

Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs



Aan Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid

t.a.v. Anouk Kors en/of Lidy Miermans – Inspraak Schone lucht voor Amsterdam

Postbus 95089

1090 HB Amsterdam

Betreft: Inspraakreactie FEHAC MZ Amsterdam

Bunnik, 2 maart 2016

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij treft u de inspraakreactie van FEHAC aan inzake de uitbreiding van de milieuzone Amsterdam met bromfietsen etc.

FEHAC is gaarne bereid dit stuk in een gesprek toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Bert de Boer
Voorzitter
06-54317390
voorzitter@fehac.nl

Bert Pronk
Public Affairs
06-36592745

Bijlage(n).

Mobiliteitshuis

Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik

T (085) 303 46 51

secretariaat@fehac.nl
www.fehac.nl

KvK 40506048
NL 72 ABNA 0550 232 443
NL 92 INGB 000 3712 300

Inspraakreactie met FEHAC-standpunt over uitbreiding milieuzone en invoering schoner parkeren

De FEHAC is dé organisatie in Nederland voor behartiging en bevordering van de gemeenschappelijke belangen van eigenaren van voertuigen die uit historisch oogpunt in stand worden gehouden, de zogenaamde oldtimers. In dit verband komt de FEHAC óók op voor de belangen van eigenaren van o.a. oldtimer brommers, bestelwagens en bussen.

De FEHAC heeft kennisgenomen van het besluit van het College om de maatregelen uit het Maatregelpakket “Schone Lucht voor Amsterdam: op weg naar uitstootvrij 2025” die betrekking hebben op de milieuzones en schoner parkeren voor inspraak vrij te geven, en de FEHAC maakt graag gebruik van deze inspraakmogelijkheid, zowel ten behoeve van haar achterban die in Amsterdam woonachtig of gevestigd is, als in het belang van haar achterban elders in het land.

Definitie ‘historisch voertuig’

De FEHAC is lid van de overkoepelende wereldorganisatie van nationale oldtimer federaties FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens). In dit verband staan wij in deze reactie ook stil bij de internationale aspecten van de voorgestelde milieuzones.

Ter afbakening van de voertuigen waarvoor wij ons inzetten hanteren wij de criteria van de definitie van <historic vehicles> die de FIVA heeft vastgesteld:

- dat minstens 30 jaar oud is
- dat bewaard en onderhouden wordt in een historisch juiste conditie
- dat niet gebruikt wordt als dagelijks vervoersmiddel
- en dat hierdoor deel uitmaakt van ons mobiel cultureel erfgoed

Deze definitie is in iets andere bewoordingen overgenomen in de EU-wetgeving (in Europese Richtlijn 2014/45 m.b.t. de periodieke voertuigkeuring); ook in die definitie wordt een leeftijdsgrens van 30 jaar gehanteerd.

Voor alle oldtimers geldt: ze zijn in eigendom om bewaard te blijven. Dat betekent natuurlijk niet dat ze niet van eigenaar kunnen wisselen. Het kenmerk <authenticiteit> houdt in, dat deze voertuigen voertuigtechnisch voldoen aan de in het jaar van eerste toelating gestelde eisen, onder andere op milieugebied.

Erfgoedbescherming

De inzet van FEHAC en FIVA is dat historische voertuigen op de openbare weg gebruikt mogen blijven worden. Dat is waarvoor ze gemaakt zijn, en daar komen deze voertuigen het beste tot hun recht als exponenten van ons mobiele erfgoed. Regelmatige beweging is ook van belang voor het in goede werking houden van de mechanische onderdelen van deze voertuigen.

Nationaal én internationaal heeft het mobiele erfgoed inmiddels erkenning gekregen. Nationaal in de Erfgoedwet, die per 1 juli 2016 in werking treedt. Voor het eerst komt er daarmee één integrale wet die betrekking heeft op onze museale objecten, musea, monumenten en archeologie. Dit maakt een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk.

Het lijkt geen twijfel dat ook oldtimers onder de bescherming van deze wet vallen. Tijdens de behandeling van de Erfgoedwet in de Tweede Kamer op 11 juni 2015 verklaarde de Minister het



volgende: “de definitie cultuurogoed is zo ruim geformuleerd dat hier alle roerende zaken onder vallen, van schilderijen tot zilverwerk en van beeldhouwkunst tot oldtimers” en verder: “Ik wil hierbij dan ook benadrukken dat er geen enkel misverstand over kan bestaan dat mobiel erfgoed (vervoermiddelen) als cultuurogoed onder het bereik van de wet valt.”

Internationaal is er net een belangrijke mijlpaal door de FIVA bereikt: de UNESCO wordt beschermheer van het door de FIVA uitgeroepen World Motoring Heritage Year, 2016. Het jaar van het 50-jarig bestaan van FIVA. Dit is een belangrijke stap in de erkenning van het mobiele erfgoed van de weg als Werelderfgoed door de UNESCO.

De eigenaren van historische voertuigen zijn de hoeders van dit erfgoed. Zij verdienen daarom bescherming en mogen niet de dupe worden van maatregelen die bezit en gebruik van oldtimers beperken of zelfs onmogelijk maken. En helaas leiden de voorgestelde maatregelen tot deze drastische en daarmee ontoelaatbare gevolgen, met name voor de bromfietsen.

“Youngtimers”

De doelstelling van de FEHAC en de FIVA om historische voertuigen te behouden impliceert dat we ons ook beijveren om eigenaren te beschermen die voertuigen bezitten die kansrijk onderweg zijn naar de leeftijdsgrens van 30 jaar, voertuigen dus die nu al gekoesterd worden om voor later te behouden. We zetten ons ook voor deze voertuigen in, waarvoor we de leeftijdsgrens op 25 jaar stellen, mede gezien onze statutaire doelstelling.

Grondslag van de maatregelen

In diverse landen van de EU en ook in Nederland zijn al milieuzones ingevoerd. Telkens is dat gebeurd om aan de door EU vastgestelde luchtkwaliteitsnormen te kunnen voldoen, met name op gebied van NOx en fijn stof (PM 10), dat is het wettelijk kader voor zulke vergaande maatregelen.

In de stukken rond deze maatregelen wordt echter klip en klaar gesteld dat de door u voorgenomen maatregelen niet op die EU-richtlijnen zijn gebaseerd, noch op nationale wetgeving, maar bedoeld zijn ter bevordering van de gezondheid van de Amsterdamse bevolking. We betwijfelen echter of u hiertoe bevoegd bent. Er is immers geen enkel nationaal of internationaal kader voor zulke maatregelen.

Natuurlijk is de inzet voor de gezondheid van de bevolking zeer prijzenswaardig, maar mag in een rechtsstaat niet verlangd worden dat maatregelen die een dusdanige, blijvende impact hebben op eigendom en gebruik van bepaalde voertuigen, en alle sociale aspecten in verband daarmee, een wettelijk fundament moeten hebben, nationaal of internationaal? Des te meer omdat de maatregelen niet alleen effect hebben op de mobiliteit van de Amsterdammers die in bezit zijn van de voertuigen waarvoor de gemeente Amsterdam geheel of gedeeltelijk verboden gebied wordt; alle berijders van de buitengesloten voertuigen krijgen er mee te maken, ook die uit het buitenland. Verder wordt het voor vele bromfietzers van buiten de stad onmogelijk om door Amsterdam naar een bestemming buiten Amsterdam te rijden (zie hierover meer onder <Amsterdam als corridor voor bromfietsverkeer> en onder <handhaving>).

Bovendien vinden we de feitelijke onderbouwing van de maatregelen zeer mager, zowel wat betreft de vermeende schadelijkheid van de emissies van bromfietsen (met name kwantitatief) als wat betreft het vermeende positieve effect op de gezondheid. Onder <proportionaliteit> leest u daarover meer.

Overigens hebben we in de vele documenten die we ten behoeve van deze reactie moesten doornemen ook geen verwijzing gevonden naar een besluit van de Gemeenteraad om voor het instellen van milieuzones (en het nieuwe parkeerbeleid) de tot nu toe gehanteerde grondslag (voldoen aan wettelijke luchtkwaliteitsnormen) te verlaten, en om het bezit en gebruik van een aanzienlijke aantallen van volstrekt legitiem tot de weg toegelaten voertuigen (zowel binnenlands als buitenlands) voortaan afhankelijk te stellen van criteria die nergens verankerd zijn.

We vragen ons ook af of de voorgenomen beperkingen geen strijd opleveren met het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer van 1968 (door Nederland geratificeerd in 2008). We verwijzen met name naar de volgende passages in art. 3.5:

Art. 3.3 - Subject to the exceptions provided for in Annex 1 to this Convention, Contracting Parties shall be bound to admit to their territories in international traffic motor vehicles and trailers which fulfil the conditions laid down in Chapter III of this Convention and whose drivers fulfil the conditions laid down in Chapter IV

Art. 3.5 - Contracting Parties shall be bound to admit to their territories in international traffic cycles and mopeds which fulfil the technical conditions laid down in Chapter V of this Convention and whose drivers have their normal residence in the territory of another Contracting Party.

Proportionaliteit

Wanneer de Gemeente Amsterdam wél bevoegd zou zijn om zulke maatregelen te treffen is de volgende vraag, of ze na afweging van belangen houdbaar zijn. Spitsen we die vraag toe op de eigenaren van oldtimers (en youngtimers) die er door gedupeerd worden, dan kunnen wij de maatregelen niet anders dan als disproportioneel betitelen. Dit in het licht van de vaststelling:

1. dat de maatregelen niet dienen om aan de EU luchtkwaliteitsnormen te voldoen
2. dat, in ieder geval wat betreft de zwaarst getroffen groep - de brom- en snorfietsers - ook geconstateerd wordt dat zij geen bijdrage van enige betekenis hebben in de uitstoot van NOx en PM 10
3. dat er grote vraagtekens te plaatsen zijn bij de juistheid en gegrondheid van de TNO onderzoeken die de voorstellen begeleiden, met name het onderzoek naar het effect van bromfietsen op de gezondheid (bijlage 4)
4. dat met name laatstgenoemd rapport voor een leek, en daarmee ook voor de leden van de Gemeenteraad die over deze voorstellen moeten besluiten, onbegrijpelijk is; zo zijn de verwijzingen in het TNO rapport "Bijdrage van bromfietsen etc." op p. 17/28, onder 4.3., naar tabel 7 van de bijlage, volstrekt niet te volgen c.q. niet congruent met die tabelⁱ
5. dat er zowel in de TNO analyse van de milieuzone voor bestelwagens etc. als in die voor de parkeermaatregelen staat dat de effecten verwaarloosbaar zijn voor de doelen waarvoor de gemeente verplicht is beleid te hebben (met name NOx en PM 10), terwijl we er niet in lezen dat ze wezenlijk bijdragen aan de door de gemeente in het leven geroepen gezondheidsdoelen
6. dat de maatregelen er toe leiden, dat eigenaren van oldtimers / youngtimers afstand moeten doen van hun voertuig (of voertuigen, met name bij bromfietsen gaat het soms om hele verzamelingen), zonder dat er ook maar één letter te vinden is over materiele compensatie
7. dat het bij oldtimers niet alleen om bezit en gebruik gaat, maar om een passie die meestal gedeeld wordt in clubverband, met vrienden of in familiekring, en dat de eigenaren dus van overheidswege gedwongen worden om een belangrijk onderdeel van hun sociale

leven op te geven, waardoor ook het lidmaatschap of zelfs voortbestaan van (lokale) oldtimer verenigingen op het spel wordt gezet

8. dat juist de mensen die zich hebben ingezet voor duurzaam, dus langdurig gebruik van bepaalde voertuigen, en daarin navenant hebben geïnvesteerd, onevenredig worden benadeeld
9. dat er ook geen woord te vinden is over de impact op bedrijven waarvan de omzet in behoorlijk mate afhangt van oldtimer klandizie
10. en - last but not least - dat de categorie van eigenaren wordt getroffen die het minste aantal kilometers maakt; uit onderzoek van de FEHAC en de FIVA blijkt telkens weer dat oldtimers hoogstens 10% van het jaarkilometrage van hun moderne evenknieën rijden (en zeker voor bestelwagens en bussen is dit percentage nog aanzienlijk lager); degenen die het minst aan het probleem bijdragen worden dus het zwaarst benadeeld; in dit verband spreken we er onze verbazing over uit dat de TNO de berekeningen voor het effect van de maatregelen heeft gebaseerd op een "inschatting" door de gemeente van dagelijks per bromfiets afgelegde afstanden, zonder daar zelf onderzoek naar te hebben gedaan en zonder nader in te gaan op de onderbouwing van de inschatting (zie p. 7/28 van bijlage 4: "volgens de gemeente Amsterdam etc.").

Wat betreft de specifieke maatregelen hebben we nog de volgende opmerkingen en vragen.

Bromfietsen

De maatregel dreigt een categorie voertuigen te treffen, die als geen ander bij het Nederlandse mobiele erfgoed behoort. Nergens anders in Europa was de bromfiets zo'n populair vervoermiddel, in de jaren 50 van de werkende man en vrouw die zich nog geen auto konden veroorloven, in de jaren 60 en 70 van scholieren en studenten. Bromfietsen zijn ongeveer net zo Nederlands als draaiorgels, het zou daarom ongehoord zijn het bezit en gebruik van oldtimer bromfietsen totaal aan banden te leggen in de hele gemeente Amsterdam, en daarmee zelfs in landelijk gebied en op plaatsen waar de verbetering van de gezondheid slechts theorie kan zijn.

Amsterdam als corridor voor bromfietsverkeer

Wie op de brommer van bijvoorbeeld Badhoevedorp of Weesp of naar Volendam (of andersom!) wil moet daarvoor gebruik maken van het door de gemeente Amsterdam beheerde wegennet. Hij of zij kan immers geen gebruik maken van de door het Rijk beheerde snelweg. Maar de gemeente Amsterdam snijdt deze verbinding af voor wie een te oude brommer heeft, inclusief de liefhebbers van oldtimer brommers die een tourritje boven of onder Amsterdam willen maken. Als er al een alternatieve route is, dan moet hiertoe een onaanvaardbaar grote omweg gemaakt worden. De gemeente treedt hiermee naar onze mening buiten zijn bevoegdheid als wegbeheerder, "détournement de pouvoir" in bestuursrechtelijke taal.

Bestelwagens

We stellen vast dat het voornemen is om alleen diesel bestelwagens (met een DET van vóór 1-1-2000) per 1 januari 2017 te bannen, en met name uit het centrum. Hoeveel oldtimer bestelwagens (diesel bestelwagens van 30 jaar of ouder) hierdoor getroffen worden hebben we niet in de gepubliceerde stukken gevonden. Maar ongetwijfeld zitten hier eigenaren van oldtimer campers op bestelwagenkenteken tussen. Dit zijn mensen die hun voertuig doorgaans alleen gebruiken om af en toe de stad te verlaten voor toerisme en recreatie. We dringen erop aan dat de gemeente in kaart brengt om hoeveel particuliere eigenaren van oldtimer bestelwagens het gaat. Wanneer het, zoals

we verwachten, een beperkt aantal betreft is dat des te meer reden voor een uitzonderingsmaatregel (zie ook <uniform Europees beleid>).

Taxi's en bussen

We gaan ervan uit, dat er in Amsterdam geen oldtimers als taxi in gebruik zijn, maar hebben hier geen zekerheid over. Daarom zouden we het op prijs stellen, Indien de gemeente informatie hieromtrent zou kunnen geven; wellicht oldtimers / youngtimers op taxi-kenteken die bij huwelijken worden ingezet?

Oldtimer bussen zijn er wel. Dit zijn zeer gewaardeerde verschijningen bij sommige publieksevenementen, te denken is bijvoorbeeld aan Monumentendag. Maar ook particulieren zetten zulke voertuigen regelmatig in. Het is daarom gerechtvaardigd dat er een uitzonderings- of ontheffingsregeling voor oldtimer bussen komt.

Nieuw parkeervergunningbeleid

De maatregel dat er voortaan geen parkeervergunning wordt verstrekt voor een voertuig dat vóór 1992 (benzine) of vóór 2005 (diesel) is toegelaten, ook niet wanneer het een wijziging op een bestaande vergunning betreft, maakt vooral inbreuk op immateriële rechten. Het is niet aan de gemeente Amsterdam om te bepalen of haar inwoners een oldtimer mogen bezitten of niet, c.q. om de oldtimer die al in bezit is door een ander te vervangen. We hebben er al op gewezen dat het milieueffect van de maatregel vrijwel nul is, zie de duidelijke tekst in het TNO-document, bijlage 3:

Het verwachte effect op de NO₂-concentratie in 2017 is zeer beperkt (<<0,05 µg/m³). Het effect op de PM₁₀-concentratie is zelfs verwaarloosbaar klein. Voor EC is wel een effect te verwachten van ongeveer 0,04 µg/m³, ofwel 8% van de lokale bijdrage aan de EC-concentratie.

EC is een diesel-emissie. Graag vernemen we hoeveel diesel personen- en bestelwagens ouder dan 30 jaar een parkeervergunning hebben, en wat het EC-effect van deze groep is. In ieder geval wat betreft benzine-oldtimers is duidelijk dat de maatregel disproportioneel (zie ook onder <proportionaliteit>, punt 5).

Oldtimers in de beleidsstukken

Tot onze verbazing en teleurstelling komen oldtimers in de wereld van de Amsterdamse beleidsmakers kennelijk niet voor. Er wordt met geen woord over gerept, met uitzondering van feitelijke vermelding in de TNO-bijlage met betrekking tot parkeren. Zonder enige uitleg wordt daarin de leeftijdsgrens van 40 jaar gehanteerd die in de fiscale wetgeving terecht is gekomen (terwijl er nota bene nog een overgangsregeling is voor voertuigen tussen de 25 en 40 jaar). We vinden dit getuigen van onzorgvuldig beleid.

Europese guidelines voor uitzonderingsbeleid

Zeer velen is het een doorn in het oog dat er landen zijn waarin er geen nationale kaders voor de instelling van milieuzones zijn. Nederland is helaas zo'n land, en Amsterdam wil kennelijk het zijne doen om de al bestaande lappendeken nog onoverzichtelijker te maken.

Deze versnipperde aanpak heeft ertoe geleid dat de Europese Commissie aan guidelines werkt die EU-breed moeten worden gerespecteerd. Het pleidooi van de FIVA om "historic vehicles" (dus

voertuigen van 30 jaar en ouder) mee te nemen in uitzonderingsregelingen heeft gehoor gevonden, zoals blijkt uit bijgaand schrijven, gericht aan de voorzitter van de Historic Vehicle Group van het Europese Parlement.

Dit is een duidelijk signaal, waaraan een gemeente die enorme aantallen gasten uit het Europese buitenland ontvangt niet voorbij mag gaan, zowel voor de bestaande als nu voorgestelde milieuzonering. Onze oproep is aldus om recht te doen aan de Europees vastgestelde definitie van historische voertuigen, en ook om u te oriënteren op de aanpak in Duitsland. Daar, het land met de meeste milieuzones van de hele EU, geldt al vele jaren een nationaal kader voor een generieke uitzondering van oldtimers, die in de praktijk prima werk. Deze regeling wordt terecht als voorbeeld gesteld.

Handhaving

Ook hierover vinden we niets in de voor inspraak vrijgegeven stukken. Maar we begrijpen dat ook voor deze milieuzones met cameratoezicht zal worden gewerkt. Hoe dit uitvoerbaar is voor de controle op bromfietsen is ons een raadsel. Maar de enorme inbreuk op de privacy, een totale bewaking van alle bromfietsverkeer in alle delen van de gemeente, baart ons nog veel meer zorgen. Dit aspect zal toch zijn getoetst, we nemen aan in samenspraak met de Autoriteit Persoonsgegevens; wat zijn hieromtrent de conclusies?

Verder vragen we ons af, of en hoe buitenlandse verkeersdeelnemers gecontroleerd zullen worden. Wanneer in de praktijk alleen Nederlandse voertuigen kunnen worden gecontroleerd (en beboet) dan is dat ons inziens een vorm van discriminatie, dus niet acceptabel.

We zijn uiteraard zeer benieuwd naar de reactie op onze inspraak. Toen de gemeente Amsterdam in 2008 de invoering van een milieuzone voor personenauto's overwoog trad de verantwoordelijk wethouder ruim voordat de plannen werden gepubliceerd in overleg met de FEHAC. We vertrouwen erop dat de gemeente ons ook deze keer als serieuze gesprekspartner zal willen meenemen in het verdere traject.

Met vriendelijke groeten,

FEHAC

De FEHAC (Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs) stelt zich vanaf haar oprichting (1976) ten doel de belangen te behartigen van de eigenaren en houders van historische voertuigen. Het gaat als regel om voertuigen van 25 jaar en ouder. De FEHAC telt bijna 200 leden, Nederlandse verenigingen en stichtingen die samen circa 70.000 personen vertegenwoordigen. Al deze mensen spannen er zich er voor in om de historische voertuigen die zij bezitten zijn in stand te houden, met inzet van kennis, kunde en tijd, en volledig uit eigen middelen. Zo zorgen zij er voor, ondersteund door een hele bedrijfstak, dat er in Nederland een rijke en gevarieerde collectie historische voertuigen behouden blijft; niet alleen personenauto's, maar ook bromfietsen, motorfietsen, autobussen, bedrijfsvoertuigen, legervoertuigen, aanhangwagens en tractoren. In haar ruim 35-jarige bestaan is de FEHAC uitgegroeid tot dé gesprekspartner van de overheid op het gebied van regelgeving voor klassiekers.

De FEHAC is aangesloten bij de FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) en vertegenwoordigt de sector wegvoertuigen in de stichting Mobiele Collectie Nederland.

