Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording

Uitstootvrije zone brom- en snorfietsen 2025

14 mei 2024





Inhoudsopgave

Inleiding **4**

1 Samenvatting **5**

1.1 Waarom een uitstootvrije zone? 5
1.2 Inhoud zienswijzen 6
1.3 Reacties en conclusie van het college 6
1.4 Definitief verkeersbesluit 7

2 Zienswijzen waarin de uitstootvrije zone wordt gesteund **8**

3 Zienswijzen over de onderbouwing van de uitstootvrije zone **10**

3.1 Effecten gezondheid, luchtkwaliteit en klimaat 10
3.2 Algemene beginselen van behoorlijk bestuur 14
3.3 Overige zienswijzen in relatie tot de onderbouwing van het verkeersbesluit 15

4 Zienswijzen over de omvang van de uitstootvrije zone **18**

4.1 Omvang van de uitstootvrije zone is onduidelijk 18
4.2 Uitstootvrije zone moet groter 18
4.3 Uitstootvrije zone moet kleiner of er moeten corridors komen 19
4.4 Zienwijzen over specifieke gebieden 19

5 Zienswijzen over (alternatieve) toelatingseisen **21**

5.1 Alternatieve toelatingseisen 21
5.1.1 Brandstof 21
5.1.2 Toelatingseisen voertuigen 21
5.1.3 Overgangsregeling 22
5.1.4 Overige toelatingseisen 23
5.2 Strengere toelatingseisen 24
5.3 Toelatingseisen met betrekking tot andere modaliteiten 25
5.3.1 Motoren 25
5.3.2 Personenauto's 25
5.3.3 Fatbikes en nieuwe brom- en snorfietsen 26

6 Zienswijzen over specifieke gevolgen van de uitstootvrije zone **27**

6.1 Gevolgen voor individuen 27
6.2 Waarde en staat van het voertuig 29
6.3 Uitstootvrije zone is in strijd met het eigendomsrecht 29
6.4 Negatieve gevolgen voor bedrijven 29

7 Zienswijzen over alternatieve oplossingen **30**

7.1 Andere bronnen van vervuiling en CO_2-uitstoot aanpakken 30
7.1.1 Schiphol 30
7.1.2 Vaartuigen aanpakken 30
7.1.3 Vervuilende industrie en afval uit Rome 31
7.1.4 Biomassacentrale stoppen/vervangen door kernenergie 31

7.1.5 Touringcars aanpakken 32
7.1.6 Houtstook aanpakken 32
7.2 Overige alternatieve oplossingen 32
7.2.1 Openbaar vervoer 32
7.2.2 Wonen 33
7.2.3 Geluid 33
7.2.4 Biodiversiteit 33
7.2.5 Voertuigen in bruikleen 34
7.2.6 Knip Stadhouderskade en auto's over Damrak verbieden/weren 34

8 Zienswijzen over het moment van invoering 35
8.1 Maatregel komt te snel 35
8.2 Maatregel komt niet snel genoeg 36

9 Zienswijzen over communicatie, participatie en inspraak 38
9.1 Communicatie 38
9.2 Participatie en inspraak 41

10 Zienswijzen over een relatie tot andere maatregelen 42
10.1 Fatbikes en elektrische fietsen 42
10.2 Overige zienswijzen over een relatie tot andere maatregelen 43

11 Zienswijzen over elektrisch rijden 45

12 Zienswijzen over laden 49
12.1 Netcongestie 49
12.2 Laadplekken 49

13 Zienswijzen over flankerend beleid 51
13.1 Ontheffingen/vrijstellingen/uitzonderingen 51
13.1.1 Brommobielen/canta's 51
13.1.2 Medisch 51
13.1.3 Ouderen 52
13.1.4 Oldtimers 52
13.1.5 Overig 52
13.2 Sloopregeling 53

14 Zienswijzen over schade 55

15 Zienswijzen over handhaving 56

Begrippenlijst 57



Inleiding

Waarom deze Nota van Beantwoording?

Op 18 juli 2023 heeft het college ingestemd met het vrijgeven van het 'Ontwerpverkeersbesluit uitstootvrije zone brom- en snorfietsen Amsterdam 2025' voor inspraak. In dat ontwerpverkeersbesluit is de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen met overgangsregeling aangekondigd. De uitstootvrije zone is één van de maatregelen die het college neemt om de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. De gezamenlijke maatregelen dragen ook bij aan het verminderen van de CO_2-uitstoot en het tegengaan van geluidshinder in de stad. Voor een overzicht van de maatregelen die in de huidige bestuursperiode tot en met 2026 worden genomen verwijst het college naar de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026.

Gevolgde procedure en aantal zienswijzen

Om de verschillende belangen zo goed mogelijk in beeld te krijgen en een evenwichtig besluit te kunnen nemen heeft het college voor de besluitvorming over de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht toegepast. Het ontwerpverkeersbesluit zoals hierboven genoemd heeft in het kader van die procedure ter inzage gelegen van 11 september tot en met 23 oktober 2023 op www.amsterdam.nl/inspraak. Daarnaast lag het ontwerpverkeersbesluit fysiek ter inzage bij het stadsloket Centrum van de gemeente Amsterdam. Iedereen, zowel Amsterdammers als mensen van buiten Amsterdam, en bedrijven en andere organisaties konden gedurende deze periode een zienswijze indienen over het ontwerpverkeersbesluit. Dit kon digitaal via het webformulier op www.amsterdam.nl/inspraak, per post of mondeling tijdens één van de 10 inloopavonden die hiervoor zijn georganiseerd in de verschillende stadsdelen.

Er zijn in totaal 165 zienswijzen ingediend, waarvan één door de RAI Vereniging en twee door ondernemers. De overige zienswijzen zijn, naar inschatting van het college, door particulieren ingediend. De ingediende zienswijzen zijn aandachtig gelezen en zijn in deze Nota van Beantwoording voorzien van een reactie van het college. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend ontvangt een persoonlijk bericht. In dit bericht staat aangegeven waar in de Nota van Beantwoording de reactie op de ingediende zienswijze te vinden is. Er zijn 6 zienswijzen niet meegenomen in de Nota van Beantwoording, omdat ze na een verzoek om aanvullende informatie niet zijn aangevuld of te laat zijn ingediend. Deze indieners ontvangen nog een persoonlijk bericht met een nadere toelichting.

Met deze Nota van Beantwoording worden ook het definitief verkeersbesluit en ontheffingenbeleid uitstootvrije zone brom- en snorfietsen Amsterdam 2025 bekendgemaakt. Het definitieve verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid worden bekendgemaakt in het Gemeenteblad via www.officielebekendmakingen.nl en op de website www.amsterdam.nl/uitstootvrijvervoer vermeld.

Leeswijzer

Omdat veel van de ingediende zienswijzen betrekking hebben op dezelfde onderwerpen zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geeft het college een reactie op de zienswijzen met een toelichting op de overwegingen. In de Nota van Beantwoording is de indiener alleen genoemd als het gaat om een bekende belangenorganisatie, in dit geval RAI Vereniging. De overige indieners zijn vanuit privacyoverwegingen anoniem gebleven. In de Nota van Beantwoording vindt u een inhoudsopgave en aan het einde van de Nota van Beantwoording is een begrippenlijst opgenomen. De quotes die in deze Nota van Beantwoording worden uitgelicht, zijn letterlijk overgenomen uit de zienswijzen van de indieners.



H1 Samenvatting

1.1 Waarom een uitstootvrije zone?

De uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof 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 Amsterdam 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.

In het Actieplan Schone Lucht dat door het college is vastgesteld op 1 oktober 2019 staat beschreven hoe tot 2030 wordt toegewerkt naar een uitstootvrij Amsterdam. De ambitie uit het Actieplan richt zich op het halen van de advieswaarden uit 2005 van de WHO per 2030. Amsterdam ligt op schema om deze ambitie waar te maken. Echter 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.

In het Actieplan Geluid 2020-2023 zijn verschillende maatregelen opgenomen om het geluid van het verkeer in de stad terug te dringen. De grootste winst wordt verwacht van de invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen. Volgens de berekening in het Actieplan Geluid vormen die vervoersmiddelen met 20,5% ernstige hinder nog de grootste bron van geluidshinder in Amsterdam. De verwachting is dat die hinder dan voor een groot deel zal wegvallen.

De Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit, die is vastgesteld op 6 juni 2023 door het college, 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 en het Actieplan Geluid 2020-2023 te realiseren. Bij de uitwerking van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen per 2025 is besloten om een overgangsregeling te hanteren voor bestaande voertuigen. Deze wordt toegelicht in hoofdstuk 5. De uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen, draagt samen met andere maatregelen die het college neemt om de luchtkwaliteit te verbeteren, bij aan de gezondheid van de bewoners en bezoekers van Amsterdam. Ook dragen de maatregelen bij aan het verminderen van CO_2-uitstoot en het tegengaan van geluidshinder in Amsterdam.

1 World Health Organization. (2021). WHO global air quality guidelines: particulate matter ($PM_{2,5}$ and PM_{10}), 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 NO_2-concentraties op achtergrondstations in het automatisch/Palmes meetnet, te weten:
- 16,7 ug/m3 voor PM_{10}
- 9,0 ug/m3 voor $PM_{2,5}$
- 19,3 ug/m3 voor NO_2

1.2 Inhoud zienswijzen

Het college wil er allereerst op wijzen dat er 51 positieve zienswijzen (circa 30% van het totaal aantal ingediende zienswijzen) zijn ingediend waarbij de indieners hebben aangegeven het eens te zijn met het invoeren van een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen met overgangsregeling. Daarbij is vaak gewezen op de geluids-en stank-overlast die wordt veroorzaakt door fossiele brom- en snorfietsen. Ook is gewezen op het aanbod elektrische brom- en snorfietsen als alternatief voor een fossiel voertuig. Verschillende indieners onderschrijven verder het doel van het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van inwoners en bezoekers van Amsterdam. Een aantal indieners pleit voor een strengere maatregel.

In de andere zienswijzen (circa 70% van het totaal aantal ingediende zienswijzen) heeft men om verschillende redenen aangegeven het niet eens te zijn met de uitstootvrije zone. Daarbij geldt dat veel indieners hebben aangegeven dat er zorgen zijn over de gevolgen voor de persoonlijke (financiële) situatie in verband met de vervanging van het fossiele voertuig. Verder heeft een aantal indieners aangegeven dat de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen weinig effect heeft op de lucht-kwaliteit en dat elektrische brom- en snorfietsen ook niet duurzaam zijn. Sommige indieners hebben gepleit voor het verkleinen van de zone, andere indieners juist voor een grotere zone. Door verschillende indieners zijn suggesties gedaan voor alternatieve toelatingseisen of oplossingen. Zo is voorgesteld om brom- en snorfietsen op bepaalde typen brandstof of met een katalysator toegang te laten behouden. Ook is aangegeven dat naar de uitstoot van het voertuig zelf moet worden gekeken. Verder heeft RAI Vereniging gepleit voor het doortrekken van de redelijke afschrijvings-termijn van 10 jaar voor brom- en snorfietsen die worden gekocht tussen 2021 en 2025. Daarnaast hebben indieners gewezen op het aanpakken van fatbikes, omdat deze gevaarlijk zijn en hebben indieners aangegeven dat Schiphol en cruise-schepen aangepakt moeten worden, omdat dit grote bronnen van vervuiling zijn. Een deel van de indieners vindt dat de maatregel om verschillende redenen te snel komt en verzoekt om uitstel. Verschillende indieners hebben ook op de communicatie rondom de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen gewezen en zijn van mening dat hier eerder over gecommuniceerd had moeten worden. RAI Vereniging verzoekt daarom om een eindevoorraadregeling voor importeurs en het opschuiven van de datum waarop nieuwverkopen uitstootvrij moeten zijn naar 1 januari 2030. Verder is naar voren gebracht dat de actieradius van een elektrische brom- of snorfiets te klein is en dat elektrisch rijden niet veilig is. Indieners hebben er daarnaast op gewezen dat er te weinig openbare laadplekken zijn voor elektrische brom- en snorfietsen en dat thuisladen voor hen geen goede optie is, gelet op het gewicht van de accu of brandgevaar. Tot slot is door verschillende indieners verzocht om een ontheffing voor hun specifieke situatie of om een vergoeding voor de sloop van het huidige voertuig dan wel de aanschaf van een ander voertuig.

Het bovengenoemde is een selectie van de verschillende zienswijzen die zijn ingediend. Een volledig overzicht van de ingediende zienswijzen met daaronder de reactie van het college is gegroepeerd per onderwerp opgenomen in deze Nota van Beantwoording.

1.3 Reacties en conclusie van het college

In deze Nota van Beantwoording reageert het college op alle zienswijzen die zijn ingediend. Omdat veel van de ingediende zienswijzen ingaan op dezelfde onderwerpen, zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Het college geeft per onderwerp een inhoudelijke reactie. De ingediende zienswijzen hebben het college geen aanleiding gegeven om wijzigingen in het verkeersbesluit aan te brengen. Ook heeft het college gelet op de overgangsregeling (**zie tijdlijn op de volgende pagina**), op basis waarvan er tot 2028 niets verandert in de toelatingseisen voor **bestaande voertuigen**, geen reden gezien om aanvullende ontheffingen op te nemen in het ontheffingenbeleid.



1.4 Definitief verkeersbesluit

De uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen is onderdeel van een breder pakket aan maatregelen. De maatregelen leveren samen een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van alle bewoners en bezoekers van Amsterdam. Daarnaast dragen de maatregelen bij aan het verminderen van de CO_2 -uitstoot in de stad – wat ten goede komt aan de klimaatambitie van Amsterdam – en het tegengaan van geluidshinder in de stad.

Met de overgangsregeling, het ontheffingenbeleid en de voorgenomen ondersteuningsmaatregel voor stadspashouders is het college van oordeel dat een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen waarmee niet alleen het algemeen belang is gediend, maar ook voldoende rekening is gehouden met de specifieke belangen die aan de orde zijn. Het college heeft bij het nemen van het besluit ook rekening gehouden met de reeds ingezette marktontwikkeling van elektrische brom- en snorfietsen, waardoor er een groeiend aanbod aan betaalbare elektrische brom- en snorfietsen is. Ook zijn er voldoende andere uitstootvrije alternatieven. Meer informatie over de omvang van de zone staat in hoofdstuk 4. De overgangsregeling wordt toegelicht in paragraaf 5.1.3. De ontheffingen en voorgenomen ondersteuningsmaatregel komen aan bod in hoofdstuk 13.



H2

Zienswijzen waarin de uitstootvrije zone wordt gesteund

Er zijn 51 zienswijzen ingediend waarin de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen wordt gesteund. De indieners wijzen daarbij onder meer op het verminderen van geluids- en stankoverlast, het beschermen van de gezondheid en het groeiende aanbod van elektrische brom- en snorfietsen in combinatie met de dalende kosten daarvoor. Indieners hebben aangegeven zich te kunnen vinden in de overgangsregeling, andere indieners zijn het weliswaar eens met de uitstootvrije zone, maar pleiten voor een strengere overgangsregeling of vinden dat de uitstootvrije zone eerder zou moet worden ingevoerd. Verder wijst een aantal indieners op het weren van motoren, die ook vervuilend zijn en zorgen voor geluids- en stankoverlast. Een andere indiener wijst op het weren van canta's. Ook pleit een indiener voor het weren van alle gemotoriseerde fietsen en scooters uit de stad of het terugbrengen van de snelheid naar 16 kilometer per uur. Weer een ander vindt dat alle elektrische en anders aangedreven twee- of meerwielers moeten worden verplaatst naar de rijbaan als daar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt. Tegelijkertijd wordt er door een indiener die de uitstootvrije zone steunt op gewezen dat er meer ongelukken gebeuren met elektrische scooters doordat deze stil zijn. Verder is genoemd dat handhaving van de regels van de uitstootvrije zone en het aantal openbare laadpalen een probleem zullen worden.

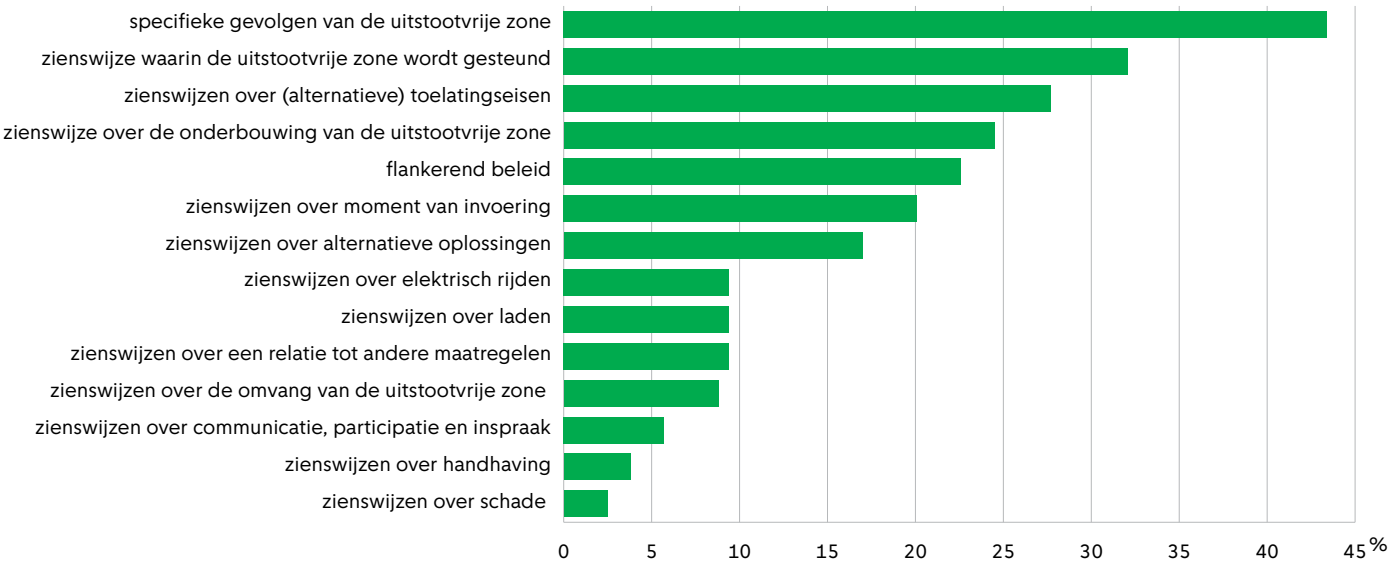
Reactie van het college

Het invoeren van een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen is één van de maatregelen die het college wil nemen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam te verbeteren. Daarnaast wordt hiermee, in combinatie met de andere maatregelen, de CO_2-uitstoot verminderd. Het college is verheugd om te lezen dat de indieners dit doel onderschrijven en dat zij de maatregelen steunen. De suggesties en kritische kanttekeningen die hierboven zijn genoemd, worden verderop in deze Nota van Beantwoording behandeld.

Geluidsoverlast wordt behandeld in hoofdstuk 3 en 7. De achtergrond van de overgangsregeling wordt geschetst in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 5 wordt ook ingegaan op het weren van motoren, het weren van alle gemotoriseerde fietsen en scooters of het terugbrengen van de snelheid naar 16 kilometer per uur en het verplaatsen van alle elektrische of anders aangedreven twee- of meerwielers naar de rijbaan als daar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt. Over het moment van invoering is meer te lezen in hoofdstuk 8. Canta's worden behandeld in hoofdstuk 13. Over stillere elektrische brom- en snorfietsen en verkeersveiligheid wordt ingegaan in hoofdstuk 11. Laadinfrastructuur komt tot slot aan bod in hoofdstuk 12 en handhaving in hoofdstuk 15.

"Akkoord, zo snel mogelijk doen, voor minder uitstoot en minder geluidsoverlast. Er zijn genoeg electrische tweewielers te gebruiken, en binnen de stad kan je overal met een gewone fiets."

Figuur 1 Verdeling onderwerpen zienswijzen in percentages



"Heel goed! De klimaattransitie en onze gezondheidsverbetering moet snel en alle beetjes helpen. Lawaaiige knallers zouden nog sneller weg mogen."



H3

Zienswijzen over de onderbouwing van de uitstootvrije zone

3.1 Effecten gezondheid, luchtkwaliteit en klimaat

Verschillende indieners betwijfelen de effecten van invoering van de uitstootvrije zone brom- en snorfietsen. Zo vraagt iemand zich af waarop de stelling van de GGD Amsterdam van 4,4 sigaretten per dag meeroken is gebaseerd. Een enkeling voert aan dat de cijfers van de GGD- of TNO-rapportages over dat Amsterdammers korter leven niet zijn onderbouwd en misleidend zijn. Verder voert iemand aan dat de berekeningen gebaseerd zouden zijn op voorspellingen en metingen op één plek en op één moment in de stad en dat daarmee de maatregel wordt doorgedrukt.

Verder vraagt iemand zich af of het bij de onderbouwing gaat om actuele cijfers en hoe deze cijfers zich ontwikkelen indien er geen maatregelen worden opgelegd. Weer een andere indiener stelt dat de huidige brom- en snorfietsen al heel schoon zijn. Bovendien, aldus een andere indiener, gaat het om een kleine groep en heeft de zone dus weinig impact. Verder voert iemand aan dat een scooter minder uitstoot dan bijvoorbeeld een auto. Volgens deze indiener is de effectiviteit op de luchtkwaliteit dus klein want scooters hebben een veel lagere uitstoot. Ook zouden brom- en snorfietsen beter zijn dan auto's als je kijkt naar het klimaat. Ook wijst een indiener erop dat de huidige brom- en snorfietsen met een euro 4 en 5 motor minder impact hebben op de luchtkwaliteit.

Reactie college

Het college meent dat het invoeren van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen gerechtvaardigd is door de positieve effecten die dat zal hebben op de luchtkwaliteit en het terugdringen van geluidhinder, en daarmee op de gezondheid van inwoners en bezoekers van Amsterdam. Het college meent – anders dan verschillende indieners naar voren hebben gebracht – dat de cijfers van de GGD Amsterdam en het rapport van TNO die effecten duidelijk en voldoende onderbouwen (zie verderop onder deze reactie). Het college drukt de maatregel niet door, zoals een indiener aangeeft, maar is tot deze maatregel gekomen na afweging van alle feiten en belangen.

Uitstootvrije zones werken

Uitstootvrije zones en milieuzones maken het – als regulerende maatregelen – mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren uit delen van de stad met onder meer als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit. Deze maatregelen dragen gezamenlijk bij aan een verlaging van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen en dus aan een vermindering van de hieronder door de GGD beschreven gezondheidsrisico's. Deze maatregelen dragen ook bij aan vermindering van geluidsoverlast door verkeer.

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

3 Voor mobiele werktuigen wordt in 2024 de Amsterdamse Aanpak gepresenteerd in samenwerking met de branche. Naar verwachting wordt deze aan het einde van het tweede kwartaal in 2024 vastgesteld.

In het Actieplan Schone Lucht (vastgesteld op 1 oktober 2019) heeft het college beschreven hoe tot 2030 wordt toegewerkt naar een uitstootvrij Amsterdam. De ambitie uit het Actieplan richt zich op het halen van de advieswaarden uit 2005 van de World Health Organization (WHO) in 2030. Amsterdam ligt goed op schema om deze ambitie waar te maken. Echter, 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.

In het Actieplan Geluid 2020-2023 zijn verschillende maatregelen opgenomen om het geluid van het verkeer in de stad terug te dringen. De grootste winst wordt verwacht van de invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen. Volgens de berekening in het Actieplan Geluid vormen die vervoersmiddelen met 20,5% ernstige hinder nog de grootste bron van geluidshinder in Amsterdam. De verwachting is dat die hinder dan voor een groot deel zal wegvallen.

De Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit (hierna: UUM) zoals vastgesteld op 6 juni 2023 geeft een overzicht van alle 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 CO_2-uitstoot (koolstofdioxide) met 60% terugdringen in 2030 ten opzichte van peiljaar 1990. Voor wat betreft $PM_{2,5}$ (fijnstof) wordt in 2030 gestreefd naar 10 ug/m^3, voor wat betreft PM_{10} (fijnstof) naar 20 ug/m^3 en voor wat betreft NO_2 (stikstofdioxide) wordt gestreefd naar 40 ug/m^3.

Ook volgt uit de UUM dat bromfietsen (maximaal 45 km per uur) en snorfietsen (maximaal 25 km per uur) populaire vervoersmiddelen zijn in de stad. In Amsterdam staan ongeveer 53.000 brom- en snorfietsen geregistreerd. Hoewel de brom- en snorfietsen de afgelopen jaren flink schoner en stiller zijn geworden, zijn zij een belangrijke lokale bron van uitstoot én geluid.

De GGD en TNO

Het college hecht veel waarde aan adviezen, cijfers en/of rapporten van deskundige organisaties als de GGD en TNO. Het betreft organisaties die specifieke kennis hebben op het gebied van (maatregelen ter verbetering van) de volksgezondheid (GGD) of maatregelen ter verbetering van luchtkwaliteit en klimaat (TNO). Het college heeft geen enkele aanleiding te twijfelen aan de expertise van deze organisaties. Dat betekent echter niet dat het college niet kritisch naar de cijfers en rapporten kijkt.

GGD-cijfers

De GGD-cijfers hebben betrekking op de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM_{10}, $PM_{2,5}$). Deze uitstoot 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.[3]

Het college heeft het uitgangspunt dat de levensduur op basis van de huidige luchtkwaliteit in Amsterdam met 11 maanden wordt verkort, en dat deze gelijk staat aan 4,4 meegerookte sigaretten per dag, gebaseerd op een analyse van de GGD. Via het luchtmeetnet volgt de gemeente de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. De GGD Amsterdam beheert dit luchtmeetnet van de gemeente Amsterdam. Het luchtmeetnet bestaat uit 12 meetstations die 24 uur per dag, 365 dagen per jaar de luchtkwaliteit in de gaten houden. Meer informatie hierover vindt u op Meetnet Luchtkwaliteit - GGD Amsterdam.

De GGD Amsterdam heeft zich voor haar berekening gebaseerd op de in 2022 gemeten jaargemiddelde fijnstof en NO_2 concentraties, te weten:

- 16,7 ug/m3 voor PM_{10}
- 9,0 ug/m3 voor $PM_{2,5}$
- 19,3 ug/m3 voor NO_2

Verder is uitgegaan van de landelijke GGD-rekentool zoals die ontwikkeld is in het rapport van de Academische Werkplaats: GGD Rekentool Luchtkwaliteit en Gezondheid (update 2021) - Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving (awgl.nl) Met deze rekentool is het sinds 2016 mogelijk om blootstelling aan luchtverontreiniging te vertalen in te verwachten gezondheidseffecten zoals vroegtijdige sterfte en ziektelast binnen een populatie. Enkele gemeenten en regio's gebruikten de tool al om de gezondheidsimpact van luchtverontreiniging in kaart te brengen. De rekentool is in 2021 geactualiseerd en uitgebreid. Eind 2023 verscheen een verdere update van de "blootstellingsresponsrelaties".

Het college meent dat deze analyse van de GGD duidelijk laat zien dat het verbeteren van de

luchtkwaliteit nog steeds belangrijk is, omdat er veel gezondheidswinst is te behalen voor Amsterdammers en bezoekers van de stad.

TNO rapport - Effectiviteit maatregelen op luchtkwaliteit en CO_2.
TNO heeft in haar rapport "Luchtkwaliteitseffecten van maatregelen brom- en snorfietsen Amsterdam" met kenmerk 2024 R10638 (hierna: TNO-rapport) uiteengezet wat de effecten zijn van de maatregelen tot invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen inclusief ontheffingen en overtredingen.

In het rapport is onder meer uitgegaan van een bandbreedte tussen twee uitgangspunten. Bij uitgangspunt A wordt ervan uitgegaan dat geweerde brom- en snorfietsen worden vervangen door brom- en snorfietsen die op dat moment wel zijn toegestaan, daarbij is rekening gehouden met de overgangsregeling. Bij uitgangspunt B wordt ervan uitgegaan dat geweerde brom- en snorfietsen in 50% van de gevallen worden vervangen door brom- en snorfietsen die wel zijn toegestaan en in 50% door elektrische brom- en snorfietsen. Uitgangspunt B is meegenomen, omdat het aandeel elektrische brom- en snorfietsen in de nieuwverkoop in Amsterdam de afgelopen jaren sterk is toegenomen.

Voor Amsterdam geldt dat in heel 2022 74% van de nieuwverkopen elektrisch was en in 2023 55%. Hierbij moet worden opgemerkt dat het totale aantal brom- en snorfietsen dat in 2023 nieuw is aangeschaft, fors is gedaald ten opzichte van 2022, namelijk van 5.591 naar 1.797. Mogelijke aanleidingen hiervoor zouden kunnen zijn: de helmplicht voor snorfietsers en de populariteit van e-bikes. Uit kentekenregistraties bij de RDW en het aantal passages bij de camera´s blijkt dat de trend van verschoning in het Amsterdamse wagenpark doorzet.

Uitgaande van deze uitgangspunten ontstaat een bandbreedte van het zogenoemde reductiepotentieel. Omdat het gedrag van consumenten onzeker is, is het niet mogelijk om het exacte vervangingsgedrag in te schatten.

"Elektrische vervoermiddelen zijn vervuilender dan benzine of dieselmotoren!"

Het rapport bevat tabellen die reductie laten zien bij uitgangspunt A en B, zowel in tonnen als percentage.

Tabel 1 Reductie ten opzichte van autonome ontwikkeling in emissies brom- en snorfietsen (# | tonnen). Uitgangspunt A.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NO_x	0	0	1	2	3	4
$PM_{2,5}$	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2
PM_{10}	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2
Roet	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2
CO_2	0	178	558	1.110	1.375	3.367
HC	0	1	2	20	21	30

Tabel 2 Reductie in emissies brom- en snorfietsen t.o.v. autonome ontwikkeling (%). Uitgangspunt A.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NO_x	0%	2%	9%	38%	49%	95%
$PM_{2,5}$	0%	1%	5%	41%	44%	65%
PM_{10}	0%	1%	2%	19%	18%	25%
Roet	0%	2%	6%	52%	60%	95%
CO_2	0%	4%	13%	27%	35%	95%
HC	0%	1%	5%	46%	58%	95%

Tabel 3 Reductie ten opzichte van autonome ontwikkeling in emissies brom- en snorfietsen (# | tonnen). Uitgangspunt B.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NO_x	0	0	1	2	3	4
$PM_{2,5}$	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2
PM_{10}	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2
Roet	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2
CO_2	0	244	680	1.197	1.389	3.367
HC	0	1	3	21	22	30

Tabel 4 Reductie in emissies brom- en snorfietsen t.o.v. autonome ontwikkeling (%). Uitgangspunt B.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NO_x	0%	3%	11%	40%	49%	95%
$PM_{2,5}$	0%	2%	6%	42%	45%	65%
PM_{10}	0%	1%	3%	19%	18%	25%
Roet	0%	2%	8%	53%	60%	95%
CO_2	0%	5%	15%	29%	36%	95%
HC	0%	1%	6%	47%	58%	95%

Uit de tabellen bij uitgangspunt A volgt dat in 2030 95% van de emissies zijn gereduceerd voor wat betreft stikstofoxiden (NO_x), roet, koolstofdioxide (CO_2), en HC (koolwaterstoffen). De overige 5% is niet weergegeven, omdat de verwachting is dat 5% van de voertuigen een ontheffing heeft of een voertuig is dat niet voldoet aan de toelatingseisen. Ten aanzien van fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) is het reductiepotentieel laag, dit komt doordat deze emissies vooral van remmen, banden- of wegdekslijtage komen. Het grote verschil met de tabellen bij uitgangspunt B is het verloop van verschoning voor CO_2 en HC. Deze verschoning verloopt bij uitgangspunt B iets sneller.

Verder heeft TNO op verzoek van het college specifiek gekeken naar benzeenwaardes. Hoewel Amsterdam onder het jaargemiddelde zit wat betreft benzeen, zijn er wel uitschieters waar de norm wordt overschreden. De blootstelling is niet op ieder moment onder de grenswaarde. Bovendien is er maar een weglocatie in Amsterdam waarover informatie over benzeen wordt verstrekt. Over concentraties op andere plekken, bijvoorbeeld bij parkeerplaatsen (in verband met verdampingsemissies) of tankstations (hier komen mogelijk ook emissies vrij) is niets bekend. Er zijn dus mogelijk andere onbekende locaties met risico op grensoverschrijding. Zoals TNO ook opmerkt in het TNO-rapport, is iedere concentratie van benzeen in de lucht schadelijk voor de gezondheid.

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen met overgangsregeling de vloot van brom- en snorfietsen in Amsterdam in de loop der tijd zodanig verschoont dat er in 2030 een reductie van 95% wordt verwacht ten aanzien van CO_2, NO_x, roet en HC. Het college acht dit voldoende om deze maatregel door te kunnen voeren.

Ten aanzien van de indiener die zich afvraagt of het bij de onderbouwing gaat om actuele cijfers en hoe de “cijfers” zich ontwikkelen indien er geen maatregelen genomen zouden worden, wijst het college erop dat TNO in het TNO-rapport in hoofdstuk 2.2 heeft aangegeven hoe de autonome ontwikkeling (dus zonder maatregelen) van de emissies van brom- en snorfietsen eruit zou zien. In het TNO-rapport is deze autonome situatie als uitgangspunt genomen en op emissieniveau vergeleken met de situatie dat de voorgenomen maatregel, inclusief overgangsmaatregelen, ontheffingen en overtredingen, doorgevoerd gaat worden. Hierboven staan de tabellen waarin de verschillen zichtbaar worden.

Voorts wijst het college op het volgende. Het aangescherpte beleid voor brom- en snorfietsen per 1 januari 2025 staat niet op zichzelf. Ook voor andere voertuigen worden uitstootvrije zones ingevoerd, of wordt de huidige milieuzone aangescherpt. Het college wil vanaf 2025 de milieuzone voor dieselpersonenauto’s aanscherpen naar emissieklasse 5 – waar taxi’s die geregistreerd staan als personenauto vanaf 1 januari 2025 ook onder vallen – en een uitstootvrije zone invoeren voor bedrijfs- en vrachtauto’s, pleziervaart, passagiersvaart en transport over water. Ook ten aanzien van touringcars heeft het college de ambitie om een uitstootvrijezone 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 (I&W), Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), de Koninklijke RAI Vereniging en de gemeenten Den Haag, Eindhoven en Utrecht. Verder liggen de bussen van het openbaar vervoer op koers om in 2025 volledig uitstootvrij te rijden. 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. Naar verwachting wordt deze aan het einde van het tweede kwartaal van 2024 vastgesteld.

Ten aanzien van de indiener die stelt dat scooters schoner zijn dan auto’s stelt het college voorop dat ook voor dieselpersonenauto’s extra maatregelen worden getroffen door aanscherping van de milieuzone en aanscherping van het parkeerbeleid, ook voor benzine personenauto’s. Het college neemt ook maatregelen voor bestelauto’s en vrachtauto’s. Overigens wijst het college erop dat niet in het algemeen kan worden gesteld dat brom- en snorfietsen schoner zijn dan personenauto’s of op zichzelf schoon zijn. De uitstoot van een motorvoertuig hangt onder andere af van de leeftijd van het voertuig, het soort brandstof en het al dan niet toepassen van een roetfilter. Ook voor brom- en snorfietsen geldt dat de emissies afhankelijk zijn van het type motor. Het college is

“Een voertuig die ik nieuw gekocht heb in 1998. Een erg duurzaam voertuig met minimale uitstoot.”

het eens met de indiener die stelt dat brom- en snorfietsen met een Euroklasse 4 of 5 motor schoner zijn dan hun voorgangers. Maar het college meent ook dat elke uitstoot van een voertuig, hoe gering ook, negatieve effecten heeft op luchtkwaliteit en klimaat.

Het college bestrijdt verder dat de zone weinig impact heeft, zoals een andere indiener aangeeft. Het college meent dat de overgangsregeling ertoe leidt dat dat effect in de loop van de tijd steeds sterker wordt, en het effect het grootst is zodra de overgangsregeling is afgelopen. Daarbij wijst het college erop dat het niet alleen om deze maatregel gaat, maar dat deze tezamen moet worden bezien met alle andere maatregelen die het college treft op het gebied van luchtkwaliteit en CO_2.

3.2 Algemene beginselen van behoorlijk bestuur

Door verschillende indieners is aangevoerd dat de voorgenomen maatregel in strijd is met een of meerdere algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Het gaat dan specifiek om de motiverings-, evenredigheids- en proportionaliteitsbeginsel.

Ter toelichting voert een enkeling aan dat het voorgenomen beleid om in 2030 tot uitstootvrije brom- en snorfietsen te komen een grote impact heeft op de burgers en ondernemers, terwijl het aandeel in de verbetering van de luchtkwaliteit niet zo groot is als men stelt. De indiener wijst erop dat uit onderzoek naar de uitstoot van brom- en snorfietsen uit 2017 volgt dat de veel zuinigere Euro 4 en 5 brom- en snorfietsen die nu verkocht worden minder impact hebben op de luchtvervuiling. Verder wijst een indiener op de financiële gevolgen voor de burgers en ondernemers. Veel werkenden en zelfstandig ondernemers komen financieel steeds meer in de knel. Een enkele indiener geeft aan dat er onderscheid bestaat tussen een groep die de overstap wel kan maken en een groep die dit niet kan. Dit heeft ertoe geleid dat zonder enige maatregel inmiddels al zo'n beetje de helft van de aangeschafte brom- en snorfietsen elektrisch is, aldus branchevereniging RAI. Helaas is een aanschaf voor mensen (ook zonder stadspas) een uitermate dure aangelegenheid, aldus een andere indiener. Door een indiener is tijdens de inloopavonden verzocht om de proportionaliteit nog eens kritisch te bekijken voordat wordt overgegaan tot definitieve besluitvorming.

"Vergeleken met auto's en grotere voertuigen is de hoeveelheid uitstoot zeer laag."

Reactie college

Het college vindt dat het verkeersbesluit niet in strijd is met het evenredigheids-, motiverings- of proportionaliteitsbeginsel.

Gelet op hetgeen in paragraaf 3.1 is overwogen heeft het college voldoende en duidelijk gemotiveerd dat met invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer, worden voorkomen of beperkt. Doel is immers de verbetering van luchtkwaliteit in Amsterdam en daarmee ook de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam, het verminderen van CO_2-uitstoot en het verminderen van hinder als gevolg van geluidsoverlast. Deze doelen worden met deze en alle andere verkeersmaatregelen voor bestelauto's, vrachtauto's en personenauto's bereikt.

Het college is verder van oordeel dat het beperken van emissies van schadelijke stoffen en geluid door voertuigen en de positieve gezondheidseffecten voor de Amsterdammers als gevolg daarvan zwaarder wegen dan de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van het verkeersbesluit. Het besluit is dan ook niet onevenredig in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen (artikel 3:4, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht).

In het voortraject zijn in het kader van de afweging van belangen verschillende partijen geconsulteerd. Het gaat om RAI Vereniging, BOVAG, scooterdealers, FEHAC, Scooterbelang en omliggende gemeenten. De belangen van deze partijen zijn in dat voortraject duidelijk naar voren gekomen en meegewogen bij het besluit. Het college begrijpt dat de maatregel voor belanghebbenden ingrijpende gevolgen kan hebben, maar is na het lezen van alle zienswijzen nog steeds van oordeel dat de met het verkeersluit gediende belangen zwaarder wegen dan de individuele belangen. Samen met de overgangsregeling, het ontheffingenbeleid en de voorgenomen ondersteuningsmaatregel voor Stadspashouders 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 specifieke belangen.

Het college wijst verder op de reeds ingezette marktontwikkeling van elektrische brom- en snorfietsen. Uit gegevens van de RAI Vereniging blijkt dat de elektrificatie van de bromfiets in 2022 stevig doorzette. Van de elektrische variant werden er 14.910 verkocht, dat is 85% meer dan in 2021. De benzine variant werd met 18.502 verkochte bromfietsen 15% vaker verkocht dan in 2021 (landelijke cijfers). De stijging in het aantal verkochte bromfietsen ging ten koste van de snorfiets, waarvan er in 2022 29.304 werden verkocht, 41,6% minder dan in 2021. In Amsterdam zelf was al 75% van de nieuwverkopen elektrisch in 2022.

Het besluit wordt genomen in de context van deze marktontwikkelingen, en sluit daarbij aan. Het college meent dat er voor burgers en ondernemers een groeiend aanbod aan betaalbare elektrische brom- en snorfietsen is en ook voldoende andere uitstootvrije alternatieven. Het college heeft bij de besluitvorming rekening gehouden met deze ontwikkelingen op grond waarvan burgers en ondernemers steeds gemakkelijker de overstap kunnen maken en meent dat de belangen die met het besluit worden gediend aldus in een redelijke verhouding staan tot de gevolgen ervan. Ook meent het college gelet op het voorgaande dat de maatregel proportioneel is ten opzichte van het doel dat ermee wordt bereikt. Het college neemt hierbij ook in aanmerking dat de invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen samengaat met het ontheffingenbeleid. Onderdeel van het ontheffingenbeleid is een medische ontheffing, een ontheffing voor oldtimers, en een zogenoemde hardheidsclausule. De hardheidsclausule biedt in sommige gevallen een oplossing. Deze bepaling is bedoeld voor uitzonderlijke situaties die niet onder een van de andere bepalingen vallen, maar waarbij het onevenredig zou zijn in verhouding tot de met het beleid te dienen doelen als er toch geen ontheffing wordt verleend.

Tot slot meent het college dat met de in deze Nota van Beantwoording gegeven motivering het besluit voldoende is gemotiveerd.

"Ik heb een scooter van 2019 en deze is schoon en maakt geen overdreven herrie."

3.3 Overige zienswijzen in relatie tot de onderbouwing van het verkeersbesluit

Een enkele indiener geeft aan dat de uitstoot van vieze lucht van buiten Amsterdam komt. Het komt overwaaien en bovendien is er ook uitstoot buiten de ring, die door de wind toch de stad in wordt geblazen. Een andere indiener geeft aan dat de luchtkwaliteit helemaal niet slecht is vergeleken met andere steden in de wereld. Weer andere indieners voeren aan dat andere landen moeten worden aangepakt. Zo wijst een indiener erop dat in Nederland veel voertuigen een katalysator hebben terwijl in buurlanden nog voertuigen rondrijden zonder katalysator. Een indiener geeft aan dat Nederland klein is en dus weinig invloed heeft op de totale CO_2 en NO_x uitstoot. Een indiener geeft aan dat de gemeente zelf niet het goede voorbeeld geeft en wijst op vuilniswagens die Amsterdam heeft aangeschaft.

Een andere indiener geeft aan dat ook een vervangend voertuig vervuilend is. Zo wordt erop gewezen dat accu's niet duurzaam zijn omdat deze giftig zijn, niet gerecycled kunnen worden en niet duurzame materialen worden gebruikt. Ook is vervroegd vervangen niet duurzaam, is elektrisch rijden evenmin schoon, en zijn elektrische voertuigen niet duurzaam. Bovendien is het produceren van nieuwe voertuigen slecht voor het milieu. Daarnaast zijn elektrische voertuigen milieubelastend en zou elektrisch rijden vervuilender zijn dan diesel. Ook is het effect beperkt door uitbreiding van de infrastructuur voor de toeristische en industriële sector. Tot slot merkt een indiener op dat het vreemd is dat de gemeente eigen wetten maakt.

Reactie college

Het college erkent dat er ook uitstoot komt aandrijven van buiten Amsterdam. Echter, dat er emissies plaatsvinden buiten Amsterdam die ook nog eens richting Amsterdam drijven betekent niet dat het college moet afzien van de maatregelen. Het college kan alleen met gebruikmaking van bevoegdheden die hem toekomen maatregelen treffen. Het college kan dan ook geen maatregelen treffen die betrekking hebben op andere gemeenten. De luchtkwaliteit in andere steden, waar sommige indieners op wijzen, brengt geen verandering in de bevindingen van de GGD over de gevolgen voor de gezondheid van Amsterdammers zoals hiervoor in punt 3.1. is toegelicht. Het college meent dan ook dat de staat van de luchtkwaliteit in andere steden geen rol kan of mag spelen bij de vraag of het college met het oog op

de gezondheid van Amsterdammers maatregelen kan of moet nemen in Amsterdam. Dat in Nederland veel voertuigen een katalysator hebben terwijl in buurlanden voertuigen rondrijden zonder katalysator vormt evenmin reden om af te zien van het invoeren van een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen. Ook het feit dat Nederland klein is en dus weinig invloed heeft op de totale CO_2 en NO_x uitstoot is dat niet. Dat de relatieve bijdrage van brom- en snorfietsen aan de uitstoot binnen Amsterdam beperkt is, is op zich juist. Maar het college acht relevant wat het zelf wel kan doen om bij te dragen aan het terugdringen van de uitstoot van schadelijke stoffen en geluid.

Met betrekking tot de indiener die aanvoert dat Amsterdam het juiste voorbeeld moet geven en verwijst naar net aangeschafte vuilniswagens op diesel stelt het college het volgende vast. 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 zijn ambitie om een uitstootvrije stad te worden en tegelijkertijd zeer beperkte netcapaciteit heeft, worden voortdurend verschillende oplossingen voor het tekort aan netcapaciteit gezocht voor zover zij daar invloed op heeft. Voor de gemeentewerf waarvandaan deze vuilniswagens gaan rijden, heeft het college geen oplossing gevonden om het tekort aan netcapaciteit op te lossen. Daarom heeft het college voor diesel vuilniswagens gekozen. Het college wijst er in dit verband op dat er ook een uitstootvrije zone voor stadslogistiek komt, waarmee bepaalde vrachtauto's worden geweerd. Deze uitstootvrije zone gaat samen met een overgangsregeling, en de door het college aangeschafte dieselvrachtauto's vallen hieronder, omdat deze voorzien van een motor met emissieklasse 6 en voldoen aan de overige voorwaarden.

Ten aanzien van de indieners die aangeven dat vervanging van een voertuig ook vervuilend is, dat de productie van een nieuw voertuig voor uitstoot zorgt, of dat elektrisch rijden vervuilend is, overweegt het college als volgt. Bij de productie van elektrische brom- en snorfietsen komt uitstoot vrij. Met name de productie van accu's voor elektrische voertuigen heeft een impact op het milieu. Het college is ermee bekend dat er voor accu's van brom- en snorfietsen een pilot is waarbij gewerkt wordt aan het recyclen van accu's, zodat de grondstoffen opnieuw gebruikt kunnen worden. Zie in dit verband paragraaf 1 van hoofdstuk 11 van deze Nota van Beantwoording. Overigens wijst het college erop dat het feit dat bij de productie van accu's schadelijke stoffen vrijkomen niet betekent dat het college de maatregel niet mag nemen.

Verder is het een feit dat voertuigen op termijn worden vervangen door een nieuw of tweedehands voertuig (tenzij wordt gekozen voor ander vervoersvorm), zodat deze uitstoot hoe dan ook plaats vindt. Het college heeft voor de vervanging van een brom- of snorfiets zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij een afschrijftermijn van 10 jaar. Wanneer een door fossiele brandstof aangedreven voertuig in Amsterdam als gevolg van de uitstootvrije zone wordt vervangen door een elektrisch voertuig zorgt dat in de stad voor vermindering van uitstoot van schadelijke stoffen en geluid. Dat is in het belang van de gezondheid van alle Amsterdammers, zoals hierboven is uiteengezet.

Ten aanzien van de indiener die aangeeft dat elektrisch rijden ook vervuilend is, stelt het college voorop dat het rijden van een elektrisch voertuig an sich niet voor uitstoot zorgt. Het college bestrijdt dan ook dat het rijden van een voertuig op benzine minder vervuilend zou zijn dan het rijden van een elektrisch voertuig zoals een andere indiener aangeeft. Er is immers bij een benzine voertuig nog altijd uitstoot aan de uitlaat.

De CO_2-uitstoot van een elektrische brom- of snorfiets ontstaat mogelijk alleen bij het opwekken van de elektriciteit. Het is aan diegene die laadt om op basis van afspraken met de energieleverancier ervoor te zorgen dat deze uitstoot zoveel mogelijk beperkt blijft. Overigens wijst het college erop dat in 2023 de helft van de stroomproductie in Nederland voortkwam uit groene bronnen, zoals wind, zon en biomassa (www.energieopwek.nl). Die opwaartse trend wordt alleen maar verder voortgezet.

Ten aanzien van de indiener die wijst op de negatieve gevolgen van uitbreiding van de industrie of toeristische sector merkt het college op dat milieuaspecten uiteraard ook een rol spelen bij eventuele uitbreiding van die sectoren, maar uitsluitend voor zover dit past binnen de bevoegdheden van het college.

"In algemene zin vraag ik mij af waarop de stelling van 4,4 sigaretten is gebaseerd. Zijn dit actuele cijfers en hoe zullen deze cijfers zich ontwikkelen indien er geen maatregelen worden opgelegd?"

Tot slot overweegt het college ten aanzien van de indiener die stelt dat Amsterdam geen eigen wetten kan maken dat het college op grond van de Wegenverkeerswet 1994 en de daarop gebaseerde regelgeving bevoegd is om deze maatregel te treffen. Voor een nadere toelichting hierop verwijst het college naar paragraaf 5.1.4.



H4

Zienswijzen over de omvang van de uitstootvrije zone

4.1 Omvang van de uitstootvrije zone is onduidelijk

Bij enkele indieners is niet duidelijk wat de omvang van de zone precies is. Zo blijkt uit een zienswijze dat de indiener meent dat de omvang van de zone groter zou worden ten opzichte van de huidige zone, terwijl een andere indiener meent dat de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen binnen de Ring A10 komt te liggen. Laatstgenoemde indiener pleit voor een extra bufferzone buiten de Ring A10, omdat mensen buiten de ring ook recht hebben op schone lucht. Bij deze maatregel zijn volgens een andere indiener Buitenveldert en Nieuw West ten onrechte niet meegenomen.

Reactie college

Het college benadrukt dat de omvang van de uitstootvrije zone niet verandert ten opzichte van de huidige milieuzone voor brom- en snorfietsen. Hiermee biedt het college helderheid aan bewoners en bezoekers over de grenzen van de uitstootvrije zone: we houden dezelfde grenzen aan als die van de reeds bestaande milieuzone (het gebied binnen de bebouwde kom). Het college heeft dit ook aangegeven in het Actieplan Schone Lucht en de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit. De begrenzing van de uitstootvrije zone betreft de bebouwde kom, met uitzondering van de dorpen in Landelijk Noord (Durgerdam, Holysloot, Ransdorp en Zunderdorp). Schellingwoude blijft net als nu buiten de uitstootvrije zone vallen. Ook Weesp is uitgezonderd, omdat Weesp niet eerder in de milieuzone viel (zie voor nadere toelichting hierop paragraaf 4.4). Het gebied van de uitstootvrije zone is weergegeven op de kaart die als Bijlage 3 aan het verkeersbesluit is gehecht. Anders dan een indiener denkt, vallen Buitenveldert en Nieuw West dus wel binnen de uitstootvrije zone. Hetzelfde geldt voor Driemond.

"Graag stel ik voor om ook dit stuk (Stentorstraat tot Kadoelenpad) van de Kadoelenweg emissievrij voor brommers te maken, om geen averechts effect te krijgen van deze maatregel."

4.2 Uitstootvrije zone moet groter

Sommige menen dat de omvang van de zone groter moet worden, zodat ook groengebieden erin komen te liggen.

Reactie college

Zoals onder 4.1 is opgemerkt, verandert het college de omvang van de uitstootvrije zone niet ten opzichte van de huidige milieuzone voor brom- en snorfietsen. Hiermee biedt het college helderheid aan bewoners en bezoekers over de grenzen van de uitstootvrije zone: we houden dezelfde grenzen aan als die van de reeds bestaande milieuzone (het gebied binnen de bebouwde kom). Zie verder de toelichting onder 4.1. Wat betreft de groengebieden, is het voor jhet college niet duidelijk wat de indiener hier precies mee bedoelt. Wel meent het college dat met het doorvoeren van een uitstootvrije zone in de bebouwde kom voldoende recht wordt gedaan aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in nagenoeg heel Amsterdam, en dat er geen reden bestaat om de zone nog groter te maken.

4.3 Uitstootvrije zone moet kleiner of er moeten corridors komen

Een enkele indiener geeft aan dat de zone alleen in de binnenstad zou moeten zijn. Verder moeten er volgens een andere indiener corridors komen in de stad die 24/7 bereikbaar zijn, voor het bereiken van de gebieden achter Amsterdam. Een andere indiener geeft aan dat er van april tot oktober corridors moeten zijn. Volgens een andere indiener zorgt een grotere zone voor brom- en snorfietsen ervoor dat eigenaren van deze voertuig categorieën onevenredig worden getroffen ten opzichte van andere modaliteiten. Ook wordt de groep gediscrimineerd, aldus de indiener.

Reactie college

Zoals onder 4.1 is opgemerkt, verandert het college de omvang van de uitstootvrije zone niet ten opzichte van de huidige milieuzone voor brom- en snorfietsen. De zone verkleinen naar de binnenstad – zoals een enkele indiener voorstelt – zou de zone juist minder effectief maken als het gaat om het verbeteren van de luchtkwaliteit en het terugdringen van de CO_2-uitstoot. Bovendien komt dat de duidelijkheid niet ten goede. Corridors zijn volgens het college omwille van de duidelijkheid evenmin een goed idee. Daar komt bij dat corridors lastig handhaafbaar zijn.

Voor het gelijktrekken van de omvang van de zone voor brom- en snorfietsen met die van de andere voertuigcategorieën ziet het college evenmin aanleiding. De zone voor brom- en snorfietsen is ook niet vergelijkbaar met de uitstootvrije zone voor stadslogistiek of de milieuzone voor dieselpersonenauto's. Zo gebruiken brom- en snorfietsen geheel andere wegen dan personen- en bedrijfsauto's, en autobussen en vrachtauto's, en is de zone voor brom- en snorfietsen al lange tijd sinds de invoering in 2018 een stuk groter dan de milieuzone voor de andere voertuigcategorieën.

"De uitstootvrije cirkel is te groot en zou alleen de binnenstad moeten betreffen dus vanaf bv de Rozengracht of anders de wiegbrug!"

"Ik pleit voor een scooter verbod met corridors door de stad voor 24 uur per dag gedurende het hele jaar zodat de gebieden achter Amsterdam bereikbaar blijven!"

4.4 Zienwijzen over specifieke gebieden

Een enkele indiener geeft aan dat de zone moet worden uitgebreid naar de Gaasperzoom rondom de Gaasperplas. Een andere indiener geeft aan dat de grens moet worden aangepast door de Stentorstraat tot aan het Kadoelenpad ook emissievrij te maken. De indiener geeft aan dat er extra overlast is bij het Kadoelenpad doordat brom- en snorfietsers daar gaan omrijden. Verder vindt een indiener het onbegrijpelijk dat Diemen niet binnen de zone valt en alles daaromheen wel. Ook geeft iemand aan het vreemd vinden dat de regels niet gaan gelden voor Weesp of Zunderdorp.

Reactie college

Zoals het college onder 4.1 uiteen heeft gezet, is er geen reden om de uitstootvrije zone van omvang te veranderen. Dat betekent dat het college ook geen reden ziet om de grenzen van de zone zo te veranderen of uit te breiden dat de zone tevens de Gaasperzoom of de Gaasperplas zal omvatten. Hetzelfde geldt voor het aanpassen van de grens in relatie tot de Stentorstraat tot aan het Kadoelenpad. Deze beide straten vallen al binnen de huidige milieuzone, en dus ook binnen de uitstootvrije zone straks.

Voor wat betreft de gemeente Diemen geldt het volgende. Amsterdam mag op grond van de wet alleen verkeersmaatregelen – zoals het invoeren van een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen – invoeren in gebieden waar het college wegbeheerder is. Diemen is een andere gemeente, en alleen het college van Diemen mag daar een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen invoeren. De gemeente Amsterdam is niet bevoegd ten aanzien van het grondgebied van Diemen.

Dat de regels nu niet in Weesp gaan gelden heeft ermee te maken dat de positie van Weesp – zoals het college ook in de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit heeft opgemerkt – afwijkt van die van de andere stadsdelen. Toen in 2018 de milieuzone voor brom- en snorfietsen werd ingevoerd, maakte Weesp immers nog geen deel uit van de gemeente Amsterdam. Ook ten tijde van het Actieplan Schone Lucht (oktober 2019) was Weesp nog niet bestuurlijk samengevoegd met Amsterdam (2022). De milieuzone voor brom- en snorfietsen is dus nog niet ingevoerd in Weesp. Anders dan bewoners en bedrijven binnen de huidige milieuzone, hebben de bewoners en bedrijven in Weesp nog niet kunnen wennen aan

de regels. Daardoor zullen bewoners en bedrijven nog niet in grote getalen overgestapt zijn op nieuwere voertuigen die onder de overgangs-regelingen zouden kunnen vallen. Dat betekent dat het nu doorvoeren van een uitstootvrije zone in Weesp grote gevolgen zou hebben voor de bewoners en bedrijven aldaar. Daarom heeft het college ervoor gekozen om in Weesp de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen op dit moment nog niet in te voeren.

Wat betreft uitgezonderde gebieden in Noord (de dorpen Durgerdam, Holysloot, Ransdorp, Schellingwoude en Zunderdorp) stelt het college vast dat ook deze gebieden thans niet onder de milieuzone voor brom- en snorfietsen vallen. Dat betekent dat bewoners en bedrijven daar de overstap net zoals bij Weesp nog niet hebben gemaakt.

“Mijn voorstel is om een extra uitstootvrije buffer buiten de ring A10 aan te houden, ongeveer ter breedte van IJburg of het Diemerpark, en de uitstootvrije zone daarmee iets uit te breiden. Op deze manier wordt rechtsongelijkheid voorkomen.”



H5

Zienswijzen over (alternatieve) toelatingseisen

Er zijn verschillende zienswijzen ingediend over de toelatingseisen met betrekking tot de uitstootvrije zone. Daarbij zijn meerdere suggesties gedaan voor alternatieve toelatingseisen, zowel ten aanzien van type brandstof als type voertuig. Ook zijn de overgangsregeling en overige toelatingseisen genoemd, zie hiervoor paragraaf 5.1. Een aantal indieners heeft aangegeven strengere maatregelen te willen, zie hiervoor paragraaf 5.2. Verder zijn toelatingseisen met betrekking tot andere voertuigen genoemd door indieners, deze zijn beschreven in paragraaf 5.3.

5.1 Alternatieve toelatingseisen

5.1.1 Brandstof

Door een indiener is gewezen op AdBlue en waterstof en aangegeven dat dit een beter toelatingscriterium is. Een andere indiener heeft aangegeven dat Ecomaxx zeer weinig schadelijke stoffen uitstoot.

Reactie college

Het college waardeert het dat indieners meedenken over alternatieve toelatingseisen. Allereerst merkt het college op dat in een uitstootvrije zone alleen voertuigen zijn toegestaan die geen schadelijke stoffen uitstoten. Dat zijn elektrische voertuigen en door waterstof (brandstofcel) aangedreven voertuigen.

"Ze zouden 2takt voertuigen met rust moeten laten. Adblue of waterstof zijn betere alternatieven."

Ten aanzien van AdBlue merkt het college op dat dit een toevoeging is in de uitlaatgassen van dieselmotoren, dit wordt niet toegepast op benzine brom- en snorfietsen. Een enkele indiener wijst op het gebruik van Ecomaxx dat minder schadelijke stoffen zou uitstoten. Het college merkt daarover op dat Ecomaxx een merknaam is voor alkylaatbenzine, dit is een synthetisch geproduceerde benzine. De verbranding van deze synthetische benzine is inderdaad schoner. Er wordt minder benzeen en tolueen uitgestoten. Dit zijn echter nog steeds schadelijke stoffen die worden uitgestoten. Benzeen is kankerverwekkend en volgens de WHO bestaat er geen veilig niveau van blootstelling.[4] Tegelijkertijd is alkylaatbenzine nog een fossiele brandstof die de al in gang gezette klimaatverandering niet tegengaat. Bovendien is het gebruik van dit soort brandstoffen in de praktijk niet te handhaven.

5.1.2 Toelatingseisen voertuigen

Door verschillende indieners zijn suggesties gedaan voor alternatieve toelatingseisen met betrekking tot voertuigen. Zo is aangevoerd dat voertuigen met een katalysator toegang moeten behouden. Volgens andere indieners moet niet worden gekeken naar het jaartal of de datum eerste toelating (hierna: DET) van voertuigen, maar naar de uitstoot van het voertuig of het verbruik van het voertuig. Tot slot is aangegeven dat voertuigen met een Europese goedkeuring toegang zouden moeten behouden.

Reactie college

Het college waardeert het dat indieners meedenken over alternatieve toelatingseisen. Ten aanzien van voertuigen met een katalysator merkt het college het volgende op. Er zijn inderdaad

4 TNO-rapport 'Bijdrage van brommers en scooters aan de luchtkwaliteit in Amsterdam (update)' (TNO 2015 R11435v2)

verschillende technieken om de uitstoot van brom- en snorfietsen te verminderen. Brandstofinjectie en een katalysator zijn noodzakelijk om de verplichte Euroklasse te halen. Dat wil echter niet zeggen dat deze voertuigen bijna niets meer uitstoten. Brom- en snorfietsen met katalysator stoten nog steeds CO_2, NO_x, fijnstof en koolwaterstoffen uit. Een elektrische brom- of snorfiets is uitstootvrij, er wordt alleen nog fijnstof uitgestoten door bandenslijtage. Met het overgangsbeleid worden de oudere brom- en snorfietsen met een lagere Euroklasse (en meer uitstoot) in de loop van de jaren uitgefaseerd. De trend naar verschoning die al gaande is, doordat steeds meer mensen bij de aanschaf van een brom- of snorfiets al kiezen voor elektrisch, kan hiermee worden versneld.

Volgens andere indieners moet niet worden gekeken naar het jaartal of de DET, maar naar de uitstoot of het verbruik van het voertuig. Daarover merkt het college op dat motorvoertuigen een emissieklasse hebben. In het algemeen geldt dat hoe hoger de emissieklasse is, hoe minder verontreinigende stoffen worden uitgestoten. Bij brom- en snorfietsen staat echter geen emissieklasse geregistreerd in het kentekenregister van de RDW (Dienst Wegverkeer), waardoor dit niet als toelatingscriterium bij de handhaving kan worden gebruikt. Ook het verbruik van een voertuig wordt niet door de RDW geregistreerd. De DET van een brom- of snorfiets staat wel in het kentekenregister geregistreerd. In 2018 is de Euro 4 norm ingevoerd. Dit heeft geleid tot een flinke verschoning van brom- en snorfietsen. Bij het bepalen van de overgangsregeling is dit meegenomen.

Een andere indiener vindt dat voertuigen met een Europese goedkeuring toegang zouden moeten blijven behouden. Ten aanzien daarvan merkt het college op dat niet van iedere brom- of snorfiets de (Europese) typegoedkeuring geregistreerd staat in het kentekenregister van de RDW. Hierdoor is op basis van de typegoedkeuring de uitstoot van het voertuig niet te herleiden. Dit maakt handhaven op basis van typegoedkeuring praktisch onmogelijk.

5.1.3 Overgangsregeling

Volgens een indiener zou de uitstootvrije zone per 1 januari 2025 moeten gelden voor brom- en snorfietsen met een DET van voor 2015 in plaats van voor 2011. Enkele andere indieners vinden dat brom- en snorfietsen met een DET van 10 jaar of ouder toegang moeten behouden. RAI Vereniging geeft aan dat de redelijke afschrijvingstermijn van 10 jaar niet wordt doorgetrokken tot brom- en snorfietsen die worden gekocht tussen 2021 en 2025 en dat voorkomen moet worden dat consumenten die recentelijk een nieuwe brom- of snorfiets hebben gekocht deze al snel niet meer mogen gebruiken. RAI Vereniging acht de overgangsregeling tot 2030 voor deze groep te kort dag en acht het wenselijk dat de datum wordt opgeschoven om de transitie soepeler, realistischer en succesvoller te laten verlopen. Weer een ander vindt dat de overgangsregeling niet gebaseerd moet zijn op de gemiddelde leeftijd van het voertuig, maar dat naar de goede staat van het voertuig moet worden gekeken. Volgens enkele indieners moet de uitstootvrije zone geleidelijk worden ingevoerd. Enkele andere indieners vinden de overgangsregeling juist te lang en pleiten voor een snellere invoering.

Reactie college

Het college waardeert het dat indieners meedenken over alternatieve toelatingseisen. Bij het invoeren van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen hanteert het college een overgangsregime voor bestaande voertuigen. De overgangsregeling houdt in dat per 2028 voertuigen met een DET van voor 2018 worden 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. Door per 2028 voertuigen van voor 2018 te weren worden de facto brom- en snorfietsen met een motor lager dan Euro 4 geweerd. Het college acht deze overgangsregeling gelet op het doel van het invoeren van de uitstootvrije zone redelijk. Gelet daarop ziet het college niet in waarom de uitstootvrije zone nog geleidelijker ingevoerd zou moeten worden of waarom voertuigen met een DET van 10 jaar of ouder nog toegang zouden moeten hebben. Dit komt immers niet ten goede aan het op korte termijn verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van de bewoners en bezoekers van Amsterdam.

RAI Vereniging is van mening dat de overgangsregeling langer moet doorlopen zodat ook brom- en snorfietsen die worden gekocht tussen 2021 en 2025 hieronder vallen. Zo wordt voorkomen dat brom- en snorfietsen die recentelijk zijn gekocht al snel niet meer gebruikt mogen worden. RAI Vereniging acht de overgangsregeling tot 2030



voor deze groep te kort dag en acht het wenselijk dat de datum wordt opgeschoven om de transitie soepeler, realistischer en succesvoller te laten verlopen. Ten aanzien hiervan merkt het college het volgende op. Het college stelt vast dat voor brom- en snorfietsen met een DET tussen 1 januari 2020 en 31 december 2024 sprake is van een kortere overgangsregeling dan tien jaar, omdat deze afloopt op 1 januari **2030**. Het college ziet, anders dan RAI Vereniging, echter geen aanleiding om de overgangsregeling voor deze voertuigen aan te passen. Het college wijst er ten eerste op dat de gemeente Amsterdam al sinds 2015 plannen heeft voor de invoering van een nul-emissiezone voor brom- en snorfietsen en dit heeft vastgelegd in beleid, waarbij in 2019 in het Actieplan Schone Lucht (ASL) nog werd uitgegaan van invoering van een uitstootvrije zone per **2025** zonder overgangsregeling. Op grond van de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit en het voorliggende verkeersbesluit kunnen brom- of snorfietseigenaren dus al langer door blijven rijden met hun fossiele voertuig met bovengenoemde DET dan in het ASL was aangekondigd. Daarnaast merkt het college op dat het besluit om een uitstootvrije zone in te voeren, meegaat met een trend die al meerdere jaren gaande is. Van alle voertuigen verduurzamen brom- en snorfietsen het snelst. Voor Amsterdam geldt dat in heel 2022 74% van de nieuwverkopen elektrisch was en in 2023 55%. Voor meer informatie hierover verwijst het college naar paragraaf 3.1. Elektrische voertuigen zijn voor veel Amsterdammers al enige tijd niet alleen een kwalitatief en duurzaam, maar ook betaalbaar alternatief voor de fossiele variant. Het besluit van het college om voor deze groep geen overgangstermijn van tien jaar te hanteren, hangt ook samen met deze marktontwikkeling. Het college verwacht ten slotte dat de verkoop van een fossiel voertuig met een DET tussen 1 januari 2020 en 31 december 2024 de nadelige financiële gevolgen van een kortere overgangsregeling en dus afschrijvingstermijn aanzienlijk zal beperken of zelfs weg zal nemen. Mochten er in uitzonderlijke situaties toch onevenredige nadelige financiële gevolgen zijn voor een individuele brom- of snorfietseigenaar, dan blijft de mogelijkheid bestaan om een beroep te doen op de hardheidsclausule.

Tot slot merkt het college op dat de goede staat waarin een voertuig verkeert, niet betekent dat het voertuig geen schadelijke stoffen uitstoot. Bovendien zou het handhaven hiervan praktisch onmogelijk zijn.

5.1.4 Overige toelatingseisen

Door een indiener is aangegeven dat het probleem zich vanzelf oplost door de autonome verschoning van brom- en snorfietsen: door elektrische brom- en snorfietsen en fietsen zullen fossiele brom- en snorfietsen volgens de indiener niet lang bestaan. Een aantal andere indieners pleit voor een uitsterfbeleid. Zo is de suggestie gedaan dat brom- en snorfietsen die voor een bepaalde datum zijn aangeschaft (bijvoorbeeld 1 juli 2023) gebruikt mogen blijven worden totdat deze weer van de hand worden gedaan, dat Euro 4 en Euro 5 brom- en snorfietsen door mogen blijven rijden totdat het voertuig het niet meer doet, of dat brom- en snorfietsen in het algemeen opgereden moeten worden. Een andere indiener voert aan dat bewoners toegang moeten behouden. Weer een andere indiener heeft aangegeven de toelatingseisen in het algemeen te streng te vinden. Tot slot is aangegeven dat de 2-takt brom- en snorfietsen met rust gelaten moeten worden en dat de regels in heel Europa gelijk zouden moeten zijn.

Reactie college

Het college wil benadrukken dat de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen één van de maatregelen is die wordt ingevoerd om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van de bewoners en bezoekers van Amsterdam te verbeteren. Ook wordt hiermee, in combinatie met de andere maatregelen, de CO_2-uitstoot verminderd. Uit GGD-onderzoek is gebleken dat de gemiddelde Amsterdammer ongeveer 11 maanden korter leeft en gemiddeld 4,4 sigaretten per dag meerookt door de vieze lucht in de stad.[5] Voor kinderen, ouderen en mensen die al ziek zijn is het gezondheidsrisico het grootst.[6] Er wordt steeds meer bekend over de schadelijke gevolgen van luchtverontreinigende stoffen en daarom heeft de World Health Organization (WHO) haar advieswaarden voor luchtkwaliteit in 2021 stevig aan-

5 Landelijke GGD-rekentool waarbij is uitgegaan van de in 2022 gemeten jaargemiddelde fijnstof en NO_2-concentraties op achtergrondstations in het automatisch/Palmes meetnet, te weten:
- 16,7 ug/m3 voor PM_{10}
- 9,0 ug/m3 voor $PM_{2.5}$
- 19,3 ug/m3 voor NO_2

6 World Health Organization. (2021). WHO global air quality guidelines: particulate matter ($PM_{2.5}$ and PM_{10}), 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

gescherpt. Dit onderstreept de noodzaak om de lucht in Amsterdam nog schoner te maken. Een uitsterfbeleid zoals wordt voorgesteld, of minder strenge toelatingseisen komen daaraan niet ten goede. Het college hanteert bij het invoeren van de uitstootvrije zone een overgangsregime voor bestaande voertuigen. Voor meer informatie over de overgangsregeling verwijst het college naar paragraaf 5.1.3.

Onder de huidige milieuzone die is ingevoerd per 1 januari 2018, worden brom- en snorfietsen van voor 2011 geweerd en daarmee in feite ook bijna alle 2-takt brom- en snorfietsen. Ten aanzien van het weer toelaten van 2-takt brom- en snorfietsen merkt het college op dat 2-takt brom- en snorfietsen vervuilender zijn dan 4-takt brom- en snorfietsen. Juist deze voertuigen stoten veel stoffen uit die schadelijk zijn voor de gezondheid, waaronder kankerverwekkende koolwaterstoffen zoals benzeen. Moderne 2-takt brom- en snorfietsen stoten per kilometer 10 tot 15 keer meer koolwaterstoffen uit dan moderne benzineauto's.[7]

Het college hanteert het uitgangspunt dat iedereen die een vervuilend vervoersmiddel in de stad gebruikt, de verantwoordelijkheid heeft om bij te dragen aan gezondere lucht. Dit geldt zowel voor bewoners, bezoekers als ondernemers. Gelet op dit uitgangspunt en het doel van de uitstootvrije zone ziet het college geen reden om een ontheffing te verlenen voor bewoners.

Het college is tot slot op grond van de Wegenverkeerswet bevoegd een uitstootvrije zone in te voeren voor brom- en snorfietsen als daarmee de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, als bedoeld in de Wet milieubeheer wordt voorkomen of beperkt (artikel 2, tweede lid, onder a, Wegenverkeerswet 1994). Daar is naar het oordeel van het college sprake van. De uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen is immers één van de maatregelen die wordt ingevoerd om de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren en samen met de andere maatregelen de CO_2-uitstoot te verminderen. Er is geen Europese regelgeving voor het invoeren van een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen. Op dit moment is er voor brom- en snorfietsen, in tegenstelling tot voor personenauto's, bestelauto's en vrachtauto's, ook geen landelijke harmonisatiewetgeving op het gebied van milieuzones en uitstootvrije zones.

"Nagenoeg iedereen ergert zich aan scooters, brom- en snorfietsen. Tevens zijn motorrijders, gezien stank, herrie en agressief rijgedrag erg vervelend. Waarom niet vanaf 2025 een totaal verbod op deze overlast en vervuiling veroorzakers."

5.2 Strengere toelatingseisen

Een enkele indiener heeft aangegeven dat de maatregelen strenger zouden moeten zijn. Zo is erop gewezen dat alle gemotoriseerde fietsen en brom- en snorfietsen uit het centrum moeten worden geweerd of dat de snelheid moet worden teruggebracht naar 16 kilometer per uur.

Reactie college

De uitstootvrije zone is één van de maatregelen die wordt ingevoerd met als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers in Amsterdam. Daarnaast wordt hiermee, in combinatie met de andere maatregelen, de uitstoot van CO_2 verminderd. Het terugbrengen van de snelheid dient een ander doel, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hetzelfde geldt voor het weren van alle gemotoriseerde brom- en snorfietsen en fietsen. Verkeersveiligheid vindt het college uiteraard ook belangrijk. De gemeente werkt continu aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Om hinder en verkeersonveiligheid op de drukke en smalle fietspaden te voorkomen en ongelukken bij ongeregelde kruispunten moeten snorfietsers sinds 8 april 2019 op de meeste wegen binnen de Ring A10 op de rijbaan rijden met helm. Daarnaast worden er ook andere verkeersveiligheidsmaatregelen genomen, waaronder het verbeteren van infrastructuur, het realiseren van schoolzones en verkeerseducatie en samenwerking met de Veiligheidsregio Amsterdam.

Het college kiest voor het invoeren van een uitstootvrije zone met overgangsregeling. In paragraaf 5.1.3 wordt de overgangsregeling nader toegelicht.

7 TNO-rapport 'Tail-pipe emissions and fuel consumption of standard and tampered mopeds' (TNO 2013-R10232)

5.3 Toelatingseisen met betrekking tot andere modaliteiten

5.3.1 Motoren

Door meerdere indieners is aangevoerd dat ook motoren moeten worden geweerd. Daarbij is gewezen op de uitstoot van deze voertuigen en de geluids- en stankoverlast die door motoren wordt veroorzaakt. Ook is genoemd dat de overstap naar motoren voorkomen moet worden.

Reactie college

Ten aanzien van motoren merkt het college op dat de gemeente op dit moment nog geen (zelfstandig) beleid heeft op het gebied van motoren. Er zijn relatief weinig motoren en deze rijden relatief weinig kilometers. Het aantal gereden kilometers wordt geschat tussen de 1.200 en 3.500 per jaar per motor. Verder is de markt voor elektrische motoren in opkomst, maar nog relatief klein. In 2022 zijn er slechts enkele honderden nieuwe elektrische motorfietsen verkocht. De gemeente volgt de ontwikkelingen nauwlettend. Het is de ambitie van de gemeente om het gebied binnen de bebouwde kom in 2030 uitstootvrij te hebben voor al het verkeer, waaronder ook motoren.

5.3.2 Personenauto's

Door een aantal indieners is aangegeven dat voor personenauto's ook een uitstootvrije zone moet worden ingevoerd. Daarbij is aangegeven dat personenauto's meer verbruiken en er meer personenauto's zijn dan brom- en snorfietsen. Om die reden zouden er voor personenauto's hardere maatregelen getroffen moeten worden. Verder is erop gewezen dat er voor benzineauto's ten onrechte geen maatregelen worden getroffen.

Reactie college

Ten aanzien van dieselpersonenauto's is er landelijke harmonisatiewetgeving op het gebied van milieuzones. Dit om te voorkomen dat er in gemeenten zones met verschillende soorten toelatingseisen en borden ontstaan, wat leidt tot onduidelijkheid voor weggebruikers die in de verschillende zones rijden. Er geldt daardoor een landelijk geharmoniseerd systeem voor milieuzones voor dieselpersonenauto's. Hier is het college aan gehouden. Op grond van deze landelijke regelgeving hebben gemeenten per 2025 de mogelijkheid om de milieuzone voor dieselpersonenauto's aan te scherpen naar emissieklasse 5, hetgeen Amsterdam gaat doen. Het is niet mogelijk om een milieuzone voor personenauto's op benzine in te voeren. Daarnaast is het op dit moment nog niet mogelijk om een uitstootvrije zone in te voeren voor personenauto's, omdat landelijke regelgeving daarvoor ontbreekt.

De gemeente hanteert echter een integrale aanpak waarbij ook maatregelen worden getroffen ten aanzien van vervuilende benzineauto's. 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.

Voor bestel- en vrachtauto's is het op grond van de landelijke regelgeving wel mogelijk om per 2025 een uitstootvrije zone in te voeren, waarbij een landelijke overgangsregeling geldt.

"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."



5.3.3 Fatbikes en nieuwe brom- en snorfietsen
Een indiener vindt het niet eerlijk dat fatbikes en nieuwe brom- en snorfietsen wel toegang hebben.

Reactie college

De uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen is één van de maatregelen die wordt ingevoerd met als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. Daarnaast wordt hiermee, in combinatie met de andere maatregelen, de uitstoot van CO_2 verminderd. Het college acht het onevenredig om nieuwe brom- en snorfietsen direct te weren. Het college kiest voor het invoeren van een uitstootvrije zone met overgangsregeling. Het college gaat ervan uit dat de indiener met 'nieuwe brom- en snorfietsen' doelt op brom- en snorfietsen met een DET van voor 1 januari 2025. Deze voertuigen vallen onder de overgangsregeling. In paragraaf 5.1.3 is de overgangsregeling nader toegelicht.

Fatbikes zijn elektrische voertuigen die geen uitstoot hebben. Het weren hiervan draagt dan ook niet bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en gezondheid en het verminderen van CO_2-uitstoot. Het college merkt niettemin op dat bekend is dat verschillende typen elektrische fietsen/fatbikes eenvoudig snelheden tot (ruim) boven de 25 kilometer per uur halen, waarbij de bestuurder niet altijd zelf hoeft te trappen. Deze elektrische fietsen/fatbikes vallen dan onder de brom -en snorfietsregels, inclusief kentekenplicht en helmplicht, en zouden dan als zodanig gekeurd moeten worden. De handhaving op snelheidsovertredingen en het gebruik van opgevoerde en illegale voertuigen op de openbare weg is een bevoegdheid van de politie. Sinds kort beschikt de politie ook over een rollerbank waarmee gemeten kan worden of met elektrische fietsen de regels voor de maximumconstructiesnelheid overtreden worden. Op 29 maart 2024 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de Aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes waarin het voornemen staat in principe de aanwezigheid van opvoer- hard- en software bij e-bikes op de openbare weg te gaan verbieden.

"Kijken naar datum eerste toelating is totaal niet nuttig voor het invoeren van scooter wetten. Kijk naar verbruik en het verschil tussen 4takt en 2takt. Mijn scooter verbruikt 1 op 45 en is al meer dan 10 jaar oud. Auto's worden toch ook niet per datum 1e toelating beoordeeld? Het gaat om verbruik."



H6

Zienswijzen over specifieke gevolgen van de uitstootvrije zone

6.1 Gevolgen voor individuen

Indieners voeren aan dat zij nadelige financiële gevolgen ondervinden van de invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen. Zij geven aan dat de aanschaf en het onderhoud van een nieuwe elektrische brom- of snorfiets duur is en niet voor iedereen betaalbaar. Ouderen, mensen met lage- en middeninkomens en voertuigeneigenaren die afhankelijk zijn van hun brom- of snorfiets voor werk of voor andere dagelijkse zaken worden volgens de indieners het hardst door de maatregelen geraakt. RAI Vereniging wijst op het risico van mobiliteitsarmoede en stelt zich op het standpunt dat hier voldoende rekening mee moet worden gehouden in de overgangsregeling en de stimuleringsmaatregelen.

Indieners voeren verder aan dat er geen of onvoldoende hulp is voor eigenaren van een brom- of snorfiets met een laag inkomen en dat Amsterdam door de maatregel een stad voor alleen rijken wordt. Indieners wijzen erop dat zij hun brom- of snorfiets nodig hebben voor het woon-werkverkeer. Het openbaar vervoer is volgens sommigen geen goed alternatief in verband met de onregelmatige werktijden en/of omdat de werkplek niet bereikt kan worden met het openbaar vervoer. Andere indieners geven aan hun brom- of snorfiets nodig te hebben voor ziekenhuisbezoek of om boodschappen te doen.

"Het verbod raakt met name de lagere en midden inkomens. Zij mogen goed functionerende voertuigen niet langer gebruiken."

Sommige indieners vinden dat ze door de gemeente gedwongen worden om een nieuw (duur) voertuig aan te schaffen en hierdoor in hun vrijheid worden beperkt en aangetast. Ook gaat de maatregel volgens een indiener ten koste van het leefgenot. Een indiener geeft aan hard te hebben gewerkt om het voertuig aan te kunnen schaffen. Andere indieners zijn gehecht aan hun brom- of snorfiets, of geven aan dat het voertuig emotionele waarde voor hen heeft.

Meerdere indieners ten slotte merken op dat zij als gevolg van de huidige milieuzone al eerder een voertuig hebben moeten vervangen, en vinden het onterecht dat ze nu alweer hun voertuig weg moeten doen.

Reactie college

Het college begrijpt dat inwoners en bezoekers van Amsterdam zich zorgen maken over de (financiële) gevolgen die de invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen voor hen persoonlijk kan hebben. Ook kan het college zich indenken dat sommige eigenaren genieten van of gehecht zijn aan hun brom- of snorfiets, of dat het voertuig emotionele waarde voor hen heeft. Het college acht de invoering van de uitstootvrije zone echter noodzakelijk vanwege zwaarwegende milieu- en gezondheidsbelangen. Het invoeren van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen is één van de maatregelen die wordt genomen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad te verbeteren. Ook wordt hiermee, in combinatie met de andere maatregelen, de uitstoot van CO_2 verminderd en de geluidsoverlast verlaagd. Het college verwijst naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording voor een verdere toelichting op de onderbouwing van de uitstootvrije zone.

Het college wil dat de overstap naar de uitstootvrije zone voor iedereen haalbaar is en heeft daarom een overgangsregeling getroffen. Brom- en snorfietsen met een datum eerste toelating (DET) vanaf 1 januari 2025 hebben alleen toegang tot de zone als deze uitstootvrij zijn. Eigenaren die een brom- en snorfiets op fossiele brandstof hebben aangeschaft vóór 1 januari 2025, hebben nog een aantal jaren om zich op de nieuwe regels voor te bereiden. Brom- en snorfietsen op fossiele brandstof met een DET vanaf 1 januari 2011 tot en met 31 december 2024 hebben nog toegang tot de uitstootvrije zone tot 1 januari 2028. Brom- en snorfietsen op fossiele brandstof met een DET vanaf 1 januari 2018 tot en met 31 december 2024 hebben nog toegang tot 1 januari 2030. Het college verwijst voor een nadere toelichting op de overgangsregeling naar paragraaf 5.1.3. van deze nota van beantwoording.

Het college werkt verder aan een ondersteuningsmaatregel voor stadpashouders voor hun brom- of snorfiets op fossiele brandstof. Verder blijft het mogelijk om een ontheffing aan te vragen als het om medische redenen niet mogelijk is om over te stappen naar een elektrisch voertuig of alternatieve vormen van vervoer en voor oldtimers is er een ontheffingsmogelijkheid voor het weekend en de feestdagen. In uitzonderlijke situaties waarbij toepassing van het beleid tot onevenredige gevolgen leidt, blijft het ten slotte mogelijk om een beroep te doen op de hardheidsclausule. Het college verwijst voor een nadere toelichting op de sloopregeling en het ontheffingenbeleid naar hoofdstuk 13 van deze nota van beantwoording.

Het college meent dat met deze maatregelen een evenwichtig pakket tot stand is gekomen, waarmee de nadelige gevolgen voor eigenaren van brom- en snorfietsen zoveel mogelijk worden weggenomen, en waarmee ook mobiliteitsarmoede waarop RAI Vereniging wijst zoveel mogelijk kan worden tegengegaan. Voor sommigen kan de aanschaf van een tweedehands elektrische brom- of snorfiets een haalbare optie zijn. Weliswaar is dit aanbod nu nog beperkt, maar de verwachting is dat dit aanbod er in 2028 - als wordt begonnen met het weren van bestaande brom- en snorfietsen - wel voldoende is. Sinds enkele jaren zijn er immers betaalbare, kwalitatief goede elektrische brom- en snorfietsen op de markt. Het college benadrukt echter dat het aan de voertuigeigenaar zelf is om te bepalen of aanschaf van een tweedehands voertuig een geschikt alternatief is. Er zijn natuurlijk nog meerdere andere opties, die afhankelijk van de eigen situatie van de indiener tot de mogelijkheden behoren.

Ten aanzien van de indieners die aangeven dat zij door de invoering van de uitstootvrije zone in hun vrijheid worden beperkt en aangetast, merkt het college op dat de problemen op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat het gevolg zijn van menselijk handelen en dat iedereen – in meer of mindere mate – medeverantwoordelijk is voor het ontstaan van deze problemen. Daarom vraagt de Amsterdam ook van iedereen om bij te dragen aan het oplossen van de problemen.

Het college beseft verder dat het vervelend is voor sommige voertuigeigenaren dat zij voor de tweede keer hun brom- of snorfiets moeten vervangen als gevolg van milieu- en luchtkwaliteitsbeleid. Het gaat hierbij om de specifieke situatie dat de voertuigeigenaar met het toenmalige voertuig niet voldeed aan het toegangsregime bij de invoering van de milieuzone voor brom- en snorfietsen in 2018. Voertuigen met een DET van 2010 of ouder hebben per 1 januari 2018 geen toegang meer tot de milieuzone. Voor 4-takt voertuigen met een DET in 2008, 2009 en 2010 kon een ontheffing worden aangevraagd tot en met het kalenderjaar waarin het voertuig 10 jaar oud werd. Op grond van de overgangsregeling van de uitstootvrije zone worden per 1 januari 2028 voertuigen van vóór 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. Door per 2028 voertuigen van vóór 2018 te weren worden de facto voertuigen met een lagere klasse dan euro 4 geweerd. Het college acht deze overgangsregeling, gelet op belang dat met de invoering de uitstootvrije zone gediend is, redelijk.

"Mensen moeten de vrijheid hebben om op ieder gewenst moment met hun eigen vervoer te reizen naar werk of vrije tijdsbesteding..."

6.2 Waarde en staat van het voertuig

Enkele indieners hebben zienswijzen ingediend over de waarde van het voertuig. Zij voeren aan dat de invoering van de uitstootvrije zone leidt tot waardevermindering van hun voertuig of dat sprake is van kapitaalvernietiging. Ook is door verschillende indieners aangegeven dat hun voertuig nog in goede staat of zelfs nieuwstaat verkeert, nog prima rijdt, zuinig en stil, of goed onderhouden is.

Reactie college

Van alle voertuigen verduurzaamt de brom- en snorfiets het snelst.[8] Voor Amsterdam geldt dat in heel 2022 74% van de nieuwverkopen elektrisch was en in 2023 55%. Voor meer informatie hierover verwijst het college naar paragraaf 3.1. Het college erkent dat er een risico bestaat op waardevermindering van voertuigen op fossiele brandstoffen, maar dit zou gelet op de al ingezette marktontwikkelingen ook het geval zijn zonder invoering van de uitstootvrije zone. Wel kan de invoering van de uitstootvrije zone lokaal zorgen voor een sterker effect. Echter, een brom- of snorfiets blijft waarde behouden, ook als deze de uitstootvrije zone niet meer in mag. Een brom- of snorfiets kan namelijk nog buiten de uitstootvrije zone worden gebruikt of verkocht worden. Voor oude brom- en snorfietsen die op de markt niet veel meer opleveren werkt het college voor stadpashouders aan een sloopregeling. Het college verwijst voor meer informatie over de sloop-regeling naar hoofdstuk 13 van deze nota van beantwoording. Het college begrijpt dat het moeilijk is om afstand te doen van een brom- of snorfiets die in nieuwstaat verkeert of goed onderhouden, zuinig of stil is. Het college kan echter geen uitzondering voor deze voertuigen maken, omdat ook deze voertuigen CO_2 en stoffen die schadelijk zijn voor de gezondheid zoals stikstof, fijnstof en benzeen uitstoten. Het college verwijst voor een toelichting op de redenen voor invoering van de uitstootvrije zone naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording.

"Jullie verzinnen van alles wat nergens op slaat, alleen maar burgers op kosten jagen..."

6.3 Uitstootvrije zone is in strijd met het eigendomsrecht

Een indiener stelt zich op het standpunt dat er sprake is van onteigening.

Reactie college

Het college merkt over deze zienswijze op dat het bezit van de brom- of snorfiets niet wordt beperkt, en ook niet het gebruik ervan buiten de uitstoot-vrije zone. Het college is op grond van de Wegen-verkeerswet bevoegd om maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren en de CO_2-uitstoot te verminderen. Met het verkeers-besluit tot invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen wordt het gebruik van het voertuig in de uitstootvrije zone beperkt/ gereguleerd in overeenstemming met het algemeen belang. Dit is toegestaan op grond van 1 artikel van het Eerste Protocol bij het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM). Voor een onderbouwing waarom het noodzakelijk is om de uitstootvrije zone in te voeren verwijst het college naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording.

6.4 Negatieve gevolgen voor bedrijven

Een indiener voert aan dat hij en eventueel veel anderen met hem genoodzaakt zijn te snel een ander voertuig aan te schaffen, te verhuizen of met de bedrijfsvoering te stoppen.

Reactie college

Zoals hiervoor in paragraaf 6.1 is toegelicht, meent het college dat met de overgangsregeling, het ontheffingenbeleid en de sloopregeling een evenwichtig pakket tot stand is gekomen, waarmee ook de nadelige gevolgen worden weggenomen voor eigenaren die hun brom- of snorfiets bedrijfs-matig gebruiken. Ondernemers die voldoen aan de voorwaarden kunnen ook een stadspas aanvragen en in aanmerking komen voor een sloopregeling. In uitzonderlijke situaties waarbij toepassing van het beleid tot onevenredige gevolgen leidt, blijft het mogelijk om een beroep te doen op de hardheidsclausule. Het college verwijst voor een nadere toelichting op de overgangsregeling, het ontheffingenbeleid en de sloopregeling naar paragraaf 5.1.3 en hoofdstuk 13 van deze nota van beantwoording.

8 https://www.raivereniging.nl/secties/scooters/actueel/nieuws/scooter-verduurzaamt-het-snelst-van-alle-voertuigen-in-nederland/



H7

Zienswijzen over alternatieve oplossingen

Een aantal indieners voert aan dat brom- en snorfietsen niet de enige oorzaak van luchtvervuiling zijn. Er moet volgens deze indieners eerst naar andere bronnen van luchtvervuiling en CO_2-uitstoot worden gekeken, of naar andere manieren om de uitstoot van schadelijke stoffen en CO_2 te beperken. Het college waardeert het dat indieners hebben nagedacht over deze alternatieve oplossingen.

7.1 Andere bronnen van vervuiling en CO_2-uitstoot aanpakken

7.1.1 Schiphol

Enkele indieners voeren aan dat het vliegverkeer van Schiphol vervuilend is en moet worden aangepakt.

Reactie college

De gemeente Amsterdam heeft geen zeggenschap over het luchtruim, dat is een taak van de luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Daarom kan de gemeente ook geen vliegbewegingen boven Amsterdam verbieden. Dat is overigens ook niet reëel, gegeven de ligging van Schiphol. Wel dringt Amsterdam bij de Rijksoverheid aan op vermindering van uitstoot van alle emissies door vliegverkeer, niet alleen van schadelijke stoffen maar ook van geluid. De gemeente zal zich op dit onderwerp dan ook steeds vaker opstellen als een actieve aandeelhouder. Dit betekent dat zij meer invloed zal gaan uitoefenen op het beleid en de bedrijfsvoering van de luchthaven waar zij voor 20% aandeelhouder van is, in lijn met de gemeentelijke ambities voor een gezonde en veilige stad. De gemeente doet dit via haar stemrecht als aandeelhouder, door agendapunten toe te voegen waarover tijdens de aandeelhoudersvergadering moet worden gestemd en door in gesprek te gaan met de luchthaven en het Rijk, de andere grootaandeelhouder van de luchthaven.

> "De gemeente meet met twee maten want iedere week worden treinladingen huisvuil uit Rome aangevoerd om de energiecentrale te kunnen laten draaien..."

7.1.2 Vaartuigen aanpakken

Indieners voeren aan dat ook de scheepvaart moet worden aangepakt, waaronder de cruiseschepen.

Reactie college

Zeescheepvaart en zee- en riviercruises zijn vormen van mobiliteit die niet of slechts indirect onder de bevoegdheid van de gemeente Amsterdam vallen. Niettemin zet Amsterdam zich ondanks deze beperkingen in om de uitstoot van deze bronnen te beperken, maar daarbij is de gemeente in grote mate afhankelijk van landelijke en Europese regelgeving.

Amsterdam volgt de ontwikkelingen op de voet en probeert waar mogelijk versnelling aan te brengen. De ambities, doelen en acties voor het scheepvaartverkeer zijn onder andere vastgelegd in de herijkte 'Visie Schone Scheepvaart: op weg naar een emissievrije scheepvaart in 2050' van de Port of Amsterdam.[9] De Port of Amsterdam doet zelfstandig het beheer, de exploitatie en de

9 Visie Schone Scheepvaart_maart2022.pdf (portofamsterdam.com)

ontwikkeling van het Amsterdamse havengebied; de gemeente Amsterdam is de enige aandeelhouder. In deze visie worden onder andere doelen gesteld voor het reduceren van de uitstoot van CO_2, stikstofoxide (NO_x), zwavel (SOx) en fijnstof (PM). De ambitie is dat in 2050 de scheepvaart in het Amsterdamse havengebied uitstootvrij is. Door hier stapsgewijs naartoe te werken, leveren ook de haven van Amsterdam en het scheepvaartverkeer een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de omgeving van het Noordzeekanaalgebied en de reductie van CO_2 uitstoot.

Ook de ongewenste effecten van (zee)cruise hebben de aandacht van het college. Veel maatregelen zijn al genomen, zoals het maximeren van de aantallen cruiseschepen, geen plek bieden aan de vervuilendste schepen, het faciliteren van LNG-bunkering (minder emissie-uitstoot, schoner alternatief voor andere fossiele brandstoffen) en het investeren in walstroom om vanaf 2030 alleen nog cruiseschepen te ontvangen die uitstootvrij kunnen verblijven in de Amsterdamse haven. Deze ambities zijn in 2021 samen met alle regionale partners uit het Noordzeekanaalgebied vastgelegd in de nota 'Zeecruise op koers: Beleidsnota Zeecruise in het Noordzeekanaalgebied'[10]. 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 motivatie van de gemeenteraad om voor de motie te stemmen en cruises te verbannen is om het aantal toeristen terug te dringen, maar ook om milieuredenen. De gemeente onderzoekt nu of, hoe en wanneer dit voorstel kan worden uitgevoerd. Over cruiseschepen merkt het college nog op dat deze weliswaar veel uitstoten, maar op hoogte. Warme lucht stijgt tevens verder op en spreidt zich uit. Hierdoor heeft het aandeel uitstoot van cruiseschepen op het IJ slechts een beperkte invloed op de luchtkwaliteit op ademniveau en daarmee op de gezondheid. Voor riviercruiseschepen geldt dat bij de ligplaatsen in het centrum vanaf 2023 alleen riviercruiseschepen met een Green Award Certificaat (een milieukenmerk voor schepen) welkom zijn.

"In 1 woord belachelijk. Onder de rook van Schiphol gaan we de bromfietsen verbieden."

7.1.3 Vervuilende industrie en afval uit Rome

De indieners voeren aan dat grote vervuilende bedrijven moeten worden aangepakt, zoals Tata Steel en Shell. Een andere indiener voert aan dat het niet bevorderlijk is voor de luchtkwaliteit dat er iedere week treinladingen huisvuil uit Rome worden aangevoerd om te worden verbrand in Amsterdam.

Reactie college

Het college merkt naar aanleiding van deze zienswijzen op dat de uitstoot door de Amsterdamse industrie wordt gereguleerd via de vergunningverlening door middel van (milieu) voorschriften. Deze vergunningverlening wordt voor Amsterdam uitgevoerd door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Dat geldt ook voor de handhaving van de vergunningsvoorschriften en de regelgeving waarop de vergunningverlening is gebaseerd. De gemeente Amsterdam heeft geen zeggenschap over bedrijven die buiten Amsterdam liggen, zoals bijvoorbeeld Tata Steel.

Over de verbranding van afval uit Rome merkt het college op dat bij afvalverbranding CO_2 vrijkomt, maar dat het voor de klimaatproblematiek niet uitmaakt waar de CO_2-uitstoot ontstaat. Het Afval Energie Bedrijf (AEB) mag maximaal 1,4 miljoen ton CO_2 uitstoten. Het AEB blijft onder deze grens. Het AEB werkt met afvalverbranding ook stroom en warmte op, hierdoor hoeven er minder gas of kolen verstookt te worden. Ook gaat AEB op termijn CO_2 afvangen en ondergronds opslaan, zodat het minder tot niet meer bijdraagt aan klimaatverandering. Met betrekking tot extra luchtverontreiniging door de verbranding van het Italiaanse afval geldt dat deze uitstoot eveneens binnen de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit in Amsterdam plaatsvindt.

7.1.4 Biomassacentrale stoppen/vervangen door kernenergie

Een indiener draagt als oplossing aan om te stoppen met de biomassacentrale, omdat dat slecht is voor het milieu. Er kan volgens de indiener beter een moderne kerncentrale worden gebouwd.

Reactie college

Het college vindt dat het gebruik van houtige biomassa moet worden uitgefaseerd. Er worden wat het college betreft geen nieuwe

10 zeecruise_op_koers.pdf (openresearch.amsterdam)

biomassacentrales gerealiseerd waar houtige biomassa wordt verbrand.

Het college gaat ervan uit dat de indiener bedoelt dat gestopt moet worden met de biomassacentrale in Diemen. Op 30 augustus 2023 is de vergunning voor deze centrale vernietigd door de Raad van State. Naar aanleiding hiervan heeft Vattenfall aangekondigd voorlopig te stoppen met het ontwikkelen van de biomassacentrale bij Diemen. De gemeente Amsterdam heeft geen bevoegdheden met betrekking tot deze biomassacentrale, maar vindt het niet wenselijk dat deze biomassacentrale alsnog wordt gerealiseerd. Verder vindt het college het van belang dat wordt ingezet op alternatieve bronnen voor de warmtevoorziening. Het college komt hierop terug met een bronnenstrategie voor de warmtenetten. Het beleid rondom kerncentrales valt op dit moment onder de verantwoordelijkheid van de minister voor Infrastructuur en Waterstaat. Het college heeft geen bevoegdheden op dit gebied.

7.1.5 Touringcars aanpakken

Indieners merken op dat ook touringcars, met name uit het buitenland, moeten worden aangepakt.

Reactie college

Het college werkt ook aan uitstootvrij touringcarverkeer per 1 januari 2030. Om het transitieproces te versnellen hebben het Rijk, verschillende gemeenten – waaronder Amsterdam – en brancheorganisaties op 30 oktober 2023 'het Afsprakenkader Emissieloos Touringcar'[11] ondertekend. Het uitgangspunt van dit afsprakenkader is dat nieuwe per 1 januari 2027 bij de Dienst Wegverkeer (RDW) geregistreerde touringcars vanaf deze datum alleen nog worden toegelaten als ze uitstootvrij zijn. Voor touringcars die bij RDW zijn geregistreerd vóór 1 januari 2027 geldt een overgangsregeling. Deze voertuigen mogen tot 1 januari 2030 met emissieklasse 6 in de uitstootvrije zone rijden. Om de uitstootvrije zone voor het touringcarverkeer daadwerkelijk in te kunnen voeren, moet wel eerst de landelijke regelgeving worden aangepast.

7.1.6 Houtstook aanpakken

Indieners voeren aan dat de houtstook op woonboten en op de grachten aangepakt moet worden.

Reactie college

Het college wil de overlast en uitstoot van houtstook beperken en is momenteel bezig met het ontwikkelen van een beleidskader. De publicatie van dit beleidskader wordt verwacht in 2024.

7.2 Overige alternatieve oplossingen

7.2.1 Openbaar vervoer

Indieners voeren aan dat het openbaar vervoer goedkoper en beter moet worden. Er moet daarnaast voor gezorgd worden dat er geen trams en bussen meer uitvallen en dat het openbaar vervoer vaker en langer rijdt. Ook moet het openbaar vervoer in de perifere gebieden worden verbeterd.

Reactie college

Amsterdam kent een fijnmazig 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[12]. De verantwoordelijkheid voor het stedelijke openbaar vervoer ligt bij de Vervoerregio. De Vervoerregio is als concessieverlener verantwoordelijk voor het bepalen van de juiste kaders en voorwaarden voor de concessienemer, het GVB in dit geval. Op dit moment heeft de hele ov-sector te maken met een personeelstekort. Het GVB heeft hier ook mee te maken. Dit personeelstekort is mede een oorzaak van de verhoogde uitval van trams en bussen waardoor het GVB het niet lukt zo vaak te rijden als de Vervoerregio en gemeente zouden willen. De Vervoerregio en GVB proberen door onder andere wervingscampagnes voldoende nieuw personeel aan te trekken zodat de komende periode uiteindelijk de uitval van trams en bussen vermindert.

"Kom met een alternatief zoals gratis openbaar vervoer, dan laten veel mensen de brommer wel staan..."

11 Afsprakenkader Emissieloos Touringcarvervoer | Rapport | Rijksoverheid.nl
12 Maatregelen Amsterdam Autoluw - Gemeente Amsterdam

Het openbaar vervoer wordt voor een gedeelte gesubsidieerd door de overheid. Ook komen onder andere Amsterdamse 65-plussers met een laag inkomen in aanmerking voor gratis openbaar vervoer.

7.2.2 Wonen

Indieners voeren aan dat er moet worden geïnvesteerd in de verduurzaming van huizen. Er moeten zoveel mogelijk daken worden bedekt met zonnepanelen en woningcorporaties moeten worden gedwongen zonnepanelen op daken te leggen. Daarnaast zijn indieners van oordeel dat er betaalbare huizen moeten worden gebouwd waar nu bedrijven gevestigd zijn, zodat mensen niet ver hoeven te reizen naar hun werk in Amsterdam.

Reactie college

Het college juicht initiatieven die leiden tot verduurzaming van woningen toe en stimuleert verschillende activiteiten met subsidies en andere initiatieven. Het college verwijst voor een overzicht hiervan naar de website van de gemeente Amsterdam.[13]

Verduurzaming van woningen is echter niet voldoende om met name de uitstoot van schadelijke stoffen zoals fijnstof (PM) en stikstofdioxide (NO_2) terug te brengen. De invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen draagt hier samen met de andere uitstootvrije- en milieuzones wel aan bij. Het college verwijst voor een onderbouwing hiervan naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording. Met betrekking tot het bouwen van nieuwe woningen, merkt het college op dat Amsterdam streeft naar 7.500 nieuwe woningen per jaar. Uitgangspunt hierbij is de verdeling 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Onder dit streefgetal vallen ook voormalige kantoorpanden die worden verbouwd naar appartementencomplexen. Het college benadrukt dat dit streven door stijgende bouwkosten, een dalend consumentenvertrouwen en personeelsschaarste echter geen zekerheid is.

> "Waar blijft het ontwerpverkeersbesluit milieuzone voor brommers, scooters en motoren? Waar blijven de borden voor deze vervoersmiddelen; geluid te hard! Nu nog een waarschuwing, later volgt een boete."

7.2.3 Geluid

Meerdere indieners voeren aan dat zij hinder ondervinden van het geluid van brom- en snorfietsen en van motoren. Zij vragen het college dit aan te pakken.

Reactie college

Het college erkent dat het verkeer een grote bron van ernstige geluidshinder is in Amsterdam. De mogelijkheid om hiertegen op te treden is op dit moment echter gering. De handhaving van de verkeersregelgeving is primair een taak van de verkeerspolitie, maar deze heeft hiervoor slechts beperkte capaciteit. Daarnaast is de handhaving complex en tijdrovend. Sommige wijkteams pakken de overlast zelf op, maar ook daar is de capaciteit beperkt. Overlast kan gemeld worden via www.politie.nl. De gemeente kan op basis van artikel 57 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) wel optreden tegen overduidelijk onnodig geluid van brom- en snorfietsen en motorvoertuigen. Overlast hiervan kan gemeld worden via www.meldingen.amsterdam.nl. Daarnaast onderzoekt de gemeente Amsterdam samen met de andere grote (G4) gemeenten en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) de mogelijkheden van digitaal handhaven met geluidscamera's.

Verder merkt het college op dat in het Actieplan Geluid 2020-2023[14] verschillende maatregelen zijn opgenomen om het geluid van het verkeer in de stad terug te dringen. De grootste winst wordt verwacht van de invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen. Nu is dit nog de grootste bron van geluidshinder in Amsterdam. Op dit moment vormen die vervoermiddelen met 20,5% ernstige hinder nog de grootste geluidshinderbron in Amsterdam. De verwachting is dat de hinder dan voor een groot deel zal wegvallen.

7.2.4 Biodiversiteit

De indieners vragen het college om zich meer te richten op de biodiversiteit, op bomen en op parken dan op de brom- en snorfietsen.

13 Subsidies Duurzaam en groen - Gemeente Amsterdam
14 https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/1035978/actieplan_geluid.pdf



Reactie college

Het college richt zich tevens op het aanleggen van meer groen in de stad en het verhogen van de biodiversiteit. Deze ambities zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie 2050[15] en de Groenvisie 2020-2050[16] en worden momenteel uitgevoerd. In deze nota van beantwoording gaat het om het verminderen van de uitstoot door brom- en snorfietsen, zodat de luchtkwaliteit verbetert en daarmee de gezondheid van de Amsterdammers en bezoekers. Beide thema's (biodiversiteit en luchtkwaliteit) zorgen voor een gezonde stad voor mens, plant en dier.

7.2.5 Voertuigen in bruikleen

Een indiener draagt als oplossing aan dat Amsterdam voertuigen in bruikleen ter beschikking stelt, betaald vanuit de opbrengst van de belastingen.

Reactie college

Het college is niet voornemens om voertuigen in bruikleen ter beschikking te stellen. Zoals in hoofdstuk 6 van deze nota van beantwoording al is toegelicht, meent het college dat met de overgangsregeling, ontheffingsmogelijkheden en sloopregeling een evenwichtig pakket tot stand is gekomen, waarmee de nadelige gevolgen voor bezitters van brom- en snorfietsen zoveel mogelijk worden weggenomen. Wel faciliteert de gemeente het gebruik van deelvervoer door private aanbieders in de stad. Amsterdammers en bezoekers die gebruik willen maken van deelvervoer, kunnen bij verschillende aanbieders terecht voor elektrische deelscooters, deelauto's, deelfietsen en deelbakfietsen.

7.2.6 Knip Stadhouderskade en auto's over Damrak verbieden/weren

Een indiener voert aan dat als de gemeente iets wil doen aan de leefbaarheid van de stad, het goed zou zijn om vaker projecten als de Knip in de Weesperstraat te ondernemen. Deze indiener vraagt ook waarom er niet een keer een knip in de Stadhouderskade komt, en waarom er nog auto's rijden over de Damrak.

Reactie college

Het college deelt het standpunt van de indiener dat een autoluwe stad bijdraagt aan de leefbaarheid van de stad, omdat dit bijdraagt aan meer leefruimte en schonere lucht. Het college werkt daarom ook aan maatregelen om Amsterdam autoluw te maken. Het college verwijst voor maatregelen op dit gebied naar de Agenda Amsterdam Autoluw[17] en naar voorbeelden van projecten om het aantal verkeersbewegingen te verminderen[18]. In de Agenda Amsterdam Autoluw zijn ook plannen opgenomen om de Damrak en de Stadhouderskade autoluwer te maken.

15 Omgevingsvisie 2050 - een menselijke metropool (amsterdam2050.nl)
16 Groenvisie 2020-2050 - Een leefbare stad voor mens en dier (openresearch.amsterdam)
17 Amsterdam maakt ruimte, agenda Autoluw (openresearch.amsterdam)
18 www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/agenda-amsterdam-autoluw



H8

Zienswijzen over het moment van invoering

8.1 Maatregel komt te snel

Verschillende indieners vinden het moment van invoering van de maatregel te snel. Volgens een indiener moet eerst het elektriciteitsnet aangepast worden, zodat deze ook de elektriciteitsvraag aan kan. RAI Vereniging heeft aangegeven de datum van 1 januari 2025, vanaf wanneer nieuwe brom- en snorfietsen uitstootvrij moeten zijn om in de zone te mogen rijden, te snel te vinden en pleit voor het opschuiven van die datum naar 1 januari 2030. Een andere indiener stelt dat elektrische voertuigen eerst betaalbaar moeten worden gemaakt. Weer een ander vindt dat de gemeente eerst de technische ontwikkeling van elektrische brom- en snorfietsen af moet wachten. Verder is door een indiener aangegeven dat er in 2025 nog veel brom- en snorfietsen zullen zijn die niet aan de eisen voldoen, waardoor de indiener het invoeren van de uitstootvrije zone per 2025 te kort dag vindt.

"Zet steviger door, voer de uitstootvrije zone Brom- en snorfietsen veel sneller in. De grenswaarden worden te vaak overschreden, en de gemeente neemt dat te makkelijk voor lief."

Reactie college

Het college deelt de mening dat de maatregel te snel komt niet en licht dat hieronder nader toe. Het invoeren van een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen is één van de maatregelen die worden genomen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad te verbeteren. Ook wordt hiermee, in combinatie met de andere maatregelen, de uitstoot van CO_2 verminderd. Uit GGD-onderzoek is gebleken dat de gemiddelde Amsterdammer ongeveer 11 maanden korter leeft en gemiddeld 4,4 sigaretten per dag meerookt door de vieze lucht in de stad.[19] Voor kinderen, ouderen en mensen die al ziek zijn is het gezondheidsrisico het grootst.[20] Er wordt steeds meer bekend over de schadelijke gevolgen van luchtverontreinigende stoffen en daarom heeft de World Health Organization (WHO) haar advieswaarden voor luchtkwaliteit in 2021 stevig aangescherpt. Dit onderstreept de noodzaak om de lucht in Amsterdam nog schoner te maken.

Tegelijkertijd beseft het college dat het invoeren van een uitstootvrije zone grote consequenties kan hebben voor eigenaren van brom- en snorfietsen. Het college acht het per direct weren van alle fossiele brom- en snorfietsen per 2025 daarom onevenredig en hanteert een overgangsregeling voor bestaande voertuigen. Daarbij geldt dat nieuwe brom- en snorfietsen met een Datum Eerste Toelating (hierna: DET) vanaf 1 januari 2025 per 2025 uitstootvrij moeten zijn. De overgangsregeling houdt in dat per 1 januari 2028 voertuigen met een

19 Landelijke GGD-rekentool waarbij is uitgegaan van de in 2022 gemeten jaargemiddelde fijnstof en NO_2-concentraties op achtergrondstations in het automatisch/Palmes meetnet, te weten:
- 16,7 ug/m3 voor PM_{10}
- 9,0 ug/m3 voor $PM_{2.5}$
- 19,3 ug/m3 voor NO_2

20 World Health Organization. (2021). WHO global air quality guidelines: particulate matter ($PM_{2.5}$ and PM_{10}), 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

DET van voor 2018 worden 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. Door per 2028 voertuigen van voor 2018 te weren worden de facto voertuigen met een motor lager dan Euro 4 geweerd. Het college acht deze overgangsregeling gelet op het doel van het invoeren van de uitstootvrije zone redelijk.

Door een indiener is aangegeven dat eerst het elektriciteitsnet moet worden aangepast. Hiervoor verwijst het college naar paragraaf 12.1.

RAI Vereniging vindt de datum van 1 januari 2025, vanaf wanneer nieuwe brom- en snorfietsen uitstootvrij moeten zijn om in de zone te mogen rijden, te snel voor de importeurs vanwege de relatief late definitieve communicatie. RAI Vereniging pleit daarom voor een eindevoorraadregeling en het opschuiven van de datum waarop nieuwverkopen uitstootvrij moeten zijn naar 1 januari 2030. Voor de reactie op deze zienswijze verwijst het college naar paragraaf 9.1.

Ten aanzien van de betaalbaarheid en de technische stand van zaken van elektrische voertuigen merkt het college het volgende op. Het college is het niet eens met het standpunt dat de maatregel te snel wordt ingevoerd en dat eerst de betaalbaarheid en de technische stand van zaken van elektrische voertuigen moet worden afgewacht. Fabrikanten hebben de afgelopen jaren volop geïnvesteerd in uitbreiding van het aanbod en de kwaliteit van elektrische brom- en snorfietsen. De verwachting is dat de techniek zich de komende jaren verder blijft ontwikkelen. Tegelijkertijd zijn de prijzen van elektrische modellen steeds competitiever geworden. Hiermee zijn de gemiddelde nieuwe snor- en bromfietsen in Nederland niet alleen kwalitatief en duurzaam, maar ook een betaalbaar alternatief voor de fossiele variant. Voor een nadere toelichting op de betaalbaarheid en de technische stand van zaken verwijst het college naar hoofdstuk 11.

"Ik wil dat de gemeente de technische ontwikkeling afwacht en geen verplichting oplegt om op uitstootvrije auto's en brommers over te gaan."

Tot slot is door een indiener aangegeven dat er in 2025 nog veel brom- en snorfietsen zullen zijn die niet aan de eisen voldoen, waardoor de indiener het invoeren van de uitstootvrije zone per 2025 te kort dag vindt. Het college merkt op dat per 1 januari 2025 alleen nieuwe brom- en snorfietsen – met een DET vanaf 1 januari 2025 – uitstootvrij moeten zijn om in de zone te mogen rijden. Bestaande voertuigen mogen, afhankelijk van de leeftijd van het voertuig, nog doorrijden tot 1 januari 2028 of 1 januari 2030. Het college acht deze overgangsregeling gelet op het doel van het invoeren van de uitstootvrije zone redelijk. Vanaf 2030 moeten alle brom- en snorfietsen uitstootvrij zijn.

8.2 Maatregel komt niet snel genoeg

Een aantal andere indieners vindt juist dat de uitstootvrije zone eerder moet worden ingevoerd. Hierbij wordt door verschillende indieners de slechte luchtkwaliteit in Amsterdam genoemd die verbeterd moet worden. Een indiener geeft daarbij ook aan dat de gemeente de belangen van de brom- en snorfietsers vooropzet in plaats van het belang van de volksgezondheid. Een andere indiener pleit voor het per direct invoeren van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen, omdat de indiener fossiele brom- en snorfietsen gevaarlijk vindt en wijst daarnaast, zoals meerdere indieners, ook op de stankoverlast van fossiele brom- en snorfietsen. Weer een andere indiener pleit voor het verbieden van alle fossiele brom- en snorfietsen per 1 januari 2025 of desnoods één, twee of drie jaar later, omdat er dagelijks veel elektrische fietsen en fatbikes bijkomen. Enkele indieners wijzen in het kader van het eerder invoeren van de uitstootvrije zone op geluidsoverlast van fossiele brom- en snorfietsen en het voldoende aanbod van elektrische brom- en snorfietsen. Een indiener wijst daarbij ook op het gebruik van het openbaar vervoer als alternatief voor de brom- of snorfiets. Ook is door een indiener voorgesteld om de uitstootvrije zone per 2024 in te voeren en de overgangsregeling al te laten eindigen in 2025 in plaats van in 2028. Een andere indiener geeft aan het onacceptabel te vinden dat tot 1 januari 2028 doorgereden mag worden met voertuigen van voor 1 januari 2018, juist omdat deze voertuigen erg vervuilend zijn. De indiener is het er ook niet mee eens dat de jongere voertuigen mogen doorrijden tot 2030. Volgens de indiener zouden er hardere maatregelen getroffen moeten worden met kortere tijdslijnen. Een andere indiener wijst in het kader van het eerder invoeren van de uitstootvrije zone in

het bijzonder op de uitstoot van 2-takt brom- en snorfietsen en geeft aan dat die voertuigen niet meer van deze tijd zijn.

Reactie college

Het college is verheugd om te lezen dat de indieners het doel van het invoeren van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen onderschrijven. Het belang van het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam weegt voor het college zwaar. Het college beseft echter dat het invoeren van een uitstootvrije zone ook grote consequenties kan hebben voor eigenaren van brom- en snorfietsen. Daarom voert het college een uitstootvrije zone in voor brom- en snorfietsen, met daarbij een overgangsregeling. Voor meer informatie over de overgangsregeling verwijst het college naar paragraaf 8.1. Met dit overgangsregime wordt naar het oordeel van het college tegemoetgekomen aan de gezondheids- en klimaatbelangen, maar wordt ook voldoende rekening gehouden met de individuele belangen van brom- en snorfietseigenaren. Het per direct of eerder invoeren van een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen, zoals door de indieners wordt voorgesteld, acht het college onevenredig.

Een aantal indieners heeft gewezen op de geluids- en stankoverlast van fossiele brom- en snorfietsen. Het college erkent dat deze overlast door invoering van de uitstootvrije zone in de loop der tijd aanzienlijk wordt verlaagd, maar acht het eerder invoeren van een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen zoals hierboven uiteengezet onevenredig.

Een enkele indiener heeft aangegeven brom- en snorfietsen gevaarlijk te vinden. Het college vindt verkeersveiligheid ook belangrijk, naast het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van CO_2-uitstoot. Het college merkt daarbij op dat met betrekking tot de veiligheid van brom- en snorfietsers al diverse maatregelen zijn genomen. Zo rijden snorfietsen sinds 8 april 2019 in Amsterdam op de rijbaan met helm op de meeste wegen binnen de Ring A10 om hinder en verkeersonveiligheid op drukke en smalle fietspaden en ongelukken bij ongeregelde kruispunten te voorkomen. Sinds 1 januari 2023 is het landelijk verplicht om altijd een helm te dragen op je snorfiets. Voor meer informatie over maatregelen die door de gemeente worden genomen in het kader van verkeersveiligheid verwijst het college naar paragraaf 10.1.

Enkele indieners hebben gewezen op het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer als alternatief voor de brom- of snorfiets. Het college merkt daarover op dat zij niet kan bepalen wat voor iemand een geschikt alternatief is. Welk type vervoersmiddel wordt gebruikt, is dan ook aan de desbetreffende persoon. Het college benadrukt daarbij wel het belang van de overgang naar een duurzame vorm van mobiliteit. Om die reden stimuleert zij het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets in plaats van de auto. Ook stimuleert zij het gebruik van deelvervoer in de stad als alternatief vervoer. Voor meer informatie over het openbaar vervoer verwijst het college naar paragraaf 7.2.1.

Ten aanzien van de indiener die heeft gewezen op de vervuiling door 2-takt brom- en snorfietsen merkt het college op dat deze inderdaad vervuilender zijn dan 4-takt brom- en snorfietsen. Juist deze voertuigen stoten veel stoffen uit die schadelijk zijn voor de gezondheid, waaronder kankerverwekkende koolwaterstoffen zoals benzeen. Moderne 2-takt brom- en snorfietsen stoten per kilometer 10 tot 15 keer meer koolwaterstoffen uit dan moderne benzineauto's.[21] Per 1 januari 2018 is de milieuzone voor brom- en snorfietsen met een DET van voor 2011 ingevoerd. De reden van die leeftijdsgrens is dat er sinds 2011 relatief weinig nieuwe 2-takt brom- en snorfietsen op de markt zijn gekomen. Met de huidige milieuzone worden dus al relatief veel vervuilende 2-takt brom- en snorfietsen geweerd. Het kenmerk 2-takt of 4-takt zelf wordt niet door de RDW geregistreerd en kan dus niet als toegangscriterium worden gebruikt bij de handhaving.

"De invoering hiervan is te snel waardoor ik en wellicht veel anderen genoodzaakt zijn om een ander vervoersmiddel aan te schaffen, te verhuizen en/of de bedrijfsvoering te stoppen."

21 TNO-rapport 'Tail-pipe emissions and fuel consumption of standard and tampered mopeds' (TNO 2013-R10232)



H9

Zienswijzen over communicatie, participatie en inspraak

9.1 Communicatie

Enkele indieners hebben zienswijzen ingediend over de communicatie van de gemeente over de invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen. Een indiener merkt op dat voertuig-eigenaren niet begrijpen waarom ze opnieuw over moeten stappen naar een ander voertuig. Volgens deze indiener communiceert de gemeente niet duidelijk genoeg dat het nog enige tijd is toegestaan om door te rijden met brom- en snorfietsen op fossiele brandstoffen. Een andere indiener geeft aan liever twee jaar eerder geweten te hebben van de maatregel, zodat bij de aanschaf van het huidige voertuig een andere keuze gemaakt had kunnen worden. RAI Vereniging voert aan dat importeurs tegen problemen aanlopen vanwege de relatief late definitieve communicatie van de maatregel. Daarom pleit zij voor een eindevoorraadregeling voor importeurs voor alle voorraad die in 2023 aanwezig is en in 2024 wordt uitgeleverd. Om dezelfde reden is RAI Vereniging van oordeel dat de datum waarop nieuwverkopen uitstootvrij moeten zijn moet worden opgeschoven van 1 januari 2025 naar 1 januari 2030. Daarnaast stelt RAI Vereniging dat het bieden van een perspectief de voorkeur heeft boven een verbod. RAI Vereniging verzoekt daarom in de communicatie te praten over perspectieven. Tot slot benadrukt RAI Vereniging het van groot belang te vinden dat de gemeente in de externe communicatie, zowel naar het publiek als naar andere gemeenten, rekening houdt met de hoge elektrificatiegraad van brom- en snorfietsen in Amsterdam.

> “Wat ons verder opvalt is dat alle informatie (onder andere 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.”

Reactie college

Het college betreurt het dat sommige indieners de communicatie niet duidelijk vinden of dat zij verrast zijn door de maatregelen. Het college heeft zich ingezet voor een tijdige en volledige communicatie en heeft zich ingespannen om zoveel mogelijk voertuigeigenaren te bereiken.

Langlopend traject

Het college merkt over de communicatie allereerst op dat het ontwerpverkeersbesluit tot invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen – waar de indieners op hebben gereageerd – slechts een stap is in een veel langer lopend traject. Amsterdam heeft al een kleine 10 jaar (sinds 2015) plannen voor de invoering van een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen per 2025. Ook is er inspraak en participatie georganiseerd. Het college licht hieronder dit traject verder toe.

De gemeenteraad heeft in maart 2015 de Agenda Duurzaamheid[22] vastgesteld. Hiermee is de basis gelegd voor de koers naar uitstootvrij vervoer in 2025. De ambitie in de Agenda Duurzaamheid was

22 Duurzaam Amsterdam - Agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/1809954/1#search=%22agenda%20duurzaamheid%22

om zoveel mogelijk verkeersgroepen uitstootvrij te hebben in 2025 en om voor alle doelgroepen duidelijkheid en een handelingsperspectief te bieden voor de langere termijn. De focus in de Agenda Duurzaamheid lag op de belangrijkste vervuilende voertuigen van de verkeersgroepen: vrachtauto's, bestelauto's, taxi's, autobussen, personenauto's en brom- en snorfietsen.

Op **22 juni 2016** is, na inspraak, door de gemeenteraad het maatregelpakket 'Schone Lucht voor Amsterdam – op weg naar uitstootvrij 2025 –'[23] vastgesteld. Dit maatregelpakket is een concrete uitwerking van de milieuzones die in de Agenda Duurzaamheid zijn opgenomen. Dit betreft de milieuzone voor bestelauto's (per 1 januari 2017) en de milieuzone voor brom- en snorfietsen, taxi's en autobussen (per 1 januari 2018). In 2016 is mede door RAI Vereniging een intentieverklaring met de gemeente ondertekend ten aanzien van de milieuzone voor brom- en snorfietsen, waarin wordt gewezen op het hiervoor bedoelde maatregelpakket.[24] Ook in het verkeersbesluit tot instelling van de milieuzone voor brom- en snorfietsen per 1 januari 2018 is gewezen op de ambitie om per 1 januari 2025 een uitstootvrije zone voor deze voertuigen in te voeren.[25]

Het college heeft vervolgens op **1 oktober 2019** het Actieplan Schone Lucht (ASL)[26] vastgesteld. Hierin staat beschreven hoe tot 2030 wordt toegewerkt naar een uitstootvrij Amsterdam. Een van de maatregelen in het ASL is de invoering van een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen per 1 januari 2025. Rond het ASL is er in de zomer van 2019 een participatietraject geweest met een online community platform en een kennismarkt. De input van dat traject is vervolgens zoveel mogelijk verwerkt in het Actieplan.

"Waarom is mij twee jaar geleden niet gelijk gezegd dat ik een elektrisch voertuig moest aanschaffen? Dan had ik mijn zuur verdiende geld liever toen gelijk correct besteed!!"

Verder heeft het college de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit (UUM)[27] vastgesteld op **6 juni 2023**. RAI Vereniging is in de aanloop naar het UUM betrokken. Het UUM geeft een overzicht van de maatregelen die in de huidige bestuursperiode tot en met 2026 worden genomen om de ambities uit het ASL te realiseren, waaronder het invoeren van een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen per 1 januari 2025. Anders dan in het ASL uit 2019, daar werd immers nog uitgegaan van een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen per 2025 zonder overgangsregeling, wordt in het UUM uitgegaan van invoering van een uitstootvrije zone mét een overgangsregeling voor bestaande brom- en snorfietsen.

Na publicatie van het UUM is het college meteen gestart met de voorbereiding van de inspraakprocedure voor het ontwerpverkeersbesluit, welke heeft plaatsgevonden van 11 september 2023 tot en met 23 oktober 2023.

Zoals uit het hiervoor geschetste overzicht blijkt, heeft de gemeente ook ruimschoots vóór publicatie van het UUM medio 2023 en het ontwerpverkeersbesluit in september 2023 het voornemen kenbaar gemaakt om in Amsterdam een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen in te voeren per 1 januari 2025. Naar het oordeel van het college hadden importeurs hiervan op de hoogte kunnen zijn. Het college is het dan ook niet eens met het standpunt van RAI Vereniging dat sprake is van late (definitieve) communicatie naar de importeurs. Daarnaast wordt de verkoop van fossiele brom- en snorfietsen buiten Amsterdam niet beperkt door de invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen in Amsterdam. Het college ziet daarom, anders dan RAI Vereniging, geen aanleiding voor een eindevoorraadregeling voor importeurs, of voor het opschuiven van de datum van nieuwverkopen naar 1 januari 2030.

Ten aanzien van de zienswijze van de indiener die liever twee jaar eerder op de hoogte was geweest van de invoering van de uitstootvrije zone, wijst het college erop dat de gemeente Amsterdam al sinds 2015 plannen heeft voor de invoering van een uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen en dit heeft vastgelegd in beleid, waarbij in 2019 in het

23 Notitie Schone lucht voor Amsterdam - februari 2016 (raadsinformatie.nl)
24 Intentieverklaring
25 Verkeersbesluit Milieuzone Brom- en snorfietsen Amsterdam (officielebekendmakingen.nl)
26 Actieplan Schone Lucht
27 Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026 - Gemeente Amsterdam

(ASL) nog werd uitgegaan van invoering van een uitstootvrije zone per 2025 zonder overgangsregeling. Op grond van de UUM en het voorliggende verkeersbesluit kunnen brom- of snorfietseigenaren al langer door blijven rijden met hun voertuig op fossiele brandstof dan in het ASL was aangekondigd. Zoals hiervoor verder al is toegelicht, heeft er rond het ASL in de zomer van 2019 een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden.

Inzet (gerichte) communicatie
In 2023 zijn verschillende communicatiemiddelen ingezet om brom- en snorfietseigenaren, betrokken stakeholders en omliggende gemeenten tijdig te informeren over de uitstootvrije maatregelen vanaf 2025. In het voor- en najaar van 2023 hebben sessies (online en fysiek) met een aantal stakeholders plaatsgevonden, te weten de RAI Vereniging, Bovag, Scooterbelang, FEHAC, een aantal scooter dealers in Amsterdam, Scooter Recycling Nederland en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In augustus 2023 zijn brieven verstuurd naar alle brom- en snorfietsbezitters in Amsterdam. Ondernemers in Amsterdam en aangrenzende gemeenten zijn ook in augustus 2023 met een brief van gelijke strekking geïnformeerd.

In september 2023 heeft Amsterdam een stadsbrede campagne georganiseerd om de nieuwe maatregelen aan te kondigen. Naast de campagne zijn er in september en oktober 2023 inloopavonden georganiseerd in alle stadsdelen. Vanaf oktober 2023 zijn waarschuwingsbanners online op scooterverkoopsites geplaatst om ook potentiële brom- en snorfietseigenaren te waarschuwen. Om de informatie nog eenvoudig extern te kunnen verspreiden wordt met de stakeholders gewerkt aan een communicatiepakket, onder meer bestaande uit flyers, voorbeeldberichten en foto's.

Verder heeft het college in de brief van augustus 2023 toegelicht dat nieuwe brom- en snorfietsen vanaf 1 januari 2025 uitstootvrij moeten zijn en dat er voor bestaande voertuigen een overgangsregeling is. Ook is in de brief uitgelegd wat de overgangsregeling inhoudt en wordt kort ingegaan op waarom de uitstootvrije zone wordt ingevoerd.

Deze informatie is ook terug te vinden op de website van de gemeente Amsterdam en heeft deel uitgemaakt van de campagne. Op de website wordt ook de mogelijkheid geboden om het eigen kenteken in te voeren in een kentekenchecker om direct te zien welke regels er gelden.
Het college meent op grond hiervan, anders dan een indiener stelt, de informatie over de overgangsregeling duidelijk te hebben toegelicht. Bovendien blijft het college inspanningen leveren om de regelgeving helder te communiceren. Het college begrijpt de behoefte aan duidelijkheid en toelichting. Daarom wordt voortdurend onderzocht hoe de informatie op de website en op andere kanalen verbeterd en nog overzichtelijker gepresenteerd kan worden. In 2024 zal extra aandacht worden besteed aan het bereiken van alle Amsterdammers binnen de verschillende doelgroepen. Na het vaststellen van het verkeersbesluit worden alle Amsterdamse brom- en snorfiets eigenaren opnieuw geïnformeerd per brief. Er wordt gewerkt aan het laagdrempeliger maken van de brieven voor laaggeletterden en anderstaligen. Er wordt daarnaast geprobeerd specifieker aan te sluiten bij de verschillende leefwerelden en hiervoor niet alleen de standaard kanalen en middelen in te zetten. Hierbij kan worden gedacht aan informatieverspreiding via de online- en offlinekanalen van verkopers en dealers, en aan het verspreiden van flyers bij de stadsdeelloketten en op andere plekken waar nieuwe (pas geslaagde) brom- en snorfietsrijders komen. Ten slotte zal op specifieke parkeerplekken voor brom- en snorfietsen een communicatie-actie worden uitgevoerd. Het college merkt naar aanleiding van het verzoek van de RAI Vereniging op dat er in de communicatie met voertuigeigenaren aandacht blijft voor het perspectief van eigenaren van brom- en snorfietsen, door hen te blijven wijzen op de overgangsregeling, de ontheffingsmogelijkheden en de sloopregeling. Ook zal worden bezien, naar aanleiding van de zienswijze van de RAI Vereniging, hoe in de communicatie in de toekomst rekening kan worden gehouden met de omstandigheid dat de elektrificatiegraad van brom- en snorfietsen in Amsterdam vaak hoger is dan in andere gemeenten.

"Mensen begrijpen niet dat ze tot en met 2027 nog met brandstof mogen rijden. Mensen snappen niet dat ze nu weer moeten overstappen."

9.2 Participatie en inspraak

Enkele indieners zijn van oordeel dat er geen sprake is van een democratisch besluit. Het besluit dat de uitstootvrije zone er gaat komen is volgens deze indieners van bovenaf al genomen en staat al vast. Daarnaast voeren de indieners aan dat met de zienswijzen niets wordt gedaan. RAI Vereniging merkt op dat alle informatie, waaronder de door de gemeente gestuurde brieven en de gestarte publiekscampagne, is gepresenteerd als een voldongen feit, terwijl er op dat moment nog een inspraakronde plaats moest vinden. RAI Vereniging spreekt de hoop en de verwachting uit dat de eigen inzichten en die van andere betrokkenen meetellen in de besluitvorming van de gemeente.

Reactie college

Naar aanleiding hiervan merkt het college op dat deze nota van beantwoording tot stand is gekomen conform artikel 6 van de Algemene Inspraakverordening van de gemeente Amsterdam. Alle ingediende zienswijzen zijn aandachtig gelezen en voorzien van een reactie in deze nota van beantwoording. Deze nota van beantwoording maakt verder deel uit van de belangenafweging die het college maakt in het definitieve verkeersbesluit. Het college deelt daarom niet het standpunt van sommige indieners dat er geen sprake is van echte inspraak of van een democratisch genomen besluit. Het college heeft geluisterd naar de indieners van zienswijzen die zich niet kunnen vinden in de maatregel, maar het college is ook verantwoordelijk voor het welzijn en de gezondheid van alle Amsterdammers. Zoals is toegelicht in hoofdstuk 3, is de invoering van de uitstootvrije zone noodzakelijk vanwege zwaarwegende belangen. Het is daarom uiteindelijk aan het college om een afweging te maken tussen de algemene belangen van de stad en de individuele belangen van de inwoners en bezoekers. Voor een toelichting op deze belangenafweging verwijst het college eveneens naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording. Ten aanzien van de zienswijze van RAI Vereniging merkt het college op dat het voornemen om een uitstootvrije zone in te voeren gezien al het voorgaande het resultaat is van een lang geleden ingezet traject, waarbij over de uitgangspunten reeds participatie en inspraak heeft plaatsgevonden. Het college wijst in dit verband op de in de vorige paragraaf al genoemde inspraak naar aanleiding van het Maatregelpakket uit 2016 en het participatietraject dat plaats heeft gevonden rond het Actieplan Schone Lucht uit 2019. Over het voorgenomen besluit is dus goed nagedacht en alle betrokkenen – waaronder ook de RAI Vereniging – konden al in een vroeg stadium meedenken. Dat laat onverlet dat ook het voorgenomen besluit, anders dan de RAI Vereniging suggereert, geen definitief besluit was. Opnieuw is iedereen in de gelegenheid gesteld om zijn mening te geven, en veel indieners hebben dat ook gedaan. Gelet op de zwaarwegende belangen die met de invoering van de uitstootvrije zones worden gediend, wil het college – ook in het voorgenomen besluit – wel duidelijk zijn over het belang van het invoeren van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen. Dit betekent echter niet dat de zienswijzen van indieners niet zijn meegewogen bij het definitieve verkeersbesluit tot invoering van de uitstootvrije zone.



H10

Zienswijzen over een relatie tot andere maatregelen

10.1 Fatbikes en elektrische fietsen

Door verschillende indieners zijn zienswijzen ingediend over fatbikes en elektrische fietsen. Zo is aangevoerd dat de regelgeving voor fatbikes moet worden aangescherpt, omdat deze te hard rijden en er geen helmplicht geldt. Daarnaast is de suggestie gedaan voor het verplaatsen van elektrische fietsen naar de rijbaan. Verder heeft een indiener verzocht alle elektrische of anders aangedreven twee- of meerwielers zo snel mogelijk naar de rijbaan te verplaatsen als daar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt en dat daarop geen uitzonderingen moeten worden gemaakt. Ook is door enkele indieners aangegeven dat er veel ongelukken gebeuren met elektrische fietsen, dat met deze voertuigen te hard wordt gereden door minderjarigen en dat men een helm zou moeten dragen. Daarnaast is aangevoerd dat er meer toezicht zou moeten zijn op snelheid.

Reactie college

Ten aanzien van elektrische fietsen, waaronder fatbikes, merkt het college op dat dit elektrische voertuigen zijn die geen uitstoot hebben. Het aanscherpen van de regels voor elektrische fietsen draagt dan ook niet bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en gezondheid en het verminderen van CO_2-uitstoot. Het college merkt niettemin op dat bekend is dat verschillende typen elektrische fietsen/fatbikes eenvoudig snelheden tot (ruim) boven de 25 kilometer per uur halen, waarbij de bestuurder niet altijd zelf hoeft te trappen. Deze elektrische fietsen/fatbikes vallen dan onder de brom- en snorfietsregels, inclusief kentekenplicht en helmplicht, en zouden als zodanig gekeurd moeten worden. De handhaving op snelheids-overtredingen en het gebruik van opgevoerde en illegale voertuigen op de openbare weg is een bevoegdheid van politie. Sinds kort beschikt de politie ook over een rollerbank waarmee gemeten kan worden of met elektrische fietsen de regels voor de maximumconstructiesnelheid overtreden worden. Op 29 maart 2024 is de Tweede Kamer geinformeerd over de Aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes, waarin het voornemen staat in principe de aanwezigheid van opvoer- hard- en software bij elektrische fietsen op de openbare weg te gaan verbieden.

"In Nieuw West zijn veel Mercedessen, scooters, brommers, fatbikes, elektrische steps met kinderen er op, die het verkeer gevaar bezorgen en de lucht vervuilen."

Met betrekking tot het verplaatsen van alle elektrische of anders aangedreven twee- of meerwielers naar de rijbaan merkt het college op dat dit net als het bovenstaande ziet op verkeers-veiligheid. De Rijksoverheid is echter het bevoegd gezag ten aanzien van (nieuwe) regelgeving voor voertuigen. Plaats op de weg, een minimumleeftijd, kentekenplicht en helmplicht worden in landelijke wet- en regelgeving bepaald. De Rijksoverheid werkt aan nieuwe regelgeving ten aanzien van het veilig gebruik van lichte elektrische voertuigen (LEV-kader) op de openbare weg. Voor elektrische fietsen geldt vooralsnog geen kentekenplicht, minimumleeftijd of helmplicht. Omdat de gemeente zich echter wel zorgen maakt over de verkeersveiligheid op het fietspad, is zij over dit onderwerp in gesprek met de Rijksoverheid.

De gemeente werkt continu aan verbetering van de verkeersveiligheid. Het gaat om een breed scala aan verkeersveiligheidsmaatregelen: van het verbeteren van infrastructuur en het realiseren van schoolzones tot aan verkeerseducatie en samen-

werking met de Veiligheidsregio Amsterdam voor de 'Met-elkaar-overweg'-campagne. Ook moeten snorfietsers sinds 8 april 2019 in Amsterdam met helm op de rijbaan rijden op de meeste wegen binnen de Ring A10 om hinder en verkeers-onveiligheid op de drukke en smalle fietspaden te voorkomen en ongelukken bij ongeregelde kruispunten. Vanaf 1 januari 2023 is het landelijk verplicht om altijd een helm te dragen op de snorfiets. Verder is op 8 december 2023 de maximumsnelheid op veel wegen naar 30 kilometer per uur verlaagd.

10.2 Overige zienswijzen over een relatie tot andere maatregelen

Een enkele indiener heeft gewezen op de helm die hij onlangs al heeft moeten aanschaffen. Ook is door een indiener aangevoerd dat de helmplicht voor snorfietsen onzin is, aangezien deze voertuigen dezelfde snelheid hebben als niet gemotoriseerde voertuigen. Een andere indiener suggereert om het gratis parkeren voor motoren af te schaffen om zo motorrijders te ontmoedigen. Weer een andere indiener heeft erop gewezen dat bromfietsen, die zich op de rijbaan bevinden, aanzienlijk minder ruimte in beslag nemen dan een auto. Ook is aangegeven dat brom- en snorfietsen juist bijdragen aan een autoluwe stad. Tot slot is aangegeven dat gehandhaafd moet worden op geluidsoverlast.

Reactie college

Ten aanzien van de helmplicht merkt het college op dat het sinds 1 januari 2023 op grond van landelijke regelgeving voor alle snorfietsers en eventuele passagiers verplicht is een helm te dragen. Het college merkt op dat deze landelijke maatregel niet voorligt in het kader van deze zienswijze-procedure. Het college is ook niet bevoegd om hiervan af te wijken. Het dragen van een helm bevordert de veiligheid van snorfietsers. Het college vindt verkeersveiligheid ook belangrijk en is het dan ook niet eens met het standpunt dat de helmplicht voor snorfietsen onzin is. Voor meer informatie over maatregelen die de gemeente zelf neemt in het kader van verkeersveiligheid verwijst het college naar paragraaf 10.1.

Verder merkt het college op dat de overlast van motorfietsen is besproken in de raadscommissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water (MOW) van 25 mei 2023. Het bestuur heeft aan de raad toegezegd uit te gaan zoeken welke mogelijk-heden er zijn om de handhaving aan te scherpen. Naar verwachting is hierover voor de zomer van 2024 meer bekend.

Het college erkent dat bromfietsen inderdaad minder ruimte in beslag nemen dan een auto en dat deze bijdragen aan een autoluwe stad, zoals twee indieners hebben aangegeven. Dit betekent echter niet dat er geen uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen kan worden ingevoerd. Met de zone worden immers niet brom- en snorfietsen in het algemeen geweerd, maar op termijn alleen de met fossiele brandstoffen aangedreven voertuigen. Het college is bevoegd om per verkeersbesluit een uitstootvrije zone in te voeren voor brom- en snorfietsen. Dit is één van de maatregelen die wordt ingevoerd met als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Amsterdam. Ook wordt met de verschillende maatregelen de CO_2-uitstoot verminderd. Daarbij merkt het college tevens op dat per 2025 alleen nieuwe brom- en snorfietsen (met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2025) uitstootvrij moeten zijn. Er geldt een overgangsregeling voor bestaande brom- en snorfietsen. Voor meer informatie over de overgangsregeling verwijst het college naar paragraaf 5.1.3.

Tot slot is aangevoerd dat ook gehandhaafd moet worden op geluidsoverlast. Het college wijst aller-eerst op het Actieplan Geluid 2020-2023[28]. Het college merkt op dat de grootste winst van de in het Actieplan beoordeelde maatregelen wordt verwacht van de invoering van de uitstootvrije zone voor de brom- en snorfietsen. Op dit moment vormen die vervoersmiddelen met 20,5% ernstige hinder nog de grootste bron van geluidshinder in Amsterdam. Verwacht wordt dat die hinder voor een groot deel zal wegvallen.

Verder merkt het college op dat op dit moment de mogelijkheid om op te treden tegen de geluids-

"Heb ik net een helm moeten kopen, krijgen we dit weer..."

"En dan nog de Fatbike,s !! de nieuwe scooters, die mogen alles !!"

28 Actieplan Geluid 2020-2023 (p. 3).

overlast van brom- en snorfietsen en motorvoertuigen gering is. De handhaving van verkeersregelgeving is primair een taak van de verkeerspolitie, maar deze heeft hiervoor slechts beperkte capaciteit. Daarnaast is de handhaving complex en tijdrovend. Sommige wijkteams pakken de overlast ook zelf op, maar ook daar is de capaciteit beperkt. Overlast kan gemeld worden via www.politie.nl. De gemeente kan op basis van artikel 57 RVV 1990 wel optreden tegen overduidelijk onnodig geluid van brom- en snorfietsen en motorvoertuigen. Overlast kan gemeld worden via www.meldingen.amsterdam.nl. Daarnaast onderzoekt de gemeente Amsterdam samen met de andere grote (G4) gemeenten en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) de mogelijkheden van digitaal handhaven met geluidscamera's.

"Het is bizar om een manier die schoner is, minder ruimte inneemt en breder toegankelijk is dan autos te verbieden, terwijl er voor benzine autos verder geen maatregelen worden getroffen!"



H11

Zienswijzen over elektrisch rijden

Meerdere indieners hebben zienswijzen ingediend over elektrisch rijden. Zij merken op dat de actieradius van een elektrische brom- of snorfiets te klein is, waardoor deze voertuigen niet geschikt zijn om lange afstanden af te leggen. Indieners vinden daarom dat zij door de invoering van de uitstootvrije zone in hun vrijheid worden beperkt. Verder merken indieners op dat de kosten van aanschaf, reparatie en onderhoud van een elektrische brom- en snorfiets hoger liggen dan van een brom- en snorfiets op fossiele brandstof, en dat het gelet op de technische ontwikkelingen beter is om nog te wachten met invoering van de uitstootvrije zone. Over de accu voeren de indieners verder aan dat deze niet lang meegaat, te zwaar is, en niet gerecycled kan worden. Daarnaast zijn indieners van oordeel dat elektrische brom- en snorfietsen gevaarlijk zijn omdat ze straling afgeven, snel in brand vliegen, en je hoort ze niet aankomen omdat ze zo stil zijn. Een indiener stelt zich op het standpunt dat elektrische brom- en snorfietsen beter verboden kunnen worden en wijst in dit verband op een onderzoek uit 2011, waaruit bleek dat bij stille elektrische auto's 40 tot 60% meer ongelukken voorkomen.[29] Een andere indiener ten slotte merkt op vanwege medische omstandigheden een specifiek type scooter met breed stuur nodig te hebben dat in elektrische uitvoering niet verkrijgbaar is.

"Even over het fabriceren van E-voertuigen als ik elke keer om de 5 jaar of eerder een accu moet voor dat voertuig wordt dat voertuig te duur en zal vaak het hele voertuig vervangen worden, in welke wereld is dat duurzaam ?!!"

Reactie college

Het college begrijpt dat brom- en snorfietsrijders zich zorgen maken over de overstap naar elektrisch rijden. Het college beseft ook dat het invoeren van een uitstootvrije zone grote consequenties kan hebben voor eigenaren van brom- en snorfietsen. Voor een onderbouwing waarom het college het noodzakelijk vindt om de uitstootvrije zone in te voeren, verwijst het college naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording.

Daarnaast vindt het college het echter ook belangrijk om erop te wijzen dat de markt-ontwikkelingen op dit moment ontzettend snel gaan en dat elektrisch rijden ook kansen biedt. Van alle typen voertuigen, verduurzaamt de brom- en snorfiets het snelst.[30] Voor Amsterdam geldt dat in heel 2022 74% van de nieuwverkopen elektrisch was en in 2023 55%. Voor meer informatie hierover verwijst het college naar paragraaf 3.1. Fabrikanten hebben de afgelopen jaren volop geïnvesteerd in uitbreiding van het aanbod en de kwaliteit van elektrische brom- en snorfietsen en tegelijkertijd zijn de aanschafprijzen van elektrische modellen gedaald. Hiermee zijn de gemiddelde nieuwe brom- en snorfietsen in Nederland niet alleen een kwalitatief en duurzaam, maar ook een betaalbaar alternatief voor de fossiele variant. In de eerste negen maanden van 2022 lag het aandeel van nieuw verkochte elektrische brom- en snorfietsen in Amsterdam boven de 75%.[31] Het beleid van het college gaat mee op deze trend die al meerdere jaren gaande is. Het college is anders dan sommige indieners van oordeel dat, gelet op de doelen die met de invoering van de uitstootvrije zone worden gediend, wachten op betere of goedkopere technieken niet noodzakelijk en ook niet wenselijk is.

29 Incidence Rates of Pedestrian And Bicyclist Crashes by Hybrid Electric Passenger Vehicles: An Update. NHTSA, October 2011 https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811526
30 https://www.raivereniging.nl/secties/scooters/actueel/nieuws/scooter-verduurzaamt-het-snelst-van-alle-voertuigen-in-nederland/)
31 Monitor Actieplan Schone Lucht, blz 8 https://openresearch.amsterdam/image/2023/6/28/monitor_actieplan_schone_lucht_2022.pdf

Het college ziet verder dat het niet voor iedereen mogelijk is om per 1 januari 2025 al volledig over te stappen op elektrisch rijden en heeft daarom de uitstootvrije zone ingevoerd met een overgangsregeling voor bestaande voertuigen. Voor een toelichting op deze overgangsregeling verwijst het college naar paragraaf 5.1.3 van deze nota van beantwoording. Eigenaren van brom- en snorfietsen hebben nog een aantal jaren om zich op de nieuwe regels voor te bereiden en kunnen voorlopig door blijven rijden met hun voertuig. Voertuigbezitters die vanwege medische redenen afhankelijk zijn van een specifieke brom- of snorfiets en daarom niet kunnen overstappen op een elektrische variant of een andere vorm van vervoer, kunnen na het verstrijken van de overgangsregeling in aanmerking komen voor een ontheffing. In uitzonderlijke situaties waarbij toepassing van het beleid tot onevenredige gevolgen leidt, blijft het mogelijk om een beroep te doen op de hardheidsclausule. Het college verwijst voor meer informatie over ontheffingen naar hoofdstuk 13 van deze nota van beantwoording.

Actieradius van de accu (aandrijfbatterij)
Het college erkent dat een elektrische brom- of snorfiets een kleinere actieradius heeft dan een voertuig op fossiele brandstoffen. De ontwikkelingen hierin gaan echter ontzettend snel. Momenteel is de gemiddelde actieradius rond de 70 kilometer. Voor bestuurders van een brom- of snorfiets die regelmatig lange afstanden moeten afleggen, is er de mogelijkheid om een voertuig met een tweede of zelfs derde accu aan te schaffen. Door extra accu's verdubbelt of verdrievoudigt de actieradius van de brom- en snorfietsen, waardoor voertuigeigenaren meer vrijheid hebben. Daarnaast wijst het college erop dat elektrisch rijden om een andere omgang met het voertuig vraagt, ook als het om de actieradius gaat. Laden kost meer tijd dan tanken, maar heeft als voordeel dat niet naar een tankstation hoeft te worden gereden, en kan bij ieder stopcontact mits de veiligheidsvoorschriften in acht worden genomen. Gemiddeld duurt het opladen van de accu tot 75 % zo'n 3 uur. De laatste 25 % gaat langzamer en neemt veel extra tijd in beslag. Dit is afhankelijk van het model. Sommige modellen laden deze laatste 25% op in 2 uur tijd, andere doen er tot wel 12 uur over. Het advies is daarom om het voertuig vóór vertrek helemaal op te laden, en vervolgens bij aankomst op de bestemming nogmaals op te laden, bijvoorbeeld met de uitneembare accu. Daarnaast is het de verwachting dat de techniek, waaronder de batterijcapaciteit, zich de komende jaren verder blijft ontwikkelen.

"Verder rij ik altijd grote stukken op de scooter, in ieder geval soms meer dan 120 kilometer op 1 dag. Hoe ga ik dat redden met een electrische scooter? Je kan hem nergens opladen. Electrische auto's wel, maar electrische scooters niet."

Kosten elektrisch voertuig
Het college deelt niet het standpunt van de indieners dat elektrische voertuigen duurder zijn dan voertuigen op benzine. Over de gehele levensduur genomen zijn de totale kosten voor veel elektrische modellen goedkoper dan varianten op benzine. Over de onderhouds- en reparatiekosten van een elektrische brom- of snorfiets kan het college geen precieze uitspraken doen. Wel liggen de onderhoudskosten, anders dan een indiener stelt, over het algemeen lager dan die van een brom- of snorfiets op fossiele brandstof, omdat een elektrische brom- of snorfiets minder bewegende delen en geen olie heeft. De kosten van het opladen van een elektrische brom- en snorfiets liggen lager dan de kosten om benzine te tanken. Verder is qua aanschafprijs veel variatie, maar de prijzen van elektrische en op benzine rijdende brom- snorfietsen komen steeds dichter bij elkaar te liggen. De prijzen voor accu's variëren sterk en de techniek op het gebied van accu's ontwikkelt zich snel. Over het algemeen is een accu tussen de 1000 en 2000 keer op te laden. Bij vijf keer per week laden kan het nodig zijn om de accu na ongeveer drie jaar te vervangen.

ANWB heeft in 2022 acht elektrische modellen getest en zegt hierover het volgende:

'Een e-scooter rijden is veel goedkoper dan een traditionele benzinescooter. De energiekosten van de acht geteste scooters (inclusief laadverlies van 15%) zijn gemiddeld € 13* per 1000 kilometer. Voor een benzinescooter met verbruik van 1 op 35 betaal je bijna vijf keer zoveel: € 63* per 1000 kilometer. Reken je de afschrijving van de accu ook mee (lithiumaccu's kun je circa 1000 à 2000 keer opladen), dan zijn e-scooters nog altijd voordeliger. Zo'n 55% goedkoper per 1000 kilometer dan een benzinescooter, wanneer je de accu na 1000 keer opladen vervangt. Ook de aanschaf van de

gemiddelde elektrische scooter is inmiddels een stuk lager dan enkele jaren geleden. Waren ze toen gemiddeld nog flink wat duurder dan benzinescooters, inmiddels liggen de prijzen veel dichter bij elkaar. Veel modellen zijn zelfs goedkoper dan snorscooters op benzine.'[32]

Het college merkt voor de volledigheid op dat de levensduur van een elektrische brom- of snorfiets langer is dan de levensduur van de accu. Het college adviseert ten slotte kopers om zich bij de aanschaf van een elektrisch voertuig goed te laten informeren over welk voertuig het best past bij de persoonlijke situatie.

Recycling accu (aandrijfbatterij)
Het college wijst er verder op dat, anders dan sommige indieners hebben aangegeven, accu's van brom- en snorfietsen wel gerecycled kunnen worden. Het college wijst voor het recyclen van accu's van elektrische brom- en snorfietsen op initiatieven die het bedrijfsleven zelf neemt. Zo zijn RAI Vereniging en de tweewielerbranche in november 2023 een initiatief gestart voor de inzameling en recycling van accu's van elektrische brom- en snorfietsen. Zij hebben Auto Recycling Nederland (ARN) gevraagd om dit inzamelsysteem te organiseren. ARN regelt voor een zevental brom- en snorfietsmerken de inzameling en verwerking van accu's. Er zijn op dit moment tien inzamelpunten in Nederland, waarvan één in Amsterdam Oost. Het college verwijst voor een overzicht van de inzamelpunten naar de website van ARN.[33] Dit initiatief verkeert nu nog in pilotfase, maar het is de bedoeling dat het op termijn wordt doorontwikkeld en uitgebreid. Nederland is met het recyclen van accu's van brom- en snorfietsen echter nog niet zo ver als met het recyclen van accu's van elektrische auto's; 80% daarvan wordt al hergebruikt.

"Stille, elektrische scooters, ook wel "sluipscooters" genoemd, zijn razend gevaarlijk. Het is beter om deze geheel te verbieden."

Gewicht accu's
Ten aanzien van de indieners die aangeven dat accu's van elektrische voertuigen (te) zwaar zijn, merkt het college op dat de uitneembare accu gemiddeld 10 kilogram weegt, maar dat er ook lichtere en zwaardere accu's zijn.[34] Veel elektrische brom- en snorfietsen hebben een uitneembare accu, wat betekent dat deze zowel thuis kan worden opgeladen als via een laadkabel aan het voertuig. Het uitgangspunt is dat brom- en snorfietsen thuis of op bijvoorbeeld het werk worden opgeladen. Daarnaast laat de gemeente momenteel een onderzoek uitvoeren naar de eventuele behoefte aan aanvullende publieke laadinfrastructuur voor onder andere elektrische brom- en snorfietsen. Het college verwijst voor een toelichting op het laden van brom- en snorfietsen naar hoofdstuk 12 van deze nota van beantwoording.

Elektrische voertuigen zijn gevaarlijk (brand, stil, straling)
Ten aanzien van de zienswijze dat brom- en snorfietsen onveilig zijn omdat ze snel in brand vliegen, merkt het college op dat de kans dat een accu ontbrandt groter is dan bij onjuist handelen, met name bij het laden. Brandveiligheid moet in alle gevallen serieus worden genomen en er worden diverse campagnes ingezet om bewustwording bij gebruikers rondom veilig opladen te vergroten. Het college wijst voor adviezen rondom veilig laden naar de website iklaadaccuraat.nl. In aanvulling daarop hebben de Brandweer Amsterdam-Amstelland en de gemeente Amsterdam in januari 2024 een campagne gelanceerd over veilig laden. Het college verwijst hiervoor naar de website van de brandweer.[35]

Met betrekking tot de zienswijze dat elektrische brom- en snorfietsen gevaarlijk zijn omdat ze stiller zijn merkt het college op dat er, voor zover bekend, geen onderzoek is gedaan naar de impact van elektrische brom- en snorfietsen op de verkeersveiligheid in Nederland. Wel is buitenlands onderzoek uitgevoerd, zoals het Amerikaanse onderzoek uit 2011 waar de indiener naar verwijst, op het gebied van elektrische auto's. De conclusies hiervan kunnen echter niet zomaar vertaald worden naar de Nederlandse situatie en naar die van brom- en snorfietsen. Daarvoor verschilt deze te veel van buitenlandse situaties op het gebied van

32 Elektrische snorscootertest 2022 | ANWB
33 Scooter batterijen - ARN
34 Elektrische snorscootertest 2022 | ANWB
35 Duimpje omhoog voor een veilige stad - Brandweer

het aantal auto's, fietsen, voetgangers en infrastructuur. Bovendien is het aandeel elektrische voertuigen zowel in aantallen als in gereden kilometers, nog te laag om hier betrouwbare uitspraken over te doen. Er is wel Nederlands onderzoek dat aantoont dat meer dan de helft van de bestuurders van een elektrisch voertuig zich ervan bewust is stiller te zijn en daar het rijgedrag op aanpast.[36] Bovendien blijkt uit diepteonderzoek van ongevallen bij het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek (SWOV) dat bij ongevallen vaak meer dan één factor meespeelt en er dus meer oorzaken zijn die leiden tot een ongeval.[37] De gemeente Amsterdam volgt het wetenschappelijk onderzoek en andere bronnen van kennis op dit gebied en als bepaalde onderzoeken daar aanleiding toe geven, wordt actie ondernomen. Het college merkt ten slotte op geen aanwijzingen te hebben dat, zoals een indiener stelt, elektrische voertuigen gevaarlijk zijn vanwege straling.

36 L.V.J. Hoogeveen, A Silent Future, https://studenttheses.uu.nl/handle/20.500.12932/9243
37 Snorfietsongevallen op het fietspad: Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen? r-2017-12.pdf (swov.nl)



H12
Zienswijzen over laden

12.1 Netcongestie

Een indiener geeft aan dat het elektriciteitsnet in Amsterdam nu al overbelast is. Een andere indiener voert aan dat het netwerk eerst moet worden vervangen voordat de uitstootvrije zone kan worden ingevoerd.

Reactie college

Het college merkt naar aanleiding van deze zienswijzen allereerst op dat bij het laden van brom- en snorfietsen voor particulieren vooralsnog geen problemen worden voorzien met net-congestie, omdat deze voertuigen een lage laadbehoefte hebben en het uitgangspunt is om thuis te laden. Netcongestie speelt vooralsnog minder bij particuliere huishoudens.

Ten aanzien van netgcongestie in het algemeen merkt het college op dat, om de gevolgen voor de stad te beperken en tegelijkertijd congestie (overbelasting van het elektriciteitsnet) zo snel mogelijk op te lossen, gemeente, netbeheerders Liander en TenneT en Port of Amsterdam samen-werken in een Taskforce. De gemeente versnelt ruimtelijke procedures, de netbeheerders breiden het netwerk sneller uit en zoeken naar mogelijk-heden om nog 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.

"Deze regels gaan niet werken als het elektrische netwerk als eerste wordt vervangen, Amsterdam gaat plat als iedereen zijn fietsje brommer en auto busje vrachtwagen gaat opladen (Dat jullie dat zelf niet inzien is mij een raadsel ...)"

12.2 Laadplekken

Indieners wijzen erop dat het niet altijd mogelijk is om onderweg snel even de brom- of snorfiets op te laden en dat dit erg lastig is als er lange afstanden moeten worden afgelegd. Enkele indieners geven aan dat de accu's te zwaar zijn om thuis op te laden, vanwege trappen in huis, of omdat de gangen of de woning niet geschikt zijn om een brom- of snorfiets op te laden. Nog andere indieners merken op dat de laadinfrastructuur voor brom- en snorfietsen in Amsterdam achterloopt en dat er behoefte is aan meer publieke laadplekken op straat en in stallingen. Een indiener mist hiervoor concrete voorstellen in het ontwerpverkeersbesluit. Een andere indiener doet de suggestie om energie-stations of laadpleintjes in de stad te maken. Een indiener merkt op dat er door de uitstootvrije zones wel heel veel laadpalen in het straatbeeld te zien zullen zijn. Meerdere indieners wijzen verder op het brandgevaar bij laden. Een indiener ten slotte vraagt hoe het proces van opladen plaats gaat vinden, hoeveel oplaadpunten er nodig zijn in Amsterdam en of de gemeente of de voertuig-eigenaar zelf verantwoordelijk is voor de oplaadmogelijkheden.

Reactie college

Het college merkt op dat bij brom- en snorfietsen het uitgangspunt is dat het laden thuis of op privéterrein plaatsvindt door middel van een uitneembare accu. Bij langere afstanden kan een tweede of derde accu een oplossing bieden, of er kan gebruik worden gemaakt van een oplaadpunt (stopcontact) onderweg of wellicht op de plaats van bestemming. Verder laat de gemeente momenteel een onderzoek uitvoeren naar de behoefte aan aanvullende publieke laadinfra-structuur voor onder andere brom- en snorfietsen.



Gemiddeld weegt een accu ongeveer 10 kilogram en is deze zo groot als vier pakken melk, maar dit is sterk afhankelijk van het merk, type voertuig en vermogen van de accu.[38] Het college meent dat thuis of op het werk opladen van uitneembare's accu gelet op het gewicht en de afmetingen in de meeste gevallen mogelijk is. Daarnaast is het met de meeste voertuigen ook mogelijk om op te laden terwijl de accu nog in het voertuig zit. Als daar aan huis of op het werk veilige mogelijkheden voor beschikbaar zijn, kan dit ook een goede optie zijn. In het hiervoor genoemde onderzoek naar aanvullende publieke laadinfrastructuur wordt ook onderzocht of er (potentiële) gebruikersgroepen zijn die problemen (kunnen) ervaren rondom het laden.

Over de gevaren van thuisladen merkt het college op dat laden zorgvuldig moet gebeuren. Het college wijst voor adviezen rondom veilig laden naar de website iklaadaccuraat.nl. In aanvulling hierop hebben de Brandweer Amsterdam-Amstelland en de Gemeente Amsterdam in januari 2024 een campagne gelanceerd over veilig laden in gebouwen. Het college verwijst hiervoor naar de website van de brandweer.[39]

Het college erkent ten slotte dat het aantal laadpalen in het straatbeeld op weg naar 2030 toe zal nemen. Het college acht dit echter onvermijdelijk en ook noodzakelijk, gelet op het zwaarwegende belang om de uitstoot van vervuilende stoffen en de hinder door geluid terug te dringen, en daarmee de gezondheid van de inwoners en bezoekers van Amsterdam te verbeteren.

"Je kan niet onderweg even snel opladen."

"Ik woon op 2 hoog, ik moet dan met de accu's twee trappen op, ben nu nog vitaal (74 jaar) maar hoe moet dat op termijn? Ik heb daarom een sterke behoefte aan publieke laadinfrastructuur."

38 Elektrische snorscootertest 2022 | ANWB
39 Duimpje omhoog voor een veilige stad - Brandweer



H13

Zienswijzen over flankerend beleid

13.1 Ontheffingen/vrijstellingen/uitzonderingen

13.1.1 Brommobielen/canta's

Meerdere indieners willen dat brommobielen toegang tot de uitstootvrije zone blijven behouden. Verder moeten gehandicaptenvoertuigen (canta's) volgens indieners toegang blijven houden. Een enkele indiener vraagt zich af of canta's ook worden geweerd uit de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen. Er zijn ook indieners die juist wel vinden dat de regels van de uitstootvrije zone moeten gelden voor brommobielen.

Reactie college

Brommobielen blijven toegang houden tot de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen. Ook gehandicaptenvoertuigen mogen in de uitstootvrije zone blijven rijden. Gehandicaptenvoertuigen hebben geen kentekenplaat, waardoor op het gebruik van deze voertuigen niet zal worden gehandhaafd.

13.1.2 Medisch

Andere indieners hebben verzocht om een ontheffing wegens medische redenen of voor gehandicaptenvoertuigen. Daarbij is ook genoemd dat mensen met een handicap vrijgesteld moeten blijven.

"Maak een uitzondering voor klassieke voertuigen in het algemeen, deze rijden sporadisch en komen meestal toch al niet binnen de ring. Volg landelijke richtlijnen."

Reactie college

Zoals onder 13.1.1 ook is genoemd, blijven gehandicaptenvoertuigen toegang behouden tot de uitstootvrije zone doordat er niet op wordt gehandhaafd. Eigenaren van gehandicaptenvoertuigen hoeven hier niets voor te doen. Ten aanzien van de ontheffing in verband met medische omstandigheden merkt het college op dat deze met ingang van 1 januari 2028 op aanvraag onder voorwaarden kan worden verleend voor fossiele brom- en snorfietsen met een Datum Eerste Toelating (hierna: DET) tussen 1 januari 2011 en 1 januari 2018. Deze voertuigen hebben immers tot 1 januari 2028 toegang tot de uitstootvrije zone op grond van de overgangsregeling en daardoor vóór 1 januari 2028 geen ontheffing nodig. Brom- en snorfietsen op fossiele brandstof met een DET tussen 1 januari 2018 en 1 januari 2025 kunnen onder voorwaarden in aanmerking komen voor een ontheffing met ingang van 1 januari 2030. Om voor deze ontheffing in aanmerking te komen moet iemand vanwege medische redenen afhankelijk zijn van een specifieke brom- of snorfiets en daardoor niet kunnen overstappen op een elektrisch voertuig of een andere vorm van vervoer. De medische ontheffingen die reeds zijn toegekend onder de huidige milieuzone blijven ook gelden voor de uitstootvrije zone, totdat de in de ontheffing genoemde geldigheidsduur is verstreken. Verder blijft het mogelijk om in uitzonderlijke situaties waarbij toepassing van het beleid tot onevenredige gevolgen leidt, een beroep te doen op de hardheidsclausule. Gelet daarop is het college van mening dat een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen waarmee niet alleen de milieu- en gezondheidsbelangen zijn gediend, maar ook voldoende rekening is gehouden met de belangen van individuen.

13.1.3 Ouderen

Ook is verzocht om een ontheffing voor ouderen.

Reactie college

Het college heeft geen reden gezien om een ontheffing voor ouderen op te nemen in het ontheffingenbeleid. De situatie, al dan niet medisch, van een persoon verschilt immers van geval tot geval en is lang niet altijd gebonden aan leeftijd. Het college acht dit, los van de vraag waar dan de leeftijdsgrens zou moeten worden getrokken, geen goed toetsingscriterium. Volgens het college kan beter naar de specifieke omstandigheden van een persoon worden gekeken. De ontheffing op grond van de hardheidsclausule leent zich hier bij uitstek voor. Deze is bedoeld voor uitzonderlijke situaties waarin toepassing van het beleid leidt tot onevenredige gevolgen voor de persoon, dat wil zeggen de brom- of snorfietsrijder. In paragraaf 13.1.2 heeft het college de ontheffing in verband met medische omstandigheden uiteengezet.

13.1.4 Oldtimers

Enkele indieners willen een ontheffing voor oldtimers of voor klassieke voertuigen in het algemeen. Daarbij is door een indiener aangegeven dat deze weinig rijden en meestal niet rijden binnen de Ring A10. Ook wordt voorgesteld om de landelijke richtlijnen te volgen.

Reactie college

Het college merkt allereerst op dat er ten aanzien van brom- en snorfietsen geen landelijke regelgeving is op het gebied van milieuzones en uitstootvrije zones. Een gemeente kan daardoor zelf – mits onderbouwd – de toelatingscriteria bepalen middels een (ontwerp)verkeersbesluit. Ook is het college bevoegd ontheffing te verlenen. Ten aanzien van oldtimers blijft het ontheffingenbeleid ongewijzigd. Dit betekent dat er voor oldtimers – dit zijn brom- en snorfietsen met een DET van 30 jaar en ouder – voor het weekend (van vrijdag 12.00 uur tot maandag 12.00 uur) en op feestdagen een ontheffing kan worden aangevraagd. De ontheffing wordt voor 1 jaar verleend en daarna jaarlijks steeds stilzwijgend en kosteloos verlengd.

> “Een andere oplossing is dat Amsterdam een alternatief voertuig aanbied. En deze in bruikleen ter beschikking stelt. Wat financieel enorm goed haalbaar is want we betalen met zn alle een flinke smak aan belastinggeld.”

13.1.5 Overig

Een enkele indiener vindt de leges van de ontheffingen te hoog. Daarbij wordt specifiek gewezen op de lege van de ontheffing op basis van de hardheidsclausule, waarbij het gaat om situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het beleid. Volgens deze indiener gaat het hier om gebreken in het werk van het college en treft het college schuld aan het ontstaan van de noodzaak om een beroep op deze bepaling te doen. Verder moet er volgens een andere indiener een ontheffing komen voor mensen die overal buiten vallen.

Reactie college

Het college volgt de stelling dat de leges (de kosten voor het in behandeling nemen van een ontheffingsaanvraag) te hoog zijn niet. Hierbij merkt het college op dat leges in rekening worden gebracht voor de kosten die worden gemaakt voor het beoordelen van een aanvraag. Deze vergoeding mag niet meer dan kostendekkend zijn. De gemeente mag daar dus geen winst op maken. Leges worden in rekening gebracht ongeacht of de ontheffing wordt verleend. Als een aanvraag wordt gedaan moet de gemeente de aangeleverde stukken beoordelen en indien nodig aanvullende informatie opvragen, die ook weer moet worden beoordeeld. Juist bij een beroep op de hardheidsclausule kan dit complex zijn en de nodige tijd vergen. Daarnaast is het college het niet eens met de stelling dat sprake is van een gebrek in het werk van het college indien een beroep op de hardheidsclausule wordt gedaan. Het is onmogelijk op voorhand alle situaties te voorzien, juist als deze uitzonderlijk zijn. Als er geen ruimte zou zijn voor deze uitzonderlijke situaties, zouden deze per definitie buiten de boot vallen en dat acht het college onevenredig. Juist daarvoor is de hardheidsclausule bedoeld. Dit is ook in lijn met de Algemene wet bestuursrecht en een invulling daarvan, op grond waarvan het college moet afwijken van de beleidsregels als deze gevolgen hebben die onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. Verder past het college voor de invoering van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen een uitgebreide uniforme openbare voorbereidingsprocedure toe. Daarbij is eerst een ontwerpverkeersbesluit ter inzage gelegd waartegen door iedereen zienswijzen konden worden ingediend. Met deze

procedure is juist getracht de verschillende belangen zo goed mogelijk in beeld te krijgen, ook in het kader van mogelijke ontheffingen. Zo kan een evenwichtig definitief verkeersbesluit worden genomen. Op basis van de zienswijzen die naar voren zijn gekomen heeft het college echter geen reden gezien een aanvullende ontheffing op te nemen. Voor een nadere toelichting op de ontheffingen verwijst het college naar de voorgaande paragrafen van dit hoofdstuk.

13.2 Sloopregeling

Een aantal indieners heeft aangegeven dat sloop niet duurzaam is. Andere indieners vinden sloop juist beter dan verkoop, omdat bij verkoop nog steeds schadelijke stoffen worden uitgestoten op een andere plek, waardoor het probleem zich verplaatst. Door een indiener wordt daarbij ook gewezen op de vervuilende voertuigen die naar andere landen worden geëxporteerd. Verder heeft een indiener aangegeven dat de subsidie van de gemeente onvoldoende is voor de aanschaf van een elektrische brom- of snorfiets. Een andere indiener vraagt zich af of een subsidieregeling voor stadpashouders (met groene stip) wel voldoende is. Ook is aangevoerd dat de sloopsubsidie niet gekoppeld moet worden aan de stadspas of een inkomensgrens. Verder vinden enkele indieners dat er een sloopsubsidie beschikbaar zou moeten zijn voor iedereen of voor alle voertuigen met een Europese goedkeuring. Een andere indiener vraagt zich af waarom er op dit moment nog geen sloop-subsidie beschikbaar is. Weer een andere indiener geeft aan voorstander te zijn van een sloop-regeling, waarbij men korting zou moeten krijgen op bijvoorbeeld de aanschaf van een elektrische fiets als minstens een jaar geen brom- of snorfiets op naam wordt gezet. Ook vinden indieners dat er ondersteuning of een vergoeding moet komen voor de aanschaf van een ander voertuig. Zo is aangevoerd dat er een compensatie moet komen voor de overstap naar elektrisch, waarbij ook rekening wordt gehouden met lagere inkomens. Enkele andere indieners pleiten voor een aanschaf-subsidie voor een elektrische fiets. Een indiener die zijn voertuig in een particuliere garage stalt, geeft aan geholpen te zijn met een stimuleringssubsidie voor stallinghouders om laadpunten aan te leggen.

"Ik mag hopen dat dit niet geldt voor Canta's en andere gehandicapten voertuigen."

Een andere indiener pleit voor het subsidiëren van uitstootvrije deelmobiliteit, zodat dit voordelig wordt voor de gemiddelde gebruiker. Weer een andere indiener stelt tot slot voor brom- en snorfietsen aan de gemeente te verkopen voor een eerlijke prijs, namelijk voor wat het voertuig tweedehands waard is.

Reactie college

Het college merkt allereerst op dat indieners verschillende termen gebruiken: het college gebruikt uitsluitend de term 'sloopregeling'. Verder merkt het college op dat het slopen van een voertuig niet verplicht is. Iemand kan er ook voor kiezen om het voertuig te verkopen of enkel met het voertuig buiten de zone te rijden. Het college wijst verder op de verschillende plekken waar brom- en snorfietsen kunnen worden ingeleverd voor sloop, demontage of recycling. De gemeente verplicht dus niet tot slopen, maar wil de sloop van vervuilende brom- en snorfietsen wel stimuleren. De gemeente is daarbij voornemens eigenaren van brom- en snorfietsen met een laag inkomen te ondersteunen. Het gaat om stadspashouders. Zij krijgen een financiële tegemoetkoming wanneer zij afstand doen van hun brom- of snorfiets. Over de hoogte van het bedrag en de nadere voorwaarden wordt meer bekend in de tweede helft van 2024.

Het college is voornemens een sloopregeling open te stellen met als doel het verschonen van het huidige wagenpark van brom- en snorfietsen. Het bedrag kan worden besteed voor de aanschaf van alternatief vervoer, zoals een elektrische brom- of snorfiets of (elektrische) fiets. Het college kiest ervoor uitsluitend bewoners van Amsterdam met een laag inkomen die in het bezit zijn van een stadspas financieel tegemoet te komen. De stadspas (voorheen stadspas met groene stip) is beschikbaar voor inwoners met een inkomen tot 120% van het wettelijk sociaal minimum en weinig vermogen en wordt verstrekt op aanvraag. Het zijn met name voertuigeigenaren met een stadspas die op oude benzine brom- en snorfietsen rijden en weinig middelen en mogelijkheden hebben om een elektrisch (nieuw of tweedehands) voertuig aan te schaffen. Die gehanteerde inkomensgrens vormt een in breder verband gehanteerde, en daarmee geaccepteerde norm voor definiëring van een laag inkomen. Aansluiten bij de stadspas biedt verder als voordeel dat de toetsing (op inkomen) reeds is gedaan hetgeen zowel goed past binnen de Algemene verordening gegevensbescherming als ook ten goede komt aan de efficiëntie van de uitvoering van de stimuleringsregeling. Naar

verwachting wordt de sloopregeling begin 2025 opengesteld.

Voor brom- en snorfietsen geldt thuisladen als uitgangspunt. De meeste voertuigen zijn namelijk voorzien van een uitneembare accu. Bij het opladen in een particuliere garage is de eigenaar van de garage verantwoordelijk voor passende maatregelen en het naleven van de veiligheids-voorschriften. Er zijn weinig kosten verbonden aan de aanleg van laadpunten voor brom- en snorfietsen in garages (reguliere stopcontacten), daarom ziet het college geen reden voor het subsidiëren hiervan.

Ten aanzien van het subsidiëren van uitstootvrije deelmobiliteit merkt het college het volgende op. Het is niet mogelijk om via de vergunningen voor het aanbieden van deelscooters, deel(bak)fietsen en deelauto's te sturen op prijs en daarmee af te dwingen dat deelvervoer goedkoper wordt aangeboden. Wel voorziet het college dat meer aanbod van deelvervoer op straat een positieve impact heeft op de betaalbaarheid van deel-vervoer. Om die reden zet Amsterdam – en omdat de gemeente deelvervoer ziet als alternatief voor de privéauto en aanvulling op openbaar vervoer – in op de groei van het aanbod van deelvervoer voor alle Amsterdammers. Dat doet het college onder andere door de publiekscampagne Blij dat ik deel waarbij de belangrijkste voordelen van deelvervoer over het voetlicht worden gebracht. Op amsterdam.nl/deelvervoer wordt onder de tab Voordeliger dan je denkt gewezen op de werkelijke kosten van het bezit van een eigen auto.

Ten aanzien van de zienswijze over het verkopen van brom- en snorfietsen aan de gemeente, merkt het college op dat het hierin voor zichzelf geen rol ziet. Het is mogelijk om het voertuig te verkopen op de markt. In het kader van compensatie wijst het college op bovengenoemde sloopregeling.



H14

Zienswijzen over schade

Enkele indieners hebben zienswijzen ingediend over schade. Zij zijn van oordeel dat als het college besluit een uitstootvrije zone in te voeren, dat daar dan ook een schadevergoeding of een schadeloosstelling bij het inleveren van de brom- en snorfietsen bij de gemeente tegenover mag staan. Andere indieners vragen om compensatie. Het college vat het verzoek om compensatie op als een verzoek om nadeelcompensatie.

Reactie college

Naar aanleiding van de zienswijzen merkt het college het volgende op.

Schadevergoeding kan door een rechter worden toegekend als sprake is van onrechtmatig overheidshandelen, bijvoorbeeld omdat de overheid een besluit heeft genomen dat onrechtmatig is. Het college ziet het verkeersbesluit tot instellen van de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen niet als een onrechtmatig besluit. Voor een toelichting op de redenen voor invoering van de uitstootvrije zone en de onderbouwing ervan verwijst het college naar hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording. Indien voertuigbezitters van oordeel zijn dat zij schade lijden omdat het besluit onrechtmatig is, staat het hen vrij om de rechtmatigheid van het besluit te laten toetsen bij de rechter en om schadevergoeding te vragen.

Voertuigbezitters die van mening zijn dat zij financiële schade ondervinden, kunnen ook een verzoek om nadeelcompensatie indienen. Bij nadeelcompensatie is het besluit dat de gemeente heeft genomen rechtmatig, maar ondervindt een inwoner of ondernemer daar toch financiële schade van. Om in aanmerking te komen voor nadeelcompensatie moet er onder meer sprake zijn van een rechtstreeks verband tussen het handelen van de gemeente en de geleden financiële schade. Ook moet de geleden schade niet behoren tot het maatschappelijke risico of tot het normale ondernemersrisico. Er moet, met andere woorden, sprake zijn van onevenredige schade door een rechtmatig genomen besluit of rechtmatige handeling van de gemeente. Voor een nadere toelichting op de voorwaarden om in aanmerking te komen voor nadeelcompensatie en het aanvragen ervan verwijst het college naar de Verordening Nadeelcompensatie Amsterdam 2022[40] en de website van de gemeente Amsterdam.[41]

"Ik heb dan een scooter waar ik niets meer aan heb, wie gaat mij compenseren?"

"Ga aub wat doen aan die fietsen en laat ons met rust ik heb hard gewerkt om die scooter te kopen gaan jullie mij compenseren?"

"Als u besluit nul emissie zone in te voeren dan mag u daar ook een schadevergoeding tegenoverstellen of aanbieden dat snorscooters hun scooter bij u kunnen inruilen en schadeloosgesteld worden."

40 Verordening nadeelcompensatie Amsterdam 2022 | Lokale wet- en regelgeving (overheid.nl)
41 Nadeelcompensatie aanvragen - Gemeente Amsterdam



H15

Zienswijzen over handhaving

Enkele indieners hebben zienswijzen ingediend over handhaving. Een indiener voorziet problemen bij de handhaving van de uitstootvrije zone. Een andere indiener stelt zich op het standpunt dat de handhaving ontbreekt in Amsterdam Nieuw-West en wijst hierbij op vervuilende voertuigen, kinderen op elektrische steps en fatbikes die het verkeer in gevaar brengen en op auto's waarvan de uitlaat stuk is of waarvan de motor draait terwijl ze geparkeerd staan. Een indiener vraagt waarom het niet mogelijk is om een brom- of snorfiets als fiets te gebruiken in de uitstootvrije zone. Nog een indiener stelt voor een meldlijn voor extreem vervuilende voertuigen in te voeren, omdat deze voertuigen er niet allemaal uitgefilterd kunnen worden met milieuzones of uitstootvrije zones.

Reactie college

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). Deze camera's zijn in een ring rondom de stad geplaatst. Daarnaast kan gehandhaafd worden met verplaatsbare camera's in de stad en zet de gemeente buitengewone opsporingsambtenaren (boa's) in. In de loop van 2024 komen er specifiek voor de handhaving van de huidige milieuzone voor brom- en snorfietsen en de toekomstige uitstootvrije zone nog 18 ANPR-camera's bij. Overtreding leidt tot het opleggen van een geldboete op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder). Deze wordt geïnd door het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB). De boete voor overtreding van de toegangseisen van de huidige milieuzone voor brom- en snorfietsen bedraagt in 2024 € 80,-. Wat de hoogte van de boete voor overtreding van de uitstootvrije zone in 2025 zal zijn, is op dit moment nog niet bekend. 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.

"Uitstekend plan. Goed voor het milieu. Probleem wordt de handhaving."

Ten aanzien van het standpunt van de indiener dat handhaving ontbreekt in het stadsdeel Nieuw-West, merkt het college op dat situaties die verband houden met de verkeersveiligheid hoofdzakelijk onder de bevoegdheid van de politie vallen en niet van de gemeente. Verkeersonveilige situaties dienen daarom gemeld te worden bij de politie. Het is echter bij de gemeente Amsterdam bekend dat de (verkeers)politie een beperkte capaciteit heeft. Voor overlast in de openbare ruimte kan een melding worden gedaan bij de gemeente. Meer informatie over het doen van een melding is terug te vinden op de website van de gemeente Amsterdam.[42]

Ten aanzien van het gebruik van een brom- of snorfiets als fiets binnen de uitstootvrije zone, merkt het college op dat het verkeersbord C13 ziet op een geslotenverklaring voor brom- en snorfietsen met in werking zijnde motor. Echter, de camera's waarmee de zone wordt gehandhaafd kunnen niet vaststellen of de motor al dan niet is uitgeschakeld, waardoor brom- en snorfietsers alsnog een boete riskeren.

Het college ziet, gelet op de hiervoor beschreven meldingsmogelijkheden, geen aanleiding om een aparte meldlijn voor extreem vervuilende voertuigen in te voeren.

42 https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/melding-openbare-ruimte-en-overlast-cd609



Begrippenlijst

Bromfiets
Motorrijtuig op twee wielen met een maximale constructiesnelheid van niet meer dan 45 kilometer per uur.

Brommobiel
Bromfiets met meer dan 2 wielen, die is voorzien van een carrosserie.

DET
Datum Eerste Toelating. De datum waarop het voertuig in gebruik is genomen, zoals voor in Nederland geregistreerde voertuigen is vastgelegd in het kentekenregister van de RDW.

Emissieklasse/Euronorm
Klasse van uitstoot van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes door een voertuig als bedoeld in de bijlage van het Kentekenreglement.

Fossiele brandstoffen
Niet-hernieuwbare brandstoffen, waaronder steenkool, aardolie en aardgas.

Gehandicaptenvoertuig
Voertuig dat is ingericht voor het vervoer van een gehandicapt persoon, niet breder dan 1,10 meter en niet uitgerust met een motor, dan wel uitgerust met een motor waarvan de door de constructie bepaalde maximumsnelheid niet meer dan 45 km per uur bedraagt.

GGD Amsterdam
Geneeskundige en Gezondheidsdienst van Amsterdam met een breed scala aan werkzaamheden op het terrein van de volksgezondheid.

Hardheidsclausule
Bepaling in het ontheffingenbeleid bedoeld voor schrijnende situaties waarbij het niet verlenen van een ontheffing tot onevenredige gevolgen zou leiden.

Laadinfrastructuur
Geheel van oplaadstations, oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen die bestemd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen en vaartuigen.

Luchtverontreinigende stoffen en CO_2
- Stikstof (NO_x): Stikstofoxiden (NO_x) komen vrij bij de verbranding van fossiele brandstoffen zoals bijvoorbeeld door verkeer. In de lucht wordt de uitgestoten fractie stikstofmonoxide (NO) relatief snel omgezet in stikstofdioxide (NO_2). De WHO-advieswaarde wordt daarom uitgedrukt in NO_2.
- Fijnstof PM_{10} en $PM_{2,5}$: PM_{10} is fijnstof tot een doorsnede tot 10 micrometer, $PM_{2,5}$ is fijnstof met een doorsnede tot 2.5 micrometer per deeltje.
- Koolwaterstoffen (HC): Koolwaterstoffen zijn veelal brandbaar en worden gebruikt als brandstof. Zowel benzine als diesel bestaan uit diverse koolwaterstoffen zoals benzeen. Benzeen is een vluchtige vloeistof die kankerverwekkend is. Hierom is het gebruik van benzeen wettelijk beperkt.
- Koolstofdioxide (CO_2): Koolstofdioxide is een anorganische verbinding van koolstof en zuurstof en komt van nature in de atmosfeer voor. Bij de verbranding van fossiele brandstoffen komt CO_2 vrij.

Motorfiets
Motorvoertuig op twee wielen al dan niet met zijspan- of aanhangwagen.

Oldtimer
Brom- of snorfiets met een datum eerste toelating van 30 jaar of ouder.

Ring A10
De A10 vormt de ring van Amsterdam. De A10 begint en eindigt bij het knooppunt Coenplein en heeft een lengte van 32 kilometer.



RDW
Dienst Wegverkeer

RVV 1990
Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

Snorfiets
Motorrijtuig op twee wielen met een maximale constructiesnelheid van niet meer dan 25 kilometer per uur.

Stadspas
Pas voor inwoners van Amsterdam of Weesp met een laag inkomen en weinig vermogen, waarmee korting kan worden verkregen op onder andere musea, zwemmen en theatervoorstellingen.

TNO
Nederlandse organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek.

Uitstootvrij voertuig
Voertuig zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes.

Uitstootvrije zone
Ruimtelijk begrensd gebied dat is gelegen binnen het binnenstedelijk gebied van de gemeente Amsterdam waar, om reden van leefbaarheid, luchtkwaliteit en klimaat, een selectief toelatingsbeleid voor voertuigen wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder, luchtverontreiniging en CO_2-uitstoot.

World Health Organization (WHO)
De Wereldgezondheidsorganisatie van de Verenigde Naties die een sturende en coördinerende rol heeft op het gebied van gezondheid en welzijn.

Colofon

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

Vormgeving: Vorm de Stad
April 2024, Amsterdam

amsterdam.nl