Verslag 6 oktober 2025

Verdiepingssessie met Amsterdammers
n.a.v. onderzoek Uitstootvrije personenauto's
Verslag door communicatiebureau De Wijde Blik

1 Inleiding

Op maandagavond 6 oktober 2025 organiseerde de gemeente Amsterdam een verdiepende avond met Amsterdamse inwoners om door te praten over de mogelijkheden, kansen en zorgen rond het streven om het Amsterdamse personenverkeer zoveel mogelijk uitstootvrij te krijgen. Dit naar aanleiding van een grote enquête die in de zomer van 2025 werd gehouden onder de Amsterdammers. Een van de vragen in het onderzoek luidde of men interesse had om mee te denken over de uitkomsten. Naar aanleiding daarvan is naar die mensen een uitnodiging gestuurd voor 6 oktober en hebben zich hiervoor circa 80 mensen aangemeld (nog meer mensen wilden graag op de hoogte blijven). Op de avond zelf waren uiteindelijk vanwege een aantal afzeggingen circa 50 mensen aanwezig.

De avond vond plaats in De Bazel en bestond uit een plenaire sessie waarin de belangrijkste uitkomsten van het onderzoek werden gedeeld, gevolgd door twee rondes van subsessies over deelonderwerpen. Vooraf konden de deelnemers nadenken over welke twee van de vier onderwerpen zij wilden volgen, na binnenkomst werden zij ingedeeld bij de onderwerpen van hun keuze.

Dit verslag is een beknopte samenvatting van de bijeenkomst met de subsessies, veelal aan de hand van korte opsommingen. Het zijn dus geen 'notulen' of letterlijke citaten. Bij de meeste deelonderwerpen vonden er twee of soms drie subsessies plaats. In dit verslag zijn de samenvattingen per deelonderwerp gegroepeerd, dus eventuele subsessies over het onderwerp zijn samengevoegd.

2 Plenaire aftrap

De gespreksleider, Arjan Kaashoek van De Wijde Blik, vraagt wie we in de zaal hebben. Er blijkt een mooie verdeling te zijn tussen de verschillende stadsdelen en Weesp, en ook tussen autobezitters en fossiel/elektrische auto's.

Noortje Labrujere is projectleider Uitstootvrije Personenauto's en presenteert de belangrijkste uitkomsten uit het onderzoek. Aansluitend is er gelegenheid voor en aantal plenaire vragen, voor we uiteengaan in subgroepen.

- Waarom zijn enkele vragen niet aan het stadspanel gesteld?
    - Het stadspanel was eerder. Naar aanleiding van de uitkomsten uit het stadspanel zijn er nog enkele vragen toegevoegd aan het onderzoek dat vervolgens breed is uitgezet. Via de vermelding maken we dit duidelijk, het is niet zo dat er twee heel verschillende onderzoeken gemengd zijn.

- Welke categorieën auto's zijn gebruikt in het onderzoek? Hybride auto's en auto's op waterstof?
    - Hybride auto's zijn wel onderscheiden in het onderzoek. In het beleid worden die vooralsnog gelijkgesteld aan geheel fossiele auto's.
      Auto's op waterstof zijn (nog) erg zeldzaam, deze zijn niet afzonderlijk onderscheiden.

- Is uitgevraagd voor welk doel men de auto gebruikt en hoeveel uur per week? Maakt een groot verschil.

    - Dat is uitgevraagd in de vragenlijst. De eindrapportage hiervan komt binnenkort op de DoeMee pagina van het participatietraject Uitstootvrije Personenauto's.

- Circa 30% ziet geen mogelijkheden om minder de auto te gebruiken en circa 30% antwoordt dat geen van de genoemde maatregelen hen zou bewegen om elektrisch te gaan rijden. Dat zijn forse percentages, is nader uitgevraagd waarom dat zo is?
    - Nee, onder daarvoor is deze avond bedoeld. Vanavond zijn we op zoek naar de overwegingen en argumenten achter de antwoorden.

- Bij beide vragen zijn er ook 20-25% respondenten die antwoorden “Anders, namelijk”. Is bekend wat dat is?
    - Dit zijn open antwoorden geweest, die worden nu nog uitgewerkt.

3 Alternatief vervoer

Dat wil zeggen: alles behalve de particuliere personenauto.

Hoe dachten mensen erover?
- De meeste mensen staan positief tegenover alternatief vervoer, maar zien dat het nu nog niet goed genoeg werkt om de auto echt te laten staan.
- De fiets en e-fiets worden gezien als logische vervangers voor korte ritten.
- Openbaar vervoer is een goed alternatief, maar alleen als het goedkoper, sneller en betrouwbaarder wordt.
- Deelauto’s worden als kans gezien, maar vooral buiten het centrum is het aanbod nog te beperkt.
- Een eigen auto geeft meer vrijheid boven de deelauto.
- Er is begrip voor het doel (minder uitstoot), maar mensen willen dat het haalbaar en eerlijk blijft.

Wat zagen mensen als kansen of goede ideeën?
- Bredere fietspaden en meer fietsstraten, zodat fietsen prettiger en veiliger wordt. De deelnemers staan heel positief tegenover het principe fietsstraat.
- OV verbeteren: meer en snellere verbindingen, ook ’s nachts en naar plaatsen zoals Weesp.
- Verbeter het comfort van bushaltes (meer schuilruimte voor de regen, minder reclame).
- Meerdere deelnemers pleiten voor gratis OV, zoals in Luxemburg.
- OV op afroep.
- Trolleybussen in Amsterdam.
- Deelauto’s uitbreiden, met one-way ritten en nacht-tarieven. Dekking uitbreiden naar / versterken in Weesp.
- P+R-terreinen met goede overstap naar OV of fiets.
- Snellaadpunten per wijk in plaats van bij elke woning.
- Duidelijke informatie over kosten, laden en veiligheid van elektrische voertuigen.

Wat vonden mensen lastig of zorgelijk?
- Kosten: OV is duur, zeker met meerdere personen. Elektrische auto’s en micro-auto’s zijn nog prijzig.
- Bereikbaarheid: in sommige gebieden rijden weinig bussen of treinen, vooral ’s nachts. Meerdere deelnemers hebben het gevoel dat het OV in het algemeen afneemt (minder lijnen, lagere frequentie).
- Fietsveiligheid: te druk, hoge snelheden door e-bikes en fatbikes, en onveilige kruisingen.
- Fietscomfort: wegopbrekingen en fietspaden met klinkers/tegels die scheef liggen en wortels die omhoog schieten zorgen ervoor dat fietsen minder prettig is.
- Laadpunten: te weinig beschikbaar, vaak bezet, en tarieven verschillen sterk.
- Zorgen over netcapaciteit, brandveiligheid in garages en privacy bij laadpalen.
- Deelauto met bekenden zouden sommige deelnemers best willen, maar ze weten niet hoe het werkt juridisch/qua verzekering.
- Wanneer de mogelijkheid van een auto wegvalt, betekent dit voor een deel van de Amsterdammers dat zij in een isolement dreigen te komen (bezoek of mantelzorg blijft weg). Heb daar oog voor.
- Heb oog voor mensen die voor hun werk niet zonder auto of busje kunnen, zoals mensen die op een markt werken.

- Niet iedereen is het ermee eens dat elektrisch per se beter is voor gezondheid, milieu. Waarom wordt er alleen gefocust op elektrische auto en niet op waterstof, hybride etc.?

Wat kan de gemeente doen?
- OV betaalbaarder maken (korting voor lage inkomens of bij meerdere reizigers) en beter laten aansluiten op tijden en routes die mensen echt nodig hebben.
- Verbeterde aansluiting van fietspaden tussen gemeenten (bijv bij strooien/vegen in de winter).
- Stimuleer het meenemen van de fiets in het OV.
- Fietsinfrastructuur verbeteren: bredere paden, veilige kruisingen, en handhaven op snelheid van e-bikes en fatbikes.
- Fietsbrug over het IJ of een fietspad in de IJtunnel realiseren.
- Deel regenpakken uit aan burgers.
- Mensen met een elektrische fiets/ fatbikes op de rijbaan t.b.v. de veiligheid van mensen op 'gewone' fiets.
- Handhaven op asociaal fietsgedrag en mensen die te hard fietsen voor een fijnere fietservaring.
- Meer fietsnietjes op straat, zodat je je fiets kunt vastzetten.
- Meer aantrekkelijke en veilige (dus overdekte en bewaakte) fietsenstallingen. Ook voor 3-wielers en ligfietsen/velomobiels.
- Deelfietsen voor toeristen stimuleren.
- Meer E-deelfietsen met docking én laadfunctie.
- Ga met de desbetreffende bedrijven/organisaties in gesprek over de wens om te komen tot uniforme digitale systemen ("pasjes") ten aanzien van autodelen en ten aanzien van fiets-parkeren bij NS-stations (waar je per se een ov-kaart moet gebruiken en niet met een reguliere bankpas naar binnen kunt).
- Deelauto's uitbreiden naar alle wijken, met afspraken over kwaliteit, beschikbaarheid en tarieven. Noord en Weesp zijn nu slecht bedeeld.
- Buurtcoöperaties voor deelauto's stimuleren.
- Snellaadplekken per wijk aanleggen en handhaven op 'vol = plek vrij'.
- P+R uitbreiden aan de randen van de stad, met duidelijke overstap naar OV of fiets. Ook hier is Noord slecht bedeeld, een deelnemer zegt door haar app naar een P+R in Hoorn te zijn gestuurd.
- Heldere communicatie:
  - Uitleggen waarom maatregelen nodig zijn en wat bewoners praktisch kunnen doen.
  - Beter communiceren over wat er al gebeurt rond fietsparkeren: men weet helemaal niet dat de gemeente fietsparkeerdruk meet, en heeft het gevoel dat hier geen rekening mee wordt gehouden.
  - Mensen hebben behoefte aan een realistisch plan. Voor veel mensen is helemaal uitstootvrij niet realistisch.
- Overgangsregels en uitzonderingen:
  - Mensen met een beperking of mantelzorgtaken moeten dichtbij kunnen komen of parkeren.
  - Ruimte voor lichte vierwielers (zoals micro-auto's) als alternatief.
  - Maak een aparte aanpak voor inwoners, mensen die hier werken en toeristen.
  - Bezoekers van buiten kunnen gebruikmaken van P+R of een speciale bezoekersregeling.
  - Hybride auto's: wens dat die in de stad verplicht elektrisch rijden, maar dit vraagt nog technische uitwerking.

Wat ligt buiten de invloed van de gemeente (maar speelt wel mee)?
- Landelijke regels over OV-tarieven, brandstofprijzen, subsidies en belastingen.
- Netcapaciteit en aanleg van laadinfra door netbeheerders.
- Allemaal afhankelijk zijn van / aangesloten zijn op elektriciteit voelt voor meerdere deelnemers kwetsbaar (kennelijk meer dan fluctuerende brandstofprijzen:) "Er kan zo besloten worden om iemand af te sluiten".
- Ontwikkeling van betaalbare elektrische voertuigen.
- Privacyregels en veiligheid bij laadnetwerken.
- Landelijke regelgeving snelheid e-bikes/fatbikes.

4 Elektrisch rijden stimuleren

Wat zou helpen om elektrisch te gaan rijden?

Hoe dachten mensen erover?
- Kennis over gebruik, laden en kopen: over het algemeen positief, maar er zijn nog veel vragen. Mensen willen weten wat elektrisch rijden écht kost, hoe ver je komt met één lading en hoe laden precies werkt.
- Laadpunten in de buurt: duidelijke wens voor meer laadpunten, die sneller werken. Er zijn verschillen per wijk. Mensen vinden dat er beter gehandhaafd moet worden op de prijzen van de aanbieders en dat prijzen duidelijker mogen zijn.
- Subsidies en geld: verdeeld. Subsidie helpt, maar voelt soms oneerlijk. Vooral mensen met een lager inkomen of die een tweedehands auto willen, lopen tegen grenzen aan.
- Tijd en beleid: behoefte aan duidelijkheid over wanneer welke regels gaan gelden (zones, vergunningen). Grotere investeringen (zoals een elektrische auto) doe je immers alleen wanneer je duidelijkheid hebt over het beleid in de komende jaren.
- Sommigen willen vooral minder auto's in de stad in plaats van elektrische vervangers. In hun woorden: blijf niet hetzelfde gedrag stimuleren.

Wat zagen mensen als kansen of goede ideeën?
- Duidelijke en simpele informatie (B1) met rekenvoorbeelden over kosten en verbruik.
- Uitleg over slim laden ('s nachts, bij lage tarieven).
- Meer buurtoplossingen: deelauto's dichterbij, gezamenlijke laadpunten.
- Snellaadplekken per wijk en prijsinformatie op laadpalen.
- In de ideale wereld is er ooit een stecker bij elke parkeerplaats. Net als vroeger een parkeermeter bij elke plek.
- Positieve communicatie over voordelen: rustiger, schoner en veiliger verkeer – ofwel een fijnere stad.
- In het algemeen gelooft men eerder in belonen (de wortel) dan straffen (de stok). In de praktijk kan dit echter door elkaar lopen: het verfijnen van parkeertarieven wordt door de één als belonen en door de ander als straffen gezien. Iemand vreesde voor scheve ogen van de buren. Maar: precies dezelfde discussie speelde ooit bij de prijsverschillen voor loodvrije benzine, brengt een deelnemer in herinnering.

Wat vonden mensen lastig of zorgelijk?
- Actieradius, hoge aanschafprijs en onduidelijke onderhoudskosten.
- Onzekerheid over privacy, hacken of afschakelen bij laadpalen. Weerwoord van andere deelnemers: elke nieuwe brandstofauto zit tegenwoordig ook vol elektronica die je kan volgen.
- Fossiele brandstofauto's die laadplekken bezet houden.
- Verschillende tarieven bij snelladen.
- Netcapaciteit, brandveiligheid in oude garages.
- Angst dat lage inkomens of kleine ondernemers worden benadeeld.
- Twijfels over milieuwinst van elektrische auto's, met name door de milieuschade bij de productie en recycling (accu's). En doordat elektriciteit deels fossiel wordt opgewekt.
- Mini-auto's zoals Biro's nemen relatief veel ruimte en laadpalen in. Maar anderen gaven aan hiervan afhankelijk te zijn vanwege handicap.

Wat kan de gemeente doen?
- Eén duidelijk informatiepunt met praktische uitleg, rekenhulpen en mythes/feiten. Of een goede verwijzing naar een partij die mensen betrouwbaar vinden, zoals ANWB. Sommige deelnemers bleken helemaal niet te weten dat er al snellaadplekken voor personenauto's zijn.
- Meer laadpunten: snellaadplekken per wijk, snellere vergunningen en controle op verkeerd gebruik. Noord, o.a. Banne Buiksloot, heeft niet of nauwelijks laadpalen.
- Rondjes rijden op zoek naar beschikbare laadpalen voorkomen. Zou de gemeente hiervoor een oplossing kunnen vinden i.s.m. aanbieders (een app wellicht?).
- Bij invalidenparkeerplaatsen standaard een laadpaal.
- Veilig laden bij huizen makkelijker maken (stoepgootjes, laadpunten in garages).

- Gerichte financiële steun: eenvoudige regelingen voor lagere inkomens en tweedehands auto's. Deelnemers waren onderling verdeeld of dit nu op het pad van de gemeente lag of bij de rijksoverheid.
- Duidelijke planning tot 2030–2035 met overgangsregels en uitzonderingen voor o.a. kleine ondernemers.
- Betere afspraken met deelautobedrijven over beschikbaarheid en kwaliteit per wijk.
- Bij woningcorporaties laadpunten in de parkeergarages afdwingen.

Wat ligt buiten de invloed van de gemeente (maar speelt wel mee)?
- Landelijke regels over belastingen, subsidies en brandstofprijzen.
- Netbeheer en stroomcapaciteit.
- Ontwikkeling van auto's en batterijen door fabrikanten.
- Landelijke regels voor veiligheid en privacy bij elektrisch rijden.
- Laadstress bij vakantie in buitenland onherbergzame plekken.
- Wildgroei aan pasjessystemen voor autoladen, ook buiten Amsterdam/Nederland.
- Een deelnemer zou het ideaal vinden wanneer er ontheffing komt voor korte ritten in de stad, wanneer de auto vooral incidenteel wordt gebruikt voor lagere ritten buiten de stad (maar je moet nu eenmaal de stad in om bij je huis te komen).
- Verschil in kosten tussen thuisladen, in parkeergarages en op straat. Lijkt bijna onmogelijk om dat te kunnen beïnvloeden als gemeente.

5 Rijden op benzine, diesel en andere fossiele brandstoffen tegengaan

Mogelijke maatregelen tegen auto's die uitstoot geven

Hoe dachten mensen erover?
- Een deel vindt: sneller en strenger zijn (minder auto's, zero-emissiezones, hogere kosten voor fossiele brandstof-auto's).
- Een ander deel vindt: rustiger en eerlijker invoeren (rekening houden met lage inkomens, ouderen, mantelzorg, kleine ondernemers).
- Doel (schonere lucht, mooie stad) krijgt begrip, maar mensen willen duidelijkheid, betaalbaarheid en alternatieven.

Wat zagen mensen als kansen of goede ideeën?
- Prijsprikkels: fossiel rijden duurder maken (parkeertarief, vignet, heffing) en elektrisch/alternatieven goedkoper.
- P+R uitbreiden (groter, vaker, veilig, goedkope of gratis OV-doorreis).
- Autoluwe/-vrije zones in (delen van) de binnenstad; parkeerplaatsen ombouwen naar groen/ruimte.
- Kennisbank/voorlichting van de gemeente over effecten, regels, veiligheid en kosten (fossiel vs elektrisch).
- Laadbeleid verbeteren: meer snellaadplekken per wijk, transparante laadtarieven, ruimte voor kabelgootjes waar het kan.
- Handhaving op vervuilende tweewielers/scooters en overschrijdingen.
- Hybrides in de stad verplicht elektrisch laten rijden (technisch afdwingbaar, afhankelijk van type hybride?).

Wat vonden mensen lastig of zorgelijk?
- Betaalbaarheid: elektrische auto's en micro-auto's duur; OV vaak duurder met meerdere personen.
- Kleine ondernemers/MKB: angst om klussen in de stad niet meer te kunnen doen.
- Bereikbaarheid & veiligheid: P+R 's avonds/nacht; minder haltes; afstand tot OV.
- Laadinfrastructuur: laadpalen vaak vol, uiteenlopende tarieven; kabelgootjes verboden in veel straten.
- Onzekerheid over tijdlijn en regels (wat mag wanneer? hoe lang nog met hybride/benzine?).
- Discussie over effecten: fijnstof door banden/gewicht, netcongestie, brandveiligheid, privacy bij laadpalen.

- Draagvlak: zorgen dat “de andere 48%” ook gezien wordt; participatie en tempo.
- Pas op voor waterbedeffect bij invoeren van emissievrije zones.

Wat kan de gemeente doen?
- Duidelijke routekaart publiceren (per jaar: welke voertuigen/gebieden, wat zijn de opties per situatie).
- Differentieer parkeertarieven: fossiel (en zwaarder) duurder; elektrisch goedkoper.
- Zero-emissiezones gefaseerd invoeren met heldere mijlpalen; combineer met meer P+R (groter, goedkoper, veilige garages) + OV-doorreis inbegrepen. Een wethouder zou hebben gezegd de P+R plekken te willen verkleinen en te verminderen. Dat wordt zeer onlogisch en onverstandig gevonden.
- Denk breder dan ‘binnen de ring’ en neem juist ook de A10 zelf mee als deel van emissievrije zone.
- Laadbeleid aanscherpen:
  - Minimumnormen voor dekking en beschikbaarheid per wijk.
  - Tarieftransparantie en maxima bij concessies op straat.
  - Snellaadhubs per buurt.
  - Waar mogelijk kabelgootjes/gevel-laadpunten toestaan met spelregels (toegankelijkheid/veiligheid). Het vreemde is dat kabelgootjes in Weesp wel mogen en in Amsterdam niet.
- Handhaving intensiveren op oude (brom)fietsmotoren/tweetakt en foutparkeren bij laadplekken.
- Voorlichting/kennisbank: feiten over gezondheid/uitstoot, kostenvergelijk, subsidie- en uitzonderingswijzer, “wat betekent dit voor mij?”-tool.
- OV en fiets aantrekkelijker maken: betere frequentie/haltes (ook ’s nachts), veilige oversteekpunten, bredere paden; koppelen aan P+R.
- Breng de maximumsnelheid op de hele ring terug naar 80 km p/uur, 24/7.
- Buitenlandse personenauto's (welke voornamelijk van toeristen zijn) weren binnen de grachtengordel.
- Overgangsregels & uitzonderingen (genoemd door deelnemers):
  - Begin in aanloop naar autoloze of emissievrije zones met autoloze weekenden/zondagen waarbij er in het centrum niet met auto’s gereden mag worden. Op die manier kan je goed communiceren over de noodzaak van een uitstootvrije zone, en zorgt dit voor een zachtere landing van de maatregel.
  - Of experimenteer met het ‘rijden op even en oneven dagen’, zoals dat al gebeurt in Athene. Bijvoorbeeld: ‘alle even huisnummers mogen op maandag, woensdag, vrijdag en zondag autorijden’, terwijl de oneven nummers dat alleen op de rest van de andere dagen in de week mogen.
  - Tijdelijke ontheffingen voor bewoners met recent gekochte auto’s, mantelzorgers, mensen met beperking, en kritieke zorgbezoeken.
  - MKB/zzp met aantoonbare noodzaak: uitstel/ontheffing of maatwerk (tijdpad, max. dagen/jaar, route/venstertijden).
  - Hybrides toegestaan binnen zone alleen in elektrische modus (technisch geborgd).
  - Bezoekersregeling via P+R en dagvergunning voor bijzondere situaties (verhuizing, werkzaamheden).
  - Sommige deelnemers pleiten voor rustiger uitfaseren van fossiele brandstofauto’s, zo raak je bezitters van oudere auto’s niet te hard.
  - In plaats van veel verschillende ingewikkelde regels kun je het heel simpel maken: bij aanschaf nieuwe auto’s (cq. verlenen parkeervergunning) alleen uitstootvrije auto’s. Zo faseer je de oudere vanzelf uit.
  - Sloop/omschakel-steun en koop/leen-opties voor betaalbare lichte voertuigen (micro-auto’s) en deelmobiliteit.

Wat ligt buiten de invloed van de gemeente (maar speelt wel mee)?
- Landelijke wet- en regelgeving: rekeningrijden/accijnzen/belastingen, verkoopverboden, RDW-eisen, privacy.
- Netcapaciteit en investeringen door netbeheerders.
- Prijs en aanbod van (elektrische) voertuigen en batterijen.
- Trein/regionaal OV-tarieven en dienstregelingen (Vervoerregio/NS).
- Economische factoren (inkomens, rentestanden) die keuzes beïnvloeden.
- Corona-effecten (minder verkeer) waren tijdelijk en niet door de gemeente te sturen.

6 Tijdpad Amsterdam 100% uitstootvrij

Per wanneer moet Amsterdam alle uitstootgevende auto's verbieden?

Hoe dachten mensen erover?
- 2030 is te snel en vaak niet haalbaar. Genoemde alternatieven: 2035, 2040 of 2050.
- Gefaseerd invoeren krijgt steun (eerst centrum/per gebied) of via uitsterfbeleid: na een datum géén nieuwe fossiele auto's meer, bestaande auto's oprijden.
- Doel (schone lucht/gezondheid) wordt begrepen, maar duidelijke uitleg en vooraf zekerheid zijn nodig.

Wat zagen mensen als kansen of goede ideeën?
- Heldere routekaart met datum + overgangsregels; inwoners op tijd informeren op logische momenten (bijvoorbeeld rond aankoop/afschrijving van een auto).
- Faseren per gebied en leren van de eerste zone(s).
- P+R en overstappunten net buiten de zone; goede keten met OV/fiets.
- Deelauto's beter beschikbaar (ook tussen steden/one-way); positieve communicatie over voordelen.

Wat vonden mensen lastig of zorgelijk?
- Kosten van een (tweedehands) EV, vooral voor lagere/middeninkomens en kleine ondernemers.
- Laadplekken en netcapaciteit; spanning tussen minder parkeerplekken en meer laadplekken.
- Bezoek en mantelzorg: bereikbaarheid/parkeren aan de rand.
- Hybride voelt als tussenstap, maar handhaving in zone is lastig (camera's zien niet of je elektrisch rijdt).
- Vrijheid/keuze, klassiekers, brandveiligheid in (oude) garages.
- Onzeker subsidiebeleid en restwaarde.

Wat kan de gemeente doen?
- Realistisch tijdpad kiezen en helder communiceren (bijv. 2035/2040), met overgangsregels:
  - Uitsterfbeleid: vanaf een vaste datum geen nieuwe fossiele auto's (en/of geen nieuwe parkeervergunning voor fossiel); bestaande auto's mogen oprijden.
  - Aankoopmoment-communicatie: proactieve brieven/berichten ("uw auto is rond jaar X afgeschreven; vanaf datum Y verandert dit voor u").
  - Gefaseerd per gebied: starten waar effect/haalbaarheid groot is (bijv. centrum), daarna uitbreiden; telkens evalueren en bijstellen.
  - Bezoekersroute: P+R's laten meebewegen met de zone (net buiten de grens), duidelijke overstap op OV/fiets.
  - Laadbeleid versnellen met wijkplanning en handhaving (plekken vrij na vol).
- Uitzonderingen/ontheffingen (genoemd aan tafel)
  - Klassiekers/oldtimers: behoud of maatwerk-ontheffing.
  - Medische situaties / beperkte mobiliteit / mantelzorg: toegang of praktische uitzonderingen (kort parkeren/laden/lossen bij de woning).
  - Kwetsbare groepen (o.a. kleine ondernemers genoemd, al valt dit formeel onder bestelwagens): hardheidsclausules/maatwerk.
  - Bezoek: oplossingen via P+R en duidelijke bezoekersregeling.
- Draagvlak vergroten: B1-uitleg over waarom (gezondheid/normen), eerlijke kostenvoorbeelden, en positieve voorbeelden.

Wat ligt buiten de invloed van de gemeente (maar speelt wel mee)?
- Landelijke wetgeving: zonder aanpassing kan Amsterdam benzineauto's niet zelf verbieden (diesel kan via milieuzone).
- Rijksbelastingen/subsidies en hun voorspelbaarheid.
- Netbeheer/capaciteit.
- Prijs/aanbod en techniek van (tweedehands) EV's.