde fijnstof en NO2-concentraties op achtergrondstations in het automatisch/Palmes meetnet, te weten:
- 16,7 ug/m3 voor PM10
- 9,0 ug/m3 voor PM2.5

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 Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit (Bijlage 1) zoals vastgesteld op 6 juni 2023 geeft een overzicht van de maatregelen die in de huidige bestuursperiode tot en met 2026 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 PM2.5 wordt in 2030 gestreefd naar 10 ug/m3, voor wat betreft PM10 naar 20 ug/m3 en voor wat betreft NO2 wordt gestreefd naar 40 ug/m3. Naast het invoeren van een nul-emissiezone voor brom- en snorfietsen, wil het college vanaf 2025 ook een nul-emissiezone invoeren voor bedrijfs- en vrachtauto´s, taxi´s, pleziervaart, passagiersvaart en transport over water en de milieuzone voor dieselpersonenauto´s aanscherpen naar emissieklasse 5. Ook ten aanzien van autobussen voor besloten vervoer worden mogelijkheden verkend om een nul-emissiezone in te voeren. Verder wil het college de uitstoot van houtstook en mobiele werktuigen beperken. Voor houtstook wordt in samenwerking met de GGD aan een beleidskader gewerkt en voor mobiele werktuigen wordt de Amsterdamse aanpak in 2023 gepresenteerd in samenspraak met de branche.

Een nul-emissiezone maakt het – als regulerende maatregel – mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren uit de stad met onder meer als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. Deze maatregel draagt samen met de andere maatregelen bij aan een verlaging van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen en dus aan een vermindering van de hierboven beschreven gezondheidsrisico's.

Ook levert de transitie van fossiel naar emissievrij wegverkeer een bijdrage aan het verminderen van de CO_2-uitstoot in Amsterdam. Hiermee worden de effecten van de klimaatverandering die ook in Amsterdam zichtbaar zijn op termijn verminderd. Daarmee vormt een nul-emissiezone een belangrijke stap om Amsterdam klimaatneutraal te maken. Het gemotoriseerd verkeer (met varen en mobiele werktuigen) zorgt voor ongeveer 11% van de totale CO_2-uitstoot in Amsterdam.[3]

<u>Effecten luchtkwaliteit en klimaat</u>

Brom- en snorfietsen met een verbrandingsmotor hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit in Amsterdam. TNO heeft onderzoek gedaan naar de effecten van de invoering van een nul-emissiezone op de luchtkwaliteit. Daarbij zijn verschillende overgangsregimes onderzocht. In het TNO-rapport: 'Doorrekening scenario's brom- en snorfiets UUM' wordt hier uitvoerig op ingegaan. Dit rapport is als Bijlage 2 bij dit besluit opgenomen.

Brom- en snorfietsen zijn (in 2021 binnen de bebouwde kom) verantwoordelijk voor 56% van de uitstoot van koolwaterstoffen, 3% van de uitstoot van stikstofoxiden, 13% van de PM2.5-uitstoot, 5% van de PM10-uitstoot en 2% van de CO_2-uitstoot van het totale wegverkeer in Amsterdam.

- 19,3 ug/m3 voor NO2

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

Vooral het percentage koolwaterstoffen is hoog. Sommige koolwaterstoffen zijn kankerverwekkend, zoals benzeen. Benzeen-emissies zijn met name afkomstig van het wegverkeer. Benzeen is geclassificeerd als carcinogeen. Hierom is het gebruik van benzeen wettelijk beperkt. De jaargemiddelde grenswaarde van benzeen is 5 µg/m3. Omdat benzeen kankerverwekkend is, is er geen veilige concentratie (TNO-rapport ´Doorrekening scenario´s brom- en snorfietsen UUM´, pagina 6).
Brom- en snorfietsen dragen daarentegen relatief weinig bij aan de uitstoot van broeikasgassen, omdat deze relatief kleine zuinige motoren hebben. De fijnstof-uitstoot is bij brom- en snorfietsen onder andere afkomstig van de remmen en banden. TNO heeft de uitstootreducties als gevolg van de invoering van de nul-emissiezone per 2025 met de voorgestelde overgangsregelingen berekend en komt tot de onderstaande reducties. De beperkte afname van de fijnstof-uitstoot kan worden verklaard doordat deze beperkt afkomstig is van de verbrandingsmotor:

Reductie in emissies brom- snorfietsen(%)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NOx	0%	3%	11%	40%	49%	95%
PM2,5	0%	2%	6%	42%	45%	65%
PM10	0%	1%	3%	19%	18%	25%
Roet	0%	2%	8%	53%	60%	95%
CO2	0%	5%	15%	29%	36%	95%
HC	0%	1%	6%	47%	58%	95%

De gemeente Amsterdam heeft de ambitie dat al het wegverkeer per 2030 emissievrij is. Dit is een ambitieuze doelstelling en het is nodig dat alle modaliteiten bijdragen om dit te kunnen halen. De invoering van de nul-emissiezone voor brom- en snorfietsen is onderdeel van deze bredere transitie naar emissievrij en nodig om de ambitie te kunnen realiseren. Daarbij is de impact op de reductie van de uitstoot van bepaalde schadelijke stoffen, in het bijzonder koolwaterstoffen, significant.

<u>Vermindering van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade en de gevolgen voor het milieu</u>
Zoals uit de inleiding blijkt, is de nul-emissiezone voor brom- en snorfietsen onderdeel van een breder en samenhangend pakket aan maatregelen. Al deze 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 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.

<u>Omvang van de zone</u>
Om helderheid aan bewoners en bezoekers te bieden over de grenzen van de nul-emissiezone, is

het aanhouden van de grenzen van de reeds bestaande milieuzone (het gebied binnen de bebouwde kom) van groot belang.

Zoals aangegeven in het Actieplan Schone Lucht en de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit heeft het college ervoor gekozen om de omvang van de nul-emissiezone gelijk te houden aan de huidige grenzen van de milieuzone voor brom- en snorfietsen. De begrenzing van de nul-emissiezone betreft de bebouwde kom, uitgezonderd zijn:
- de dorpen in Landelijk Noord (Durgerdam, Holysloot, Ransdorp en Zunderdorp);
- daarnaast is ook Weesp uitgezonderd.

Het gebied van de nul-emissiezone is weergegeven op de kaart die als Bijlage 3 aan dit besluit is gehecht.

Overgangsregeling
Voor zowel brom- als snorfietsen geldt de volgende overgangsregeling:

- Tot 1 januari 2028 hebben op fossiele brandstof rijdende brom- en snorfietsen met een DET vanaf 1 januari 2011 tot en met 31 december 2024 toegang tot de nul-emissiezone;
- Tot 1 januari 2030 hebben op fossiele brandstof rijdende brom- en snorfietsen met een DET vanaf 1 januari 2018 tot en met 31 december 2024 toegang tot de nul-emissiezone.

Voor voertuigen die vallen onder de overgangsregeling hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

Ontheffingenbeleid
Het college is voornemens om het ontheffingenbeleid in lijn te houden met het huidige ontheffingenbeleid. Dat betekent dat de volgende ontheffingsmogelijkheden blijven bestaan:
- ontheffing in verband met medische redenen;
- weekontheffing voor oldtimers (betreft voertuigen van 30 jaar en ouder);
- ontheffing voor het inbouwen van een elektrische motor.
- ook blijven brommobielen ontheven;
- ten aanzien van gehandicaptenvoertuigen wordt niet gehandhaafd, omdat deze geen kentekenplaat hebben.

Op basis van de ingediende zienswijzen zal het college bekijken of aanvullende ontheffingen nodig zijn. Daarnaast blijft het altijd mogelijk om in uitzonderlijke situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het beleid een beroep te doen op de hardheidsclausule.

Stimuleringsmaatregel
Het college is voornemens om voor Amsterdammers met een stadspas met groene stip ter stimulering van het laten slopen van een fossiele brom- of snorfiets een stimuleringsmaatregel beschikbaar te stellen.

Bebording en handhaving

Ter uitvoering van het definitieve verkeersbesluit dient bijbehorende bebording te worden geplaatst. Er is gekozen voor verkeersbord C13, welke een geslotenverklaring voor bromfietsen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen, met in werking zijnde motor inhoudt.

Bebording per 1 januari 2025

Onder het C13 bord wordt een onderbord geplaatst met daarop de tekst ´2010 en ouder´. Daaronder wordt een onderbord geplaatst met daarop de tekst ´2025 en nieuwer´, en daaronder wordt een onderbord geplaatst met daarop de tekst 'uitgezonderd uitstootvrij´, gevolgd door een onderbord met daarop het pictogram van een camera en daarachter de tekst ´uitstootvrije zone´.

De tekst op de onderborden betekent dat fossiel aangedreven brom- en snorfietsen met een datum eerste toelating (DET) van 2010 en ouder geen toegang hebben en dat fossiel aangedreven brom- en snorfietsen met een DET vanaf 1 januari 2025 geen toegang hebben. Deze moeten uitstootvrij (oftewel emissieloos) zijn voor toegang tot de nul-emissiezone.

Bebording per 1 januari 2028

Per 1 januari 2028 verandert de bebording. Onder het C13 bord wordt een onderbord geplaatst met daarop de tekst ´2017 en ouder´. Deze vervangt het onderbord met daarop de tekst ´2010 en ouder´. Daaronder wordt een onderbord geplaatst met daarop de tekst ´2025 en nieuwer´, en daaronder wordt een onderbord geplaatst met daarop de tekst´ uitgezonderd uitstootvrij´, gevolgd door een onderbord met daarop het pictogram van een camera en daarachter de tekst ´uitstootvrije zone´.

De tekst op de onderborden betekent dat fossiel aangedreven brom- en snorfietsen met een datum eerste toelating (DET) van 2018 en ouder geen toegang meer hebben. Daarnaast blijft gelden dat fossiel aangedreven brom- en snorfietsen met een DET vanaf 1 januari 2025 geen toegang hebben. Deze moeten uitstootvrij (oftewel emissieloos) zijn voor toegang tot de nul-emissiezone.

Bebording per 1 januari 2030

Per 1 januari 2030 verandert de bebording wederom. Onder het C13 bord wordt een onderbord geplaatst met daarop de tekst ´uitgezonderd uitstootvrij´, gevolgd door een onderbord met daarop het pictogram van een camera en daarachter de tekst ´uitstootvrije zone´. De tekst op het onderbord betekent dat per 1 januari 2030 uitsluitende uitstootvrije (oftewel emissieloze) brom- en snorfietsen toegang hebben tot de nul-emissiezone.

In Bijlage 4 bij dit ontwerpverkeersbesluit staan de toegepaste borden.

De nul-emissiezone zal worden gehandhaafd door middel van een ANPR-systeem (automatic number plate recognition) en inzet van mobiele ANPR op wisselende locaties in de stad, in combinatie met daartoe bevoegde bijzondere opsporingsambtenaren.

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 op 6 juni 2023 is er breed gecommuniceerd over de veranderingen vanaf 2025 en de route naar een emissievrij Amsterdam. Ook is na deze vaststelling de communicatie over de nul-emissiezone voor brom- en snorfietsers in Amsterdam richting eigenaren van een brom- of snorfiets in gang gezet. Alle Amsterdamse brom- en snorfietseigenaren ontvingen een persoonlijke brief waarin de invoering van de nul-emissiezone werd toegelicht. In de brieven werden zij gewezen op de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen en op de informatiebijeenkomsten die tijdens de zienswijzeprocedure worden georganiseerd.

De gemeente zet verder on- en offline voorlichtingscampagnes in gericht op eigenaren en gericht op potentiële eigenaren. Ook andere belanghebbenden zoals dealers van brom- en snorfietsen zijn geïnformeerd. Tot slot informeert de gemeente Amsterdam tot aan het aflopen van de overgangsregelingen de brom- en snorfietsbezitters met on- en offline communicatiemiddelen en (waarschuwings)brieven. Na het invoeren van de nul-emissiezone ontvangen overtreders de eerste vier maanden een waarschuwingsbrief en worden ze nog niet beboet

Belangenafweging

Ter voorbereiding op het ontwerpverkeersbesluit heeft het college onder meer de volgende partijen geconsulteerd:

- RAI Vereniging
- BOVAG
- Scooterdealers en onderhoudsbedrijven
- FEHAC
- Scooterbelang
- Omliggende Gemeenten: Diemen, Landsmeer, Oostzaan, Amstelveen, Ouder-Amstel, Zaanstad, Weesp, Muiden, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Waterland, Wormerland, Aalsmeer, Purmerend, Uithoorn, Haarlemmermeer, Gooise Meren, Wijdemeren, Hilversum, Almere.

Het college overweegt met inachtneming hiervan ten aanzien van de belangenafweging als volgt. Amsterdam werkt toe naar emissievrij wegverkeer per 2030. Uitgangspunt is dat iedereen daaraan kan bijdragen. Daartoe worden verschillende maatregelen genomen, waaronder de nul-

emissiezone voor brom- en snorfietsen. Daarbij geldt dat brom- en snorfietsen met een DET vanaf 1 januari 2025 per 2025 emissieloos moeten zijn. De gemeente acht dit gelet op het aandeel elektrische brom- en snorfietsen in de nieuwverkopen (meer dan 75% in de eerste 9 maanden van 2022 in Amsterdam op basis van gegevens van de RAI Vereniging) haalbaar.

TNO heeft berekend dat wanneer per 1 januari 2025 een nul-emissiezone zonder overgangsregeling wordt ingevoerd er naar verwachting 39.800 in Amsterdam geregistreerde brom- en snorfietsen geweerd moeten worden. Dit is bijna 65% van het totaal aantal verwachte brom- snorfietsen in Amsterdam in 2025. Met het invoeren van een nul-emissiezone voor brom- en snorfietsen zonder overgangsregeling zou op de korte termijn dus meer dan twee derde van de brom- en snorfietseneigenaren worden geraakt. Dat acht het college onevenredig. Daarom wordt voorzien in een overgangsregeling.

Per 2028 worden voertuigen van voor 2018 geweerd. Dit leeftijdscriterium van 10 jaar en ouder is gekoppeld aan de door de BOVAG en RAI Vereniging onderschreven redelijke afschrijvingstermijn voor brom- en snorfietsen. Daarnaast is per 2018 de euro 4 norm ingevoerd met als gevolg dat voertuigen vanaf dan minder schadelijke stoffen mogen uitstoten en een lager verbruik hebben. Dit heeft geleid tot een flinke verschoning van brom- en snorfietsen. De euro 4 norm staat niet als kenmerk in het kentekenregister vermeld. Uit TNO-onderzoek is bekend dat in 2017 nog minder dan 1% van de nieuw geregistreerde brom- en snorfietsen een Euro 4 voertuig betrof (TNO-rapport: Doorrekening scenario's brom- en snorfiets UUM, pagina 10). Over 2018 was dat al meer 85% en over 2019 95%. Door per 2028 voertuigen van voor 2018 te weren worden de facto voertuigen met een emissieklasse lager dan 4 geweerd.

Met de overgangsregeling wordt tegemoetgekomen aan de belangen van eigenaren van brom- en snorfietsen met een DET tussen 1 januari 2011 en 1 januari 2018, nu zij tot 1 januari 2028 de tijd hebben om zich voor te bereiden dan wel de overstap te maken. Eigenaren van brom- en snorfietsen met een DET tussen 1 januari 2018 en 1 januari 2025 hebben toegang tot 1 januari 2030.

De verkoop- en onderhoudsbranche
Het college realiseert zich dat de invoering van een nul-emissiezone veel impact heeft op de brom- en snorfietsbranche. Elektrische voertuigen hebben minder onderhoud nodig en dat heeft gevolgen voor het businessmodel van dealers en onderhoudsbedrijven. Het college is echter van mening dat met het nieuwe beleid de reeds ingezette ontwikkelingen in de markt worden gevolgd, gezien het hoge percentage emissievrij in de nieuwverkopen. De aanscherpingen per 2028 en 2030 zullen dit proces enkel versnellen.

Gevolgde procedure
Dit verkeersbesluit wordt voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. 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 ontwerpbesluit.

Iedereen kan vanaf 4 september 2023 tot en met 16 oktober 2023 naar keuze schriftelijk (fysiek en digitaal) of mondeling zienswijzen indienen.

BESLUIT

1.

tot intrekking van het besluit van 16 juni 2017 (Staatscourant 2020, nr. 34281);

2.

tot instelling van een geslotenverklaring

- per 1 januari 2025 krachtens verkeerbord C13 met onderbord met daarop de tekst 2010 en ouder met daaronder een onderbord met de tekst 2025 en nieuwer, met daaronder een onderbord met de tekst “uitgezonderd uitstootvrij” met daaronder een onderbord met een pictogram van een camera en daarachter de tekst “uitstootvrije zone”, en

- waarbij per 1 januari 2028 het onderbord met tekst “2010 en ouder” wordt gewijzigd in een onderbord met de tekst “2017 en ouder”, en

- waarbij per 1 januari 2030 de onderborden met de teksten "2017 en ouder” en “2025 en nieuwer” komen te vervallen.

3.

tot toepassing van onder 2 genoemde geslotenverklaringen op alle straten die gelegen zijn in het op de bij dit besluit gevoegde kaart aangegeven gebied; deze kaart (Bijlage 3) 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 “Ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone brom- en snorfietsen Amsterdam 2025’’.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 11 juli 2023.

De voorzitter

Femke Halsema

De gemeentesecretaris

Peter Teesink

Bekendmaking van dit besluit geschiedt op de voorgeschreven wijze.

MEDEDELINGEN

Inzien stukken

Het ontwerpverkeersbesluit ligt vanaf 4 september 2023 tot en met 16 oktober 2023 op de volgende wijzen ter inzage:

- Digitaal via www.amsterdam.nl/inspraak. Hierop vindt u naast een link naar het indien van de zienswijze ook overige relevante informatie betreffende het ontwerpverkeersbesluit.
- Fysiek bij stadsloket Centrum van de gemeente Amsterdam, Amstel 1, 1011 PN Amsterdam. Hier ligt een kopie van het ontwerpverkeersbesluit met bijlagen ter inzage. U kunt zich melden bij de receptie voor een juiste doorverwijzing. Openingstijden van het stadsloket Centrum zijn maandag, dinsdag, woensdag, en vrijdag van 9.00 tot 17.00 uur en donderdag van 9.00 tot 20.00 uur.

Inbrengen zienswijzen

Eenieder kan gedurende bovengenoemde periode van inzage een mening in de vorm van een zienswijze bekend maken inzake het voorgenomen ontwerpverkeersbesluit. Dit kan naar keuze digitaal, schriftelijk en mondeling op de hieronder omschreven wijze.

Wilt u een zienswijze digitaal indienen dan kunt u hiervoor gebruik maken van een webformulier dat te vinden is op de website www.amsterdam.nl/inspraak. Te laat ingediende webformulieren (na 16 oktober 2023) worden niet meer in behandeling genomen.

Wilt u een zienswijze schriftelijk per post indienen dan kunt u deze, onder vermelding van “zienswijze ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone brom- en snorfietsen Amsterdam 2025” verzenden aan:

College van burgemeester en wethouders van Amsterdam

t.a.v. Ruimte en Duurzaamheid, Team Uitstootvrije Mobiliteit, projectteam nul-emissiezone brom- en snorfietsen.

Postbus 2758

1000 CT Amsterdam

Daarnaast wordt er gezorgd voor de mogelijkheid om een zienswijze mondeling in te dienen.