Verbod in Soest op brandstofscooter/brommer?

Aanleiding
In de omgevingsvisie staat dat we willen overstappen naar CO_2 neutrale vormen van vervoer. In het omgevingsprogramma Mobiliteit onderzoeken we daarom of een verbod op brandstofscooters mogelijk is. We brengen daarom in beeld hoeveel CO_2 scooters in Soest uitstoten, in hoeverre een verbod een effectieve maatregel is die bijdraagt aan de doelstelling vanuit de energietransitie en of een verbod juridisch mogelijk is.

Is een verbod op brandstofscooter/brommer mogelijk?
Ja dat is juridisch mogelijk. In Nederland zijn er in verschillende gemeente verboden ingesteld op bromfietsers met een verbrandingsmotor. Elke gemeente vult een verbod op zijn eigen manier in. In de grote steden (Amsterdam, Den Haag) geldt voor de gehele bebouwde kom een verbod op 2-takt en 4-takt brom- en snorfietsen (DET van 2010 of ouder). In Enschede geldt een algeheel inrijverbod en parkeerverbod voor brom- en snorfietsen voor de gehele binnenstad. In het centrum van Roosendaal geldt een inrijverbod voor bromfiersers voor de binnenstad dat gekoppeld is aan de venstertijden. Tussen 6:00-11:00 is bromfietsen met een verbrandingsmotor toegestaan.

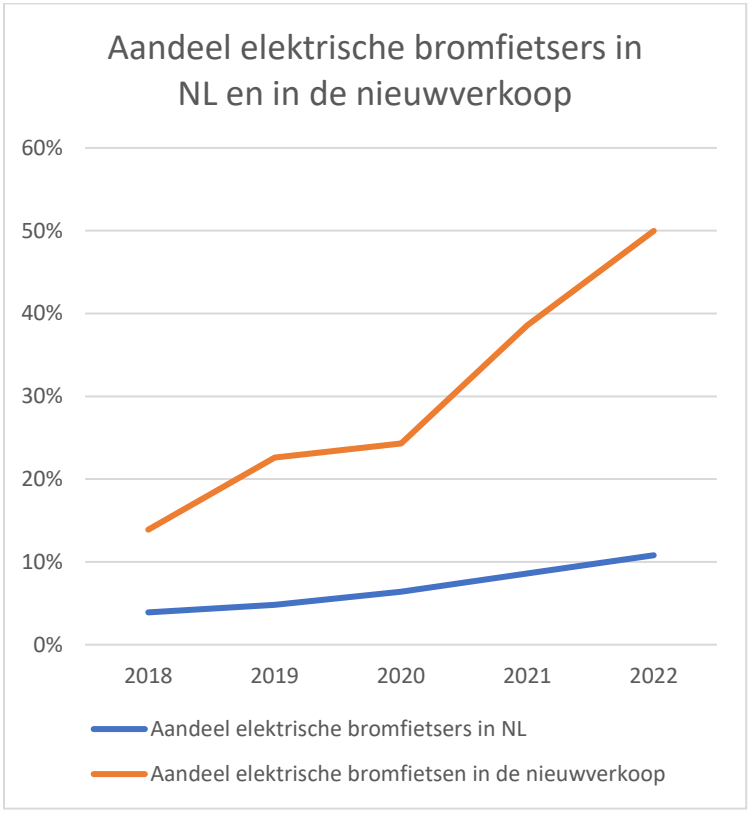
Hoeveel bromfietsers zijn er in Soest?
In Nederland zijn er 1 januari 2023 1.217.763 bromfietsen (snorfietsen, bromfietsen en brommobielen). In de provincie Utrecht gaat het om 77.207 bromfietsers.
In Soest zijn er **2.950** bromfietsers (1721 snorfietsers, 1174 bromfietsers en 55 brommobielen). Een speedpedelec wordt hier als bromfiets beschouwd.
In Nederland is ca. 11% van de voertuigen met bromfietskenteken elektrisch. We gaan ervan uit dat dit percentage in Soest hetzelfde is. Dat betekent dat er 325 bromfietsers elektrisch zijn en 2.625 bromfietsers niet elektrisch.

Moeten we in Soest een verbod instellen op de brandstofscooter/brommer?
Het advies is om geen verbod in te stellen op de brandstofscooter/brommer

Argumenten:

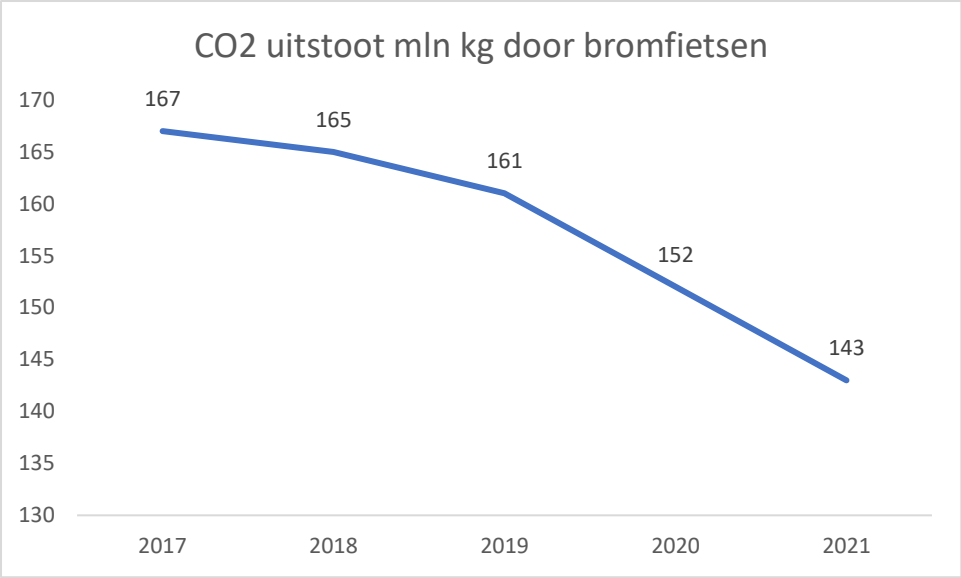
1. *De bromfietser verduurzaamt snel.*
   Het aandeel elektrische bromfietsers in Nederland is in de periode 2018-2022 flink gestegen. Waar in 2018 nog 3,9% van de bromfietsers elektrisch is, is dat aandeel toegenomen tot 10,8% in 2022 (afbeelding 1). De verwachting is dat dit aandeel flink gaat

toenemen. Dat komt omdat het aandeel elektrische bromfietsers in de nieuwverkoop richting de 50% gaat. In 2018 was dat nog 14%.



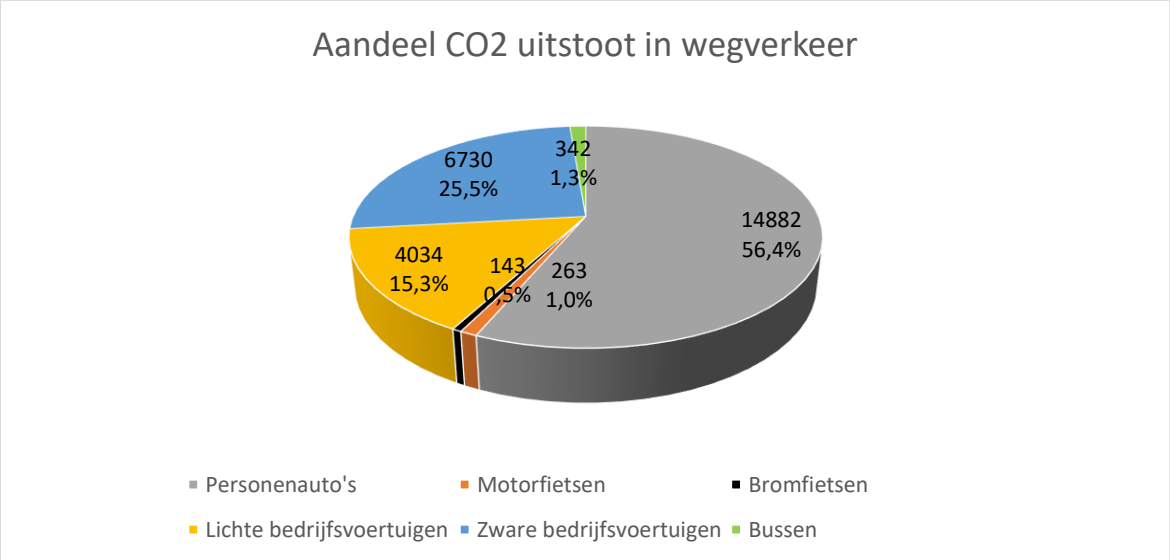
Afbe*elding 1: aandeel elektrische bromfietsers in Nederland in de periode 2018-2022, CBS*

Wanneer er geen verbod wordt ingesteld, zal de CO_2 uitstoot door bromfietsers ook al dalen. Ondanks dat de vervoersprestatie van de bromfietser in de periode 2017-2021 met 4% is toegenomen naar 2,6 miljard kilometer, is door elektrificatie van de bromfietser de CO_2 uitstoot van de bromfietser in diezelfde periode met 14% gedaald (afbeelding 2). Vooral de laatste 2 jaar (2019-2021) is de daling fors (11%). Die dalende trend zal doorzetten, want het aandeel elektrisch bromfietsers zal, zoals hierboven is genoemd, de komende jaren alleen maar toenemen.



Afbeelding 2: CO2 uitstoot bromfietsers in Nederland

2. *Een verbod op brandstofscooters/bromfietsers vraagt grote investeringen en levert een beperkte CO_2 reductie op*
   In Nederland stoot in 2021 het totale wegverkeer 26.934 miljoen kilogram CO_2 uit. Voor alle bromfietsen in Nederland was dat aandeel 143 miljoen kilogram. Oftewel bromfietsers stoten ca. 0,5% CO_2 uitstoot van het totale wegverkeer. Als je dat omrekent voor Soest (naar rato aantal voertuigen) kom je uit op 67,63 miljoen kilogram voor al het wegverkeer in Soest. Bromfietsers hebben daarin een aandeel van 0,36 miljoen kilogram.



Afbeelding 4: Aandeel CO2 uitstoot in wegverkeer

De maximale winst die je in Soest kan behalen door een brandstofscooter/bromfietserverbod is 0,36 miljoen kilogram (0,5% van de totale CO2 uitstoot). Om dat te behalen moet je:

1. Direct een verbod instellen. De CO_2 uitstoot neemt door elektrificatie van bromfietsers jaarlijks af.
2. Een verbod instellen voor de gehele gemeente. Dus ook buiten de bebouwde kom.
3. Een verbod voor alle brandstofscooters/bromfietsers (alle bouwjaren).
4. Strikte handhaving. Handhaving kan op 2 manieren: door techniek of door mensen (boa's). Beide manieren van handhaving brengen hoge kosten met zich mee (zie kader 1). Daarbij geldt hoe groter het gebied waar het verbod van kracht is, hoe hoger de kosten.

Oftewel de reductie die je behaalt als gevolg van een brandstofscooterverbod is afhankelijk van de bovengenoemde keuzes. In ieder geval zal de CO_2 reductie als gevolg van een verbod lager zijn dan 0,36 miljoen kilogram (100% handhaving is simpelweg niet mogelijk).

Een verbod op brandstofscooter/brommers levert een beperkte CO_2 reductie op. Dat komt voornamelijk omdat de CO_2 uitstoot van bromfietsers een klein aandeel vormen van het totale wegverkeer. Een verbod op brandstof vergt veel investering en levert een beperkte bijdrage in de CO_2 reductie.

3. *Een verbod op brandstofscooter vermindert de verplaatsingsmogelijkheden van Soestenaren.*
   Sommige inwoners hebben niet de beschikking van een auto en hebben niet de financiële middelen om een elektrische scooter/speedpedelec te kopen. De aanschaf van een bromfiets op de tweedehandsmarkt is veel goedkoper. Een verbod op brandstofscooters/brommers treft deze groep in hun verplaatsingsmogelijkheden. Hoe groot deze groep is, is niet onderzocht. Een dergelijk verbod draagt in ieder geval niet bij aan het tegengaan van vervoersarmoede.

4. *Een verbod op brandstofscooters/brommers is niet proportioneel*
   Binnen het wegverkeer stoten bromfietsers relatief weinig CO_2 uit (0,5%). Personenauto's (56,4%), lichte bedrijfsvoertuigen (25,5%) en zware bedrijfsvoertuigen (15,3%) stoten het meeste CO_2 uit. Een verbod op brandstofscooters/brommers is daarmee niet proportioneel. Zeker niet als de maatregel ingestoken is vanuit de doelstelling om CO_2 uitstoot tegen te gaan. Dan moet je eigenlijk voor verschillende voertuigen een set aan maatregelen nemen, waarbij een verbod op brandstofscooters/brommers er een van is.

<u>Technische handhaving</u>

Technische handhaving bestaat uit een camerasysteem dat middels kentekenherkenning bromfietsen automatische detecteert. Door een BOA moet achteraf nog gecontroleerd worden of er juist is gedetecteerd. Met camera's worden de logische invalswegen richting een gebied bewaakt. Hierdoor is nagenoeg 100% waterdicht gebied te verkrijgen. De voordelen hiervan zijn permanente controle en nagenoeg 100% 'waterdichte' cordon. De nadelen zijn hoge investeringskosten, jaarlijkse exploitatiekosten, bereikbaarheid van maaltijdbezorgdiensten en handmatige controle vereist voor onjuiste detectie. In Roosendaal bedroegen de kosten voor technische handhaving ca. € 80.000,- en de jaarlijkse exploitatiekosten € 15.000 euro. Het gebied waar het gebod gold was de markt en omgeving. Gemeente Roosendaal geeft aan erg tevreden zijn met de maatregel (geen bezwaren op verkeersbesluit). Daarbij moet wel vermeld worden dat het doel van de maatregel het tegengaan van verkeers- en geluidsoverlast is.





<u>Conventionele handhaving</u>

Hierbij worden de overtreders ter plaatste staande gehouden en bekeurd. De voordelen hiervan zijn: zichtbare handhaving met direct resultaat en geen investeringskosten. De nadelen van conventionele handhaving is dat er geen sprake is van permanente controle, waardoor er een lagere pakkkans is (minder efficient). De kosten van inzet personeel en je hebt geen waterdicht cordon. In Roosendaal werden de kosten voor handhaving ingeschat op € 30.000.

Kader 1