

# Nota van beantwoording Verkeersbesluit milieuzone brom- en snorfietzen Den Haag 2020



**Gemeente Den Haag**

**Beleidsafdeling Stadsbeheer**

**17 april 2020**

# Nota van beantwoording *Verkeersbesluit milieuzone brom- en snorfietsen Den Haag 2020*

## 1. Toelichting zienswijze procedure

Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag heeft van 27 februari tot en met 25 maart 2020 het voorgenomen *Verkeersbesluit* en de *Beleidsregel ontheffingverlening milieuzone brom- en snorfietsen Den Haag 2020* ter inzage gelegd. Deze nota doet verslag van de inspraakprocedure voor het voorgenomen *Verkeersbesluit milieuzone brom- en snorfietsen Den Haag 2020*. Het vat de ingediende zienswijzen samen en geeft de beantwoording van de zienswijzen door het college van burgemeester en wethouders weer. De zienswijzen met betrekking tot de *Beleidsregel ontheffingverlening milieuzone brom- en snorfietsen Den Haag 2020* zijn in een aparte nota van beantwoording opgenomen.

In een eerder stadium (voorjaar 2019) zijn gesprekken gehouden met verschillende groepen stakeholders over de invoering van de milieuzone voor brom- en snorfietsen. Deze gesprekken zijn gevoerd met inwoners, jongeren, kenniscentra, duurzaamheidsorganisaties en buurt- en ondernemersverenigingen, scooterhandelaren en (scooter)belangenverenigingen. De uitkomsten van deze gesprekken zijn gebruikt bij het vormgeven van de ter inzage gelegde concept besluiten.

In deze nota van beantwoording zijn de vragen, opmerkingen en reacties van de indieners en het antwoord van de gemeente daarop opgenomen. Vragen, opmerkingen en reacties zijn niet altijd letterlijk overgenomen. Opmerkingen van gelijke strekking van meerdere personen zijn samengenomen. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is zowel het verkeersbesluit als de beleidsregel ontheffingverlening op één punt aangepast. De twee punten hebben betrekking op een locatie die uitgezonderd wordt van de milieuzone (*Verkeersbesluit*) en op de definitie van een viertakt brom- of snorfiets (*Beleidsregel ontheffingverlening*).

De inwoners van Den Haag en de omliggende gemeenten zijn op verschillende manieren geïnformeerd over de zienswijzeprocedure. Inwoners zijn via de gemeentelijke website en advertenties in huis-aan-huis bladen en via dealers van brom- en snorfietsen op de hoogte gebracht van de zienswijzeprocedure door posters en flyers. Mogelijk hebben de buurgemeenten hun inwoners ook zelf geïnformeerd, bijvoorbeeld via de eigen gemeentelijke website.

Alle indieners van een zienswijze hebben per post of digitaal, afhankelijk van de wijze van indiening, een bevestiging ontvangen. Daarnaast ontvangen indieners van een zienswijze na de besluitvorming een mail of brief met een link naar de nota van beantwoording en het definitieve *Verkeersbesluit en Beleidsregel ontheffingverlening milieuzone brom- en snorfietsen Den Haag 2020*.

## 2. Algemeen beeld van de ingekomen inspraakreacties

De inhoud van de inspraakreacties loopt flink uiteen. Er zijn veel positieve reacties over de voorgestelde maatregel en er zijn oproepen binnengekomen om strengere maatregelen in te voeren. Een groot deel van de respons is kritisch en is o.a. afkomstig van bezitters van oldtimers. De kritische aard heeft er mee te maken dat de gevolgen van de maatregel die de gemeente invoert voor sommigen ingrijpend kan zijn. Daarvan is de gemeente zich bewust.

Aard van de ingediende zienswijze(n)	Verkeersbesluit	Beleidsregel ontheffingverlening	Beiden	Aantal totaal	Percentage
Positief	35	3	1	39	38%
Negatief	35	6	20	61	59%
Vragen	2	0	1	3	3%
<b>Totaal</b>	<b>72</b>	<b>9</b>	<b>22</b>	<b>103</b>	<b>100%</b>

Een tiental reacties is afkomstig uit de buurgemeenten (m.n. Leidschendam-Voorburg en Delft).

### 3. Samenvatting zienswijzen *Verkeersbesluit milieuzone brom- en snorfietsen Den Haag 2020*

<i>Verkeersbesluit milieuzone brom- en snorfietsen Den Haag 2020</i>			
Categorie	Zienswijze belanghebbende	Reactie gemeente	Aanpassing ja/nee
<b>1. Financiële consequenties</b>			
1.a Kosten (particulier)	Ik heb geen geld voor een nieuw voertuig en gebruik van andere alternatieven vind ik te duur.	<p>De gemeente begrijpt dat de maatregel ingrijpend kan zijn. Deze wordt genomen in het belang van de gezondheid van alle inwoners en bezoekers van de stad. De gemeente maakt een belangenafweging waarbij het algemeen belang dat gediend wordt door de maatregel in dit geval zwaarder weegt dan het individuele belang van bezitters van een tweetakt brommer. Om eigenaren van tweetakt brom- en snorfietsen tegemoet te komen, kunnen zij een vergoeding krijgen indien zij het voertuig laten slopen. Zo kunnen inwoners makkelijker overstappen naar een schonere vorm van vervoer (zie ook 1c).</p> <p>Het college verleent daarnaast ontheffingen aan de volgende doelgroepen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Viertakt voertuigen met een datum eerste toelating van vóór 1 januari 2011;</li> <li>• Historische brom- en snorfietsen (van 30 jaar en ouder), de zogenaamde “oldtimers”;</li> <li>• Brom- en snorfietsen waarvan het gebruik door de houder noodzakelijk is vanwege medische redenen;</li> <li>• Brom- en snorfietsen van vóór 2011 die elektrisch zijn aangedreven.</li> </ul>	nee

1.b Financiële schade (ondernemer)	Ik ondervind financiële schade ten gevolge van deze maatregel en ga mogelijk failliet door de invoering van deze maatregel. Dealers lopen omzet mis vanwege het niet meer kunnen verkopen en onderhouden van tweetakt brommers.	De gemeente begrijpt dat de maatregel ingrijpend kan zijn. De maatregel wordt genomen in het belang van de gezondheid van alle inwoners en bezoekers van Den Haag. De gemeente maakt daarom een belangenafweging, waarbij het algemeen belang (dat gediend wordt door de milieuzone) in dit geval zwaarder weegt dan het individuele bedrijfsbelang. De gemeente probeert een eventuele financiële schade te beperken door het instellen van een sloopregeling met een financiële tegemoetkoming bij de aanschaf van een duurzamer alternatief.	nee
1.c Hoogte subsidie	<p>Is er een subsidieregeling voor brom- en snorfietsen?</p> <p>Waarom is deze niet hoger, zodat eigenaren van een tweetakt brom- of snorfiets volledig gecompenseerd worden?</p> <p>Waarom is er een hogere vergoeding beschikbaar voor</p>	<p>Ja, er is een subsidie beschikbaar voor het laten slopen van een oude brom- of snorfiets. Voor een gesloopte brom- of snorfiets krijgt u van de gemeente een tegoed van €400,00.</p> <p>Heeft u een geldige Ooievaardspas? Dan krijgt u een tegoed van €750,00. U kunt het tegoed besteden aan bijvoorbeeld een (elektrische) fiets of bakfiets, een elektrische brom- of snorfiets, het openbaar vervoer en het huren van deelauto's. De regeling loopt tot en met 31 december 2020 of tot het budget op is.</p> <p>De gemeente probeert een eventuele financiële schade te beperken door het instellen van een sloopregeling met een financiële tegemoetkoming bij de aanschaf van een duurzamer alternatief. De vergoeding is bedoeld als tegemoetkoming en niet als volledige compensatie en de hoogte ervan is onder andere gebaseerd op de beschikbare middelen.</p> <p>Inwoners met een Ooievaardspas beschikken over een lager inkomen en worden met een hoger bedrag geholpen om de</p>	nee

	Ooievaardershouders?	overstap naar schoner vervoer mogelijk te maken.	
1.d Doelgroep subsidie	Komen inwoners van buiten Den Haag ook in aanmerking voor subsidie?	Nee, alleen inwoners van Den Haag komen in aanmerking voor subsidie uit de sloopregeling aangezien zij over het algemeen het meest getroffen worden door de maatregel.	nee
1.e Waarde voertuig	Mijn oude voertuig is na de invoering van de milieuzone nog helemaal niet afgeschreven, maar ineens niets meer waard. Dat vind ik kapitaalvernietiging. De €400,00 slooppremie staat daarbij in geen verhouding tot de waarde van mijn voertuig.	De gemeente begrijpt dat het invoeren van de milieuzone voor particuliere eigenaren negatieve (bij)effecten kan hebben. De maatregel wordt getroffen in het belang van alle inwoners, ondernemers en bezoekers van Den Haag. De gemeente maakt daarom een afweging, waarbij het algemeen belang (dat gediend wordt door de milieuzone) in dit geval zwaarder weegt dan het individuele belang. Hierbij wordt opgemerkt dat de regeling ingaat op 1 december 2020, zodat voertuigeigenaren hierop tijdig kunnen anticiperen. Particulieren kunnen oude voertuigen ook buiten Den Haag verkopen. De gemeente heeft met de sloopregeling niet de intentie om de volledige waarde van het voertuig te compenseren.	nee
1.f Subsidie voor brom- en snorfietsen op brandstof	Waarom verstrekt de gemeente geen subsidie aan eigenaren die hun op fossiele brandstof aangedreven voertuig inleveren waarbij de hoogte afhankelijk is van het inkomen?	Inkomensgegevens van inwoners van Den Haag zijn niet toegankelijk voor de gemeente. Het zou bovendien hoge uitvoeringskosten met zich meebrengen om de draagkracht van elke eigenaar te bepalen. Mensen met een Ooievaarderspas ontvangen momenteel een hogere slooppremie voor hun tweetakt brommer.	nee
1.g Hoogte sloopregeling	Niet iedereen kan een subsidie uit de sloopregeling ontvangen. Het budget is daarvoor te laag. Er is maar geld voor 750 voertuigen.	De gemeente begrijpt dat het invoeren van de milieuzone voor particuliere eigenaren negatieve (bij)effecten kan hebben. Om inwoners tegemoet te komen is de sloopregeling ingevoerd. Het totale budget bedraagt €300.000,00. De regeling loopt van 1 februari 2020 tot en met 31 december 2020, of tot het budget op is. De gemeente	

		heeft met de sloopregeling niet de intentie om elke eigenaar van een (tweetakt) brom-of snorfiets te compenseren. Het ligt bovendien niet in de lijn der verwachting dat elke eigenaar gebruik zou willen maken van de sloopregeling. Er zullen ook eigenaren zijn die hun brom- of snorfiets verkopen.	
1.h Alternatief?	Wat is mijn alternatief als ik niet meer op mijn brom-snorfiets kan rijden?	Alternatieven zijn de aanschaf van een schoner voertuig (een brom- of snorfiets die de komende jaren wel de milieuzone in mag) of de overstap naar alternatief (schoon) vervoer zoals het OV, de (elektrische) fiets e.d.	nee
1.i Isolement	Mensen raken in een isolement door deze maatregel omdat het hun vrijheid inperkt. Ze voelen zich gedupeerd omdat ze afhankelijk zijn van hun tweetakt brommer wanneer ze zich willen verplaatsen.	De gemeente probeert inwoners zoveel mogelijk tegemoet te komen. Zo kunnen mindervaliden op basis van een medische verklaring, en mensen in het bezit van een viertakt brom- of snorfiets een ontheffing aanvragen. Andere alternatieven zijn de aanschaf van een schoner voertuig of de overstap naar alternatief schoon vervoer (OV, fiets e.d.)	nee
<b>2. Juridisch</b>			
2.a Privacy	Is er bij de handhaving van deze maatregel en het gebruik van camera's gedacht aan de privacy van een voertuigeigenaar?	Het gebruik van camera's, en de verwerking van persoonsgegevens, voor de handhaving van de milieuzone voor brom- en snorfietsen zal voldoen aan de AVG (Algemene Verordening Gegevensbescherming). Foto's waaruit blijkt dat er geen overtreding is begaan worden automatisch uit het systeem verwijderd. Foto's waarop een overtreding zichtbaar is, worden voor de duur van vijf jaar bewaard in verband met mogelijke bezwaar- en beroepszaken. De periode van 5 jaar schrijft het Openbaar Ministerie voor in het " <i>Beleidskader digitale handhaving geslotenverklaringen en voetgangersgebieden; 2018</i> "	

2.b Harmonisatie milieuzones	Milieuzones voor brom- en snorfietsen vallen nog niet onder de 'harmonisatie milieuzoneregels'.	Voertuigen met zeer beperkte actieradius worden vanwege het sterk lokale karakter niet meegenomen in de landelijke harmonisatieregels. Gemeenten houden derhalve de mogelijkheid om voor andere dan de in artikel 86d van het Staatsblad 2019 398 14 RVV 1990 genoemde categorieën voertuigen een zone vast te kunnen stellen waarin bepaalde voertuigen uit deze categorieën worden geweerd, om reden van verbetering van de luchtkwaliteit. Hieronder valt te denken aan het weren van brom- en snorfietsen met een hoge emissie van schadelijke stoffen.	
<b>3. Toegangscriteria</b>			
3.a Aanhouden uitstootnorm (in plaats van leeftijd)	<p>Waarom wordt niet uitgegaan van de uitstootnorm (Euroklasse) maar van de leeftijdsgrens?</p> <p>De motor van mijn Tomos uit 1992 is hetzelfde als de motor van mijn Tomos uit 2011.</p>	De gemeente erkent dat handhaving op basis van Euroklasse logischer zou zijn. Bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) is echter niet van elk voertuig (of kenteken) de Euroklasse bekend. Daardoor kan de gemeente niet handhaven op Euroklasse van een voertuig. Om die reden wordt, als criterium, een leeftijdseis gehanteerd. In een eerdere uitspraak van de Raad van State van 20 november 2019; ECLI:NL:RVS:2019:3865 ( <a href="https://www.raadvanstate.nl/@118527/201810220-1-a2/">https://www.raadvanstate.nl/@118527/201810220-1-a2/</a> ) wordt onder punt 6, deze systematiek onderschreven.	nee
3.b Aanpassen voertuig	Kan ik mijn voertuig aanpassen door het plaatsen van een schonere motor en/of uitlaat en is hier ook een tegemoetkoming voor? Waarom verplicht de gemeente dit niet?	<p>Het monteren van een andere uitlaat zorgt bij een tweetakt motor niet voor emissies die net zo laag zijn als bij viertakt.</p> <p>Bovendien is de (blijvende) montage van een andere uitlaat niet handhaafbaar. Voertuigen die omgebouwd zijn naar volledig elektrisch krijgen een ontheffing. Voertuigeigenaren zijn in dit geval zelf verantwoordelijk voor een herkeuring bij de RDW. Er is geen subsidie beschikbaar voor het ombouwen van voertuigen.</p>	nee



3.c Elektrisch voertuig	Kan mijn elektrische brom- snorfiets met een DET ouder dan de toegangseis de milieuzone wel in?	Volledig elektrische voertuigen mogen, ongeacht hun DET (datum eerste toelating) de milieuzone is.	nee
3.d Uitzondering locatie mogelijk?	Zijn er uitzonderingen voor bepaalde locaties mogelijk?	Ja, er wordt door de gemeente één uitzondering gemaakt. Het betreft de Geestbrug die de Prinses Mariannelaan (Voorburg) met de Geestbrugweg (Rijswijk) verbindt en op de rand van Haags grondgebied ligt. Deze brug maakt <i>geen</i> deel uit van de milieuzone omdat het slechts een minimaal stuk Haags grondgebied betreft dat twee belangrijke wegen buiten Den Haag met elkaar verbindt.	ja
3.e Waarom verbod niet alleen centrum?	Waarom geldt het verbod voor tweetakt brom- en snorfietsen niet alleen in de huidige milieuzone vrachtverkeer?	Zowel binnen als buiten het centrum worden mensen blootgesteld aan de schadelijke, kankerverwekkende stoffen die uitgestoten worden door brom- en snorfietsen. De gemeente vindt dat schone lucht zoveel mogelijk een voorrecht is voor alle inwoners en bezoekers van Den Haag. Dit besluit beschermt ook direct andere verkeersdeelnemers, zoals fietsers en wandelaars, in de buurt van vervuilende brom- en snorfietsen. Deze bescherming is nuttig voor verkeersdeelnemers in de hele stad.	nee
3.f Corridors maken op aangewezen plekken	Kunnen er ook corridors gemaakt worden waardoor het mogelijk wordt om toch de stad uit te kunnen óf van gemeente a naar b te kunnen waarbij Den Haag gepasseerd moet worden?	Nee, er worden geen corridors gemaakt om de stad uit te rijden. Dat zou het effect van de maatregel weer deels teniet doen. Ook mensen die aan een eventuele corridor wonen hebben recht op schonere lucht. De uitstoot verspreidt zich over een groter gebied dan alleen de toegestane route. Er is één uitzondering. Er wordt een corridor gemaakt ter plaatse van de Geestbrug tussen Rijswijk en Voorburg. De Geestbrug maakt derhalve geen deel uit van de milieuzone.	nee
3.g Waarom DET 1/1/2011?	Waarop is de leeftijdsgrens 2011 gebaseerd?	Via het kentekenregister van de RDW is niet na te gaan of een brom- of snorfiets een tweetakt of viertakt motor heeft, terwijl een tweetakt motor vervuilerder is dan een viertakt	nee

		<p>motor. Veel brom- en snorfietsen van vóór 2011 zijn uitgerust met een tweetakt motor. Het overgrote deel van de brommers vanaf 2011 is uitgerust met een viertakt motor.</p> <p>(Bron: TNO-rapport "Brommers in de stedelijke leefomgeving, Statusrapport" van 13 mei 2016).</p> <p>Met deze systematiek volgt gemeente Den Haag het beleid van gemeente Amsterdam om brom- en snorfietsen met een Datum Eerste Toelating (DET) van voor 1 januari 2011 te weren.</p>	
3.h Leeftijdsgrens	De leeftijdsgrens van 2010/2011 is niet nauwkeurig. Na 2010 werden ook tweetakt brommers verkocht	<p>Het is correct dat ook na 2010 tweetakt brommers zijn verkocht. Die zijn echter niet te herkennen aan het kenteken. Uit TNO-onderzoek blijkt dat het aantal tweetakt voertuigen van na 2011 heel laag is. Dit wordt bevestigd door een uitspraak van de Raad van State over de Amsterdamse milieuzone voor brom- en snorfietsen: "Het college mocht op grond van deze TNO-rapporten en de notitie van de GGD concluderen dat de categorie bromfietsen met een DET van 2010 en ouder relatief vervuilender is en het mocht van de invoering van een milieuzone voor deze categorie motorvoertuigen een positief effect op de luchtkwaliteit verwachten."</p> <p>Bron: <a href="https://www.raadvanstate.nl/@118527/201810220-1-a2/">https://www.raadvanstate.nl/@118527/201810220-1-a2/</a> onder punt 6.</p>	
3.i Waarom niet alle brom- en snorfietsen op fossiele brandstof weren?	Waarom worden niet alle brom- en snorfietsen op brandstof (ook viertakt) geweerd (in heel Den Haag of op hoofd-fietsroutes) en wordt de verkoop verboden, bijvoorbeeld per 2030?	<p>Gemeente Den Haag acht het niet redelijk om alle brom- en snorfietsen, ongeacht de uitstoot, uit de stad te weren.</p> <p>Het verbieden van de verkoop van brom- en snorfietsen die op fossiele brandstoffen rijden is op dit moment (nog) geen</p>	nee

		reëel scenario en is daarbij geen gemeentelijke bevoegdheid.	
3.j Ombouw naar elektrisch stimuleren?	De gemeente zou het ombouwen van voertuigen die op fossiele brandstof rijden, en omgebouwd kunnen worden naar elektrisch moeten subsidiëren.	Het ombouwen van oude voertuigen komt voor eigen rekening van de, naar verwachting enkele, liefhebbers.  De sector (o.a. Bovag ) streeft naar nieuwverkoop vanaf 2025 van alleen nog maar nieuwe elektrische snorfietsen.	nee
<b>4. Effect luchtkwaliteit</b>			
4.a Schonere brandstof en smeeroilie	<p>Brommereigenaren spreken elkaar onderling aan om schonere brandstoffen en smeeroilie te gebruiken.</p> <p>Kan er een uitzondering gemaakt worden voor tweetakt brom- en snorfietsen die rijden op schonere brandstof (alkalische brandstoffen, zoals bijvoorbeeld Aspen/Ecomaxbenzine of Triboron olie)?</p> <p>Kan er subsidie worden verstrekt op Triboron?</p> <p>Waarom wordt vuile mengsmering die bij benzinestations te koop is overigens niet verboden?</p> <p>Wat betekent het voor mij als ik een brom- of snorfiets uit bijv. 2015 bezit en niet met schone benzine als Aspen / Ecomax rijdt?</p>	<p>De gemeente waardeert de inspanningen van brom- en snorfietseigenaren om elkaar te stimuleren schonere brandstof en smeeroilie te gebruiken. Maar er kan geen uitzondering gemaakt worden voor eigenaren van voertuigen die schonere brandstof gebruiken, omdat het gebruik hiervan praktisch gezien niet gehandhaafd kan worden; de RDW registreert dit niet. Bovendien is de gemeente niet bevoegd om eisen te stellen aan het gebruik van brandstoffen.</p> <p>Dit wordt bevestigd in een uitspraak van de Raad van State van 20 november 2019; ECLI:NL:RVS:2019:3865 (<a href="https://www.raadvanstate.nl/@118527/201810220-1-a2/">https://www.raadvanstate.nl/@118527/201810220-1-a2/</a>) onder punt10. Om die reden is het subsidiëren van brandstof dan ook geen optie.</p> <p>De gemeente is niet bevoegd om de verkoop van mengsmering te verbieden.</p> <p>Wanneer u een brom- of snorfiets heeft met een DET jonger dan 1-1-2011 heeft u, ongeacht de benzine die u gebruikt, toegang tot de milieuzone brom- en snorfietsen in Den Haag.</p>	nee

4.b Geen benzeen in brandstof	De milieuzone wordt mede ingevoerd om concentraties van vluchtige koolwaterstoffen (benzeen, toluen, xyleen) te verminderen. Het zou dan o.a. gaan om benzeen. Er zit echter geen benzeen meer in benzine sinds een aantal jaar.	<p>Per 1 januari 2000 is het toegestane benzeengehalte in benzine verlaagd van 5% naar 1%. Benzeen is daarmee niet verdwenen. De benzeenconcentraties in de lucht zijn in de afgelopen decennia sterk gedaald, als gevolg van de invoering van de geregelde driewegkatalysator in het begin van de jaren negentig, technische verbeteringen aan personenwagens en de verlaging van het benzeengehalte in benzine.</p> <p><i>(Bron: Rijksoverheid; Compendium voor de leefomgeving; milieugevaarlijke stoffen / indicator 12 juni 2013)</i></p> <p>Wanneer echter gekeken wordt naar kortdurende blootstelling van gebruikers van fietspaden aan benzeenconcentraties, dan is aangetoond dat tweetakt brom- en snorfietsen relevante piekconcentraties van het (o.a.) kankerverwekkende benzeen veroorzaken. Bekend zijn gemeten piekconcentraties van 300,000 µg/m<sup>3</sup> of 146 ppm. Op basis daarvan is geconcludeerd dat wachten in het verkeer achter een stationair draaiende tweetakt brom- of snorfiets bijvoorbeeld bij kruispunten, zeer schadelijk kan zijn voor de gezondheid.</p> <p><i>(Bron: Platt. S.M., et al (2014), Two-stroke scooters are a dominant source of air pollution in many cities, Nat. Commun. 5:3749 doi 10. 1038/ncomms4749, 13 mei 2014)</i></p>	nee
4.c Brom- en snorfietsen t.o.v. andere voertuigen in de stad	Brom- en snorfietsen, zeker als ze goed zijn onderhouden, zijn toch veel schoner dan veel andere voertuigen die in de stad rondrijden (bijv. oude dieselauto's en vrachtauto's)?	<p>De uitstoot van verontreinigende stoffen bij brom- en snorfietsen is, ook wanneer ze goed onderhouden zijn, beduidend hoger dan bij andere voertuigen. In het bijzonder geldt dit voor koolwaterstoffen (HC).</p> <p>De uitstoot van HC is schadelijk voor andere</p>	nee

	<p>Waarom wordt een naar verhouding kleine groep voertuigen aangepakt?</p>	<p>verkeersdeelnemers. Bovendien doet deze piekbelasting zich binnen de drukke bebouwde kom van de stad veel vaker voor.</p> <p>(Bron: TNO, 2015. <i>Bijdrage van brommers en scooters aan de luchtkwaliteit in Amsterdam</i>. TNO 2015 R11435).</p> <p>Iedere door fossiele brandstoffen aangedreven brom- of snorfiets, met name tweetakt, stoot vieze stoffen uit met een lokale piekbelasting tot gevolg. De grootte van de groep geweerde voertuigen is in zoverre niet relevant.</p>	
<p>4.d Heeft deze maatregel überhaupt effect?</p>	<p>Welk wetenschappelijk onderzoek ligt ten grondslag aan het besluit om tweetakt brom- en snorfietsen te weren? Hoe valide is dit onderzoek?</p>	<p>De gemeente heeft gebruik gemaakt van verschillende onderzoeksrapporten van bedrijven en instellingen zoals Royal HaskoningDHV en TNO. Beide zijn ter zake kundig en maken gebruik van wetenschappelijke methodes bij hun onderzoek en het opstellen van hun rapporten.</p> <p>TNO heeft in 2015 een rapport gepubliceerd over de bijdrage van brommers en scooters aan de luchtkwaliteit in Amsterdam. Hierin wordt een inschatting gemaakt van de huidige emissiefactoren voor brom- en snorfietsen. TNO beschouwt deze inschatting als het meest relevant voor de vergelijking tussen tweetakt en viertakt technologie en voor de onderbouwing van beleid rond handhaving en verbetering van stedelijke emissies.</p> <p>(Bron: TNO, 2015. <i>Bijdrage van brommers en scooters aan de luchtkwaliteit in Amsterdam</i>)</p> <p>Royal HaskoningDHV heeft in 2019 voor de gemeente Den Haag een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de invoering van diverse milieuzonevarianten in Den Haag. Het</p>	<p>nee</p>

		<p>onderzoek laat zien dat met het weren van brom- en snorfietsen van voor 2011 vooral winst te behalen valt met het reduceren van PM2,5 en PM10. Brom- en snorfietsen zijn daarnaast in vergelijking met ander gemotoriseerd vervoer verantwoordelijk voor de meeste hoge pieken ultrafijn stof die zijn gemeten op fietspaden.</p> <p><i>(Royal HaskoningDHV; Rapport Onderzoek effecten milieuzone Den Haag 2019. RIS 304015)</i></p>	
4 e. Uitsterven tweetakt brom- en snorfietsen	Er rijden aantoonbaar weinig tweetakt brom- en snorfietsen rond, ze rijden weinig kilometers en ze sterven vanzelf uit. Is deze maatregel dan de meest effectieve?	<p>Het klopt dat tweetakt brom- en snorfietsen vanzelf een keer uitsterven. Dat zal echter nog vele jaren duren. Gemeente Den Haag wil niet nog jarenlang haar inwoners blootstellen aan de schadelijke uitstoot. De maatregel dient het voor de gemeente zwaarwegende belang van het verbeteren van de luchtkwaliteit. Onderzoek van Royal HaskoningDHV heeft daarnaast uitgewezen dat de uitstoot dermate schadelijk is dat het weren van tweetakt brommers een substantiële verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg heeft.</p> <p><i>(Royal HaskoningDHV; Rapport Onderzoek effecten milieuzone Den Haag 2019. RIS 304015)</i></p>	nee
4.f WHO norm voor fijnstof	In Den Haag wordt de WHO norm voor PM10 (fijnstof) sinds 2017 reeds gehaald. Waarom dan toch deze maatregel?	<p>Voor PM10 voldoet Den Haag weliswaar aan de Europese norm, maar nog niet aan de grenswaarden van de WHO (<i>Voortgangsrapportage luchtkwaliteit Den Haag 2018, RIS 302158</i>). Echter, de uitstoot van brom- en snorfietsen bevat meer schadelijke stoffen dan PM10 (fijnstof), namelijk PM2,5 (fijnstof), NOx (stikstofoxiden), koolmonoxide (CO) en koolwaterstoffen (waaronder benzeen, toluen*). Waarbij voor benzeen opgemerkt kan worden dat er geen veilige grenswaarde bestaat. De grootste winst valt, bij invoering van de milieuzone voor brom- en snorfietsen, te behalen met</p>	nee

		<p>het reduceren van PM2,5 en PM10. De gemeente voldoet voor wat betreft NO2 (stikstofdioxide) aan de advieswaarden van de WHO. Voor fijnstof (PM10 en PM 2,5) nog niet op alle toetsingspunten in de stad. (<i>Royal HaskoningDHV; Rapport Onderzoek effecten milieuzone Den Haag 2019. RIS 304015</i>)</p> <p>*De concentraties van toluen en benzeen in de ruwe uitlaatgassen van een tweetakt bromfiets in stilstand, kunnen oplopen tot 300.000 µg/m3 of 146 ppm. Dat blijkt uit een onderzoek dat in 2014 is gepubliceerd. Op grond van dit onderzoek is geconcludeerd dat het wachten achter een stationair draaiende tweetakt bromfiets schadelijk kan zijn voor de gezondheid. (Bron: <i>Platt. S.M., et al (2014), Two-stroke scooters are a dominant source of air pollution in many cities, Nat. Commun. 5:3749 doi 10.1038/ncomms4749, 13 mei 2014</i>)</p>	
4 g. Vervuilende voertuigen verbieden	Waarom worden vervuilende en geluidsoverlast producerende voertuigen sowieso niet verboden nu er overal een elektrisch alternatief voor is?	De gemeente acht dat op dit moment geen haalbaar scenario voor voertuigeigenaren om per direct allemaal over te stappen naar elektrisch vervoer. De overstap naar een volledig elektrisch wagenpark wordt door de gemeente gestimuleerd maar gaat geleidelijk.	nee
4.h Elektrische bromsnorfiets versus duurzaamheid	Er kan een kanttekening geplaatst worden bij de milieuvriendelijkheid en duurzaamheid van de elektrische scooter (bijv. productie, accu, opladen met grijze stroom, fijnstof emissie).	De gemeente neemt deze kanttekening mee in de verdere beleidsvorming.	nee
4 i. Luchtkwaliteit versus gemeentegrenzen	De luchtkwaliteit van Den Haag wordt voor een aanzienlijk deel bepaald door vervuiling van buiten de gemeentegrenzen. Heeft deze maatregel dan wel zin?	Een deel van de luchtvervuiling zal altijd afkomstig blijven van buiten de stad. Maar met name voor brom- en snorfietsen geldt dat lokale blootstelling op fietspaden zeer schadelijk is voor de gezondheid. Bovendien wijst het rapport van Royal HaskoningDHV uit dat het verbod voor tweetakt	nee

		voertuigen in Den Haag wel degelijk een effect heeft op de luchtkwaliteit in de stad.	
4.j Ander gedrag stimuleren	Waarom worden er geen andere gedragsmaatregelen genomen zoals het adviseren de motor uit te zetten bij stilstand en het beperken van tweetakt brom- en snorfietsen in de spitsuren.	Deze maatregelen leveren naar verwachting weinig op, aangezien ze in de praktijk vrijwel onmogelijk te handhaven zijn door de gemeente.	nee
<b>5. Oldtimers</b>			
5.a Cultureel Erfgoed	Met het weren van oldtimers verdwijnt een Haags icoon en daarmee cultureel erfgoed uit het straatbeeld en de stad.	De maatregel wordt genomen in het belang van alle inwoners en bezoekers van Den Haag. Eigenaren van oldtimers krijgen de mogelijkheid om 40 dagdelen per jaar met hun oldtimer de weg op te gaan wanneer zij een ontheffing aanvragen.	nee
5.b Hobby gebruik	Ik moet de vrijheid krijgen om mijn hobby uit te kunnen oefenen.	De maatregel wordt getroffen in het belang van de gezondheid van alle inwoners en bezoekers van Den Haag. De gemeente maakt daarom een belangenafweging; het algemeen belang weegt in dit geval zwaarder dan het individuele belang. Eigenaren van oldtimers krijgen de mogelijkheid om 40 dagdelen per jaar met hun oldtimer de weg op te gaan wanneer zij een ontheffing aanvragen.	nee
<b>6. Omvang milieuzone en alternatieve routes</b>			
6.a. Omrijden	Als de milieuzone wordt ingevoerd, word ik gedwongen om om te rijden en zo meer kilometers te maken en meer te vervuilen. Dan heeft de maatregel toch geen zin?	Omrijden is slechts één optie. De verwachting is dat mensen als alternatief zullen kiezen voor een schoner voertuig of voor de overstap naar een alternatief (schoon) vervoer (openbaar vervoer, fiets e.d.).  Ja, de Maanweg valt binnen de milieuzone brom- en	nee



	Valt de Maanweg, die zich in Den Haag bevindt, ook binnen de milieuzone? Deze weg verbindt Rijswijk met Voorburg.	snorfietsen.	
6.b Woont niet in Den Haag maar kan woonplaats niet uit	Ik woon niet in Den Haag maar kan mijn woonplaats niet goed uit, omdat ik meteen tegen de gemeentegrenzen van Den Haag aanrijd voor ik in de volgende gemeente ben (bijv Maanweg bevindt zich in Den Haag en verbindt Voorburg en Rijswijk).	Omrijden is een optie. Particulieren kunnen echter ook als alternatief kiezen voor een schoner voertuig of voor de overstap naar een alternatief (schoon) vervoer (openbaar vervoer, fiets e.d.).	nee
6.c Omvang milieuzone	Hoe ziet de omvang van de milieuzone er precies uit? Waar liggen de gemeentegrenzen? De zonegrens is niet duidelijk.	De milieuzone gaat conform het coalitieakkoord, gelden voor de hele gemeente Den Haag. Naar de mening van de gemeente is dit duidelijk. De grenzen van de milieuzone worden aangegeven met borden en op de website van de gemeente wordt onderstaande plattegrond geplaatst.	nee
<b>7. Termijnen</b>			
7.a Handelingstermijn te kort	De maatregel moet later ingevoerd worden, want nu heb ik te weinig tijd om hier op te anticiperen en een vervangend voertuig te zoeken.  Vanwege de uitbraak van het Corona virus tijdens de periode waarin de zienswijzen ingediend konden worden is het redelijk om de zienswijze periode met een half jaar uit te stellen.	De gemeente meent dat met het huidige tijdspad van invoering van de maatregel, iedereen die met zijn/haar huidige voertuig de milieuzone niet meer in mag een redelijke termijn heeft om over te stappen naar een schoner voertuig of alternatief vervoer.  Wij zien niet hoe het COVID-19 virus van invloed is op de onderhavige zienswijzprocedure. De ontwerpbesluiten waren digitaal raadpleegbaar en indiening van zienswijzen kon schriftelijk, telefonisch en digitaal gebeuren.	nee
7.b Eerder invoeren	De maatregel zou eerder ingevoerd moeten worden. De markt voor elektrisch vervoer brom- en snorfietsen is er al lang klaar voor; hoe eerder hoe beter voor de luchtkwaliteit.	De gemeente wil iedereen die met zijn/haar huidige voertuig de milieuzone niet meer in mag een redelijke termijn bieden om over te stappen naar een schoner voertuig of alternatief vervoer. Daarnaast vindt de gemeente het belangrijk om maatregelen zorgvuldig voor te bereiden en hier gedegen	nee

		over te communiceren.	
<b>8. Handhaving</b>			
8.a Hoe wordt de maatregel gehandhaafd?	Hoe gaat er gehandhaafd worden en wat zijn de consequenties na overtreding?	Er wordt gehandhaafd met camera's - met automatische nummerplaat herkenning - die controleren of een brom- of snorfiets aan de toelatingseisen voor de milieuzone voldoet. Voldoet een voertuig niet, dan volgt een boete. Ook hebben de opsporingsambtenaren van de gemeente en de politie de mogelijkheid om boetes op te leggen voor het overtreden van de toegangseisen van de milieuzone. De opgelegde boetes worden geïnd door het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) en komen niet bij de gemeente Den Haag terecht.	nee
<b>9. Vergelijking</b>			
9.a Maatregelen andere vervuilende voertuigen en activiteiten	Waarom komen er geen maatregelen tegen andere voertuigen als vliegtuigen en vracht- en cruiseschepen? Maar ook tegen andere bronnen van luchtvervuiling als open haarden en biomassa- en kolencentrales? Waarom wordt hierop geen vergelijkbare actie als een algemeen verbod ondernomen?	De inzet van de gemeente is sinds jaar en dag om de luchtkwaliteit te verbeteren met een breed pakket aan maatregelen, gericht op de aanpak van alle lokale bronnen. Deze staan onder meer vermeld in de Aanpak schoon vervoer (RIS303606). Zo wordt in 2021 een milieuzone voor oude diesels (lichte bedrijfs(bestel)- en personenvoertuigen) ingevoerd en wordt in 2022 de bestaande milieuzone voor vrachtauto's aangescherpt. Gemeente Den Haag communiceert daarnaast regelmatig over verstandig hout stoken.  Op elke overheidslaag worden maatregelen genomen. In het Klimaatakkoord zijn ambities opgenomen voor het verduurzamen van vliegtuigen. De regering heeft besloten dat per 2030 alle kolencentrales in Nederland gesloten moeten zijn of zijn overgestapt naar elektriciteitsproductie	nee

		uit duurzame(re) brandstof.	
9.b Economisch belang	De uitstoot in industriële gebieden en op bedrijventerreinen is veel groter dan de uitstoot van tweetakt brom- en snorfietzen in Den Haag. Waarom wordt voorrang gegeven aan het economisch belang?	Het besluit om tweetakt brom- en snorfietzen te weren in Den Haag maakt deel uit van een breed pakket maatregelen om schoner vervoer te stimuleren zodat de luchtkwaliteit verbetert en de gezondheidsschade beperkt wordt. De uitstoot van verkeer vormt in veel steden nog altijd de grootste bron van luchtvervuiling.	nee
9.c Vergelijking Amsterdam	U werkt als gemeente mee aan een lappendeken van milieuzones door strenger te zijn (voor oldtimers) dan de gemeente Amsterdam.	Het beleid van de gemeente Amsterdam en Den Haag komt grotendeels overeen. Op sommige punten is het beleid in Den Haag anders. Dat hoeft echter geen bezwaar te zijn, aangezien slechts weinig eigenaren van brom- en snorfietzen zullen zijn die zowel in Amsterdam als in Den Haag rijden.	nee

In de tabel hieronder zijn de zienswijzen opgenomen die zowel betrekking hebben op het *verkeersbesluit milieuzone brom- en snorfietzen Den Haag 2020* als op de *beleidsregel ontheffingverlening milieuzone brom- en snorfietzen Den Haag 2020*.

***Verkeersbesluit en Beleidsregel ontheffingverlening milieuzone brom- en snorfietzen Den Haag 2020***

Categorie	Zienswijze belanghebbende	Reactie gemeente	Aanpassing ja/nee
<b>1. Diversen</b>			
1.a Imago gemeente	De gemeente voert deze maatregel in om haar imago op te poetsen. Het is window-dressing.	Het doel van een milieuzone is om de luchtkwaliteit te verbeteren en daarmee gezondheidsschade te verminderen . De gemeente werkt met de Aanpak schoon vervoer (RIS303606) aan een pakket van maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Milieuzones maken deel uit van het pakket. Het rapport van Royal HaskoningDHV toont aan dat de luchtkwaliteit verbetert door invoering van de milieuzone voor brom- en snorfietsen. ( <i>Royal HaskoningDHV; Rapport Onderzoek effecten milieuzone Den Haag 2019. RIS 304015</i> )	nee
1.b Twee kleppen versus viertakt	Onder viertakt wordt in de gemeentelijke definitie verstaan: het aantal kleppen dat functioneert op enkelvoudige brandstof en aparte smeerolie, waarbij de olie via een gesloten systeem in de motor circuleert en niet wordt verbrand en uitgestoten. Dat klopt niet. Het aantal kleppen bepaalt niet of een motor viertakt is of niet.	Het is juist opgemerkt dat het aantal kleppen niet bepaalt of een motor viertakt is. Een viertakt brom- of snorfiets kan behalve twee kleppen, ook drie of vier kleppen hebben.	ja
1.c Beleid gemeente versus beleid Rijk	Het plan is om de A4 te verbreden met nog twee banen. Dat is toch tegenstrijdig beleid?  De milieuzone en het daarmee verband houdende ontheffingenbeleid staan haaks op het rijksbeleid inzake uniformering van milieuzone. Het Rijk heeft ingegrepen met het Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie	Het betreft hier geen gemeentelijke besluitvorming. Het besluit tot de verbreding van de A4 is door het Rijk genomen.  Het rijksbeleid betreffende de harmonisering van de milieuzones heeft geen betrekking op de invoering van een milieuzone voor brom- en snorfietsen. Het betreffende artikel heeft betrekking op bijvoorbeeld personen- en bedrijfsauto's, vrachtauto's en autobussen met een dieselmotor en inderdaad niet op brom- en snorfietsen. Daarmee handelt gemeente Den Haag niet tegenstrijdig aan, maar aanvullend	nee

	van milieuzones.	op het rijksbeleid.	
1.d Extra maatregelen	<p>Waarom worden (op brandstof aangedreven) brom- en snorfietsen niet ook gelijk geweerd van het fietspad? Helmplicht en brom- en snorfietsen op de rijbaan zou fietsen aangenamer en veiliger maken (fietsbeleid).</p> <p>Ik had graag een landelijk verbod gezien en ik hoop dat meerdere gemeenten volgen.</p> <p>Bezorgdiensten zouden verplicht moeten worden om met elektrische voertuigen te rijden.</p>	<p>Het invoeren van een milieuzone en het mogelijk weren van snorfietsen van het fietspad zijn twee aparte onderwerpen. Er zijn wettelijk twee verschillende verkeersbesluiten noodzakelijk, waarbij de motivatie van deze besluiten op verschillende gronden moet worden genomen.</p> <p>De gemeente onderzoekt of er in Den Haag gebieden zijn waar de snorfietser, met helm, op de rijbaan kan rijden. De planning is dit onderzoek af te ronden in het voorjaar van 2020. Voor meer informatie:</p> <p><a href="https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/verkeer-en-vervoer/onderzoek-naar-snorfiets-op-de-weg-.htm">https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/verkeer-en-vervoer/onderzoek-naar-snorfiets-op-de-weg-.htm</a></p> <p>Gemeente Den Haag waardeert uw suggestie, maar heeft geen bevoegdheid om op landelijk niveau een verbod op brom- en snorfietsen in te voeren. In het landelijk beleid ten aanzien van milieuzones is die voor brom- en snorfietsen niet meegenomen. Het Rijk achtte dat niet nodig omdat er weinig brom- en snorfietsverkeer is tussen steden. Het is niet ondenkbaar dat er meer gemeenten zullen zijn die een milieuzone voor brom- en snorfietsen gaan invoeren.</p> <p>Ondernemers in Den Haag werken sinds maart 2018 vanuit het <i>Convenant Stedelijke Distributie Den Haag</i> (RIS299301) samen aan duurzame en efficiënte stedelijke bevoorrading. De betrokken partijen werken toe naar een Haagse 0-emissie zone in 2025.</p>	nee

1.e Royal HaskoningDHV	Was de gemeente zich ervan bewust bij het inhuren van Royal HaskoningDHV dat dit bureau als belangrijk verdienmodel het invoeren van milieuzones heeft?	Een belangrijk deel van de onderbouwing door Royal HaskoningDHV zijn rapportages en onderzoeken van TNO. Gemeente Den Haag heeft Royal HaskoningDHV gevraagd onderzoek te verrichten naar de effecten van de invoering van milieuzone varianten in Den Haag. De gemeente heeft geen reden om te twijfelen aan de expertise en ervaring van dit bureau.	nee
1.f Bijdrage van de sector	De sector doet al veel aan verduurzaming. In aanloop naar de Greendeal scooters in 2017 heeft de sector destijds een vrijwillige verkoopstop ingesteld voor tweetakt scooters en zijn ze alleen nog schonere viertakt voertuigen gaan verkopen.  In het Klimaatakkoord is opgenomen dat de sector streeft naar uitsluitend nieuwverkoop van elektrische snorfietsen vanaf 2025	Gemeente Den Haag is verheugd dat de sector aandacht heeft voor de verschoning van het wagenpark. Dit gaat volgens de gemeente Den Haag echter niet snel genoeg. Maatregelen als de invoering van de milieuzone voor brom- en snorfietsen zijn nodig om de luchtkwaliteit te verbeteren.	nee
1.g Bromfietsbewegingen	Heeft u gegevens die de relatie weergeven tussen het aantal bromfietsbewegingen en het totaal aantal verkeersbewegingen in Den Haag?	Basis voor de berekeningen van voertuigbewegingen zijn verreden kilometers van voertuigen in Den Haag. Voor bussen, personen-, bestel- en vrachtvoertuigen weten we dat voor het grootste deel op wegvakniveau. Brom- en snorfietsen maken geen deel uit van de bestaande monitoringstools. Daarom zijn de emissies gebaseerd op voertuigkilometers van:  <ul style="list-style-type: none"> <li>•Aantal in Den Haag geregistreerde brom- en snorfietsen, op basis van CBS</li> <li>•Landelijke jaarkilometrage van brom- en snorfietsen, op basis van CBS.</li> </ul> Gegeven het bovenstaande kom je dan tot onderstaande	nee

		indicatie van aandelen en verhoudingen in jaarkilometrages.																			
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Aantal</th> <th>Gem km/jr</th> <th>VKM [mln]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Snor</td> <td>25786</td> <td>1548</td> <td>39.9</td> </tr> <tr> <td>Brom</td> <td>9909</td> <td>2326</td> <td>23.0</td> </tr> <tr> <td><b>Totaal</b></td> <td><b>35695</b></td> <td><b>-</b></td> <td><b>62.9</b></td> </tr> </tbody> </table>		Aantal	Gem km/jr	VKM [mln]	Snor	25786	1548	39.9	Brom	9909	2326	23.0	<b>Totaal</b>	<b>35695</b>	<b>-</b>	<b>62.9</b>			
	Aantal	Gem km/jr	VKM [mln]																		
Snor	25786	1548	39.9																		
Brom	9909	2326	23.0																		
<b>Totaal</b>	<b>35695</b>	<b>-</b>	<b>62.9</b>																		
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>VKM [mln/jr]</th> <th>Aandeel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Licht</td> <td>1163.0</td> <td>91.8%</td> </tr> <tr> <td>Vracht</td> <td>34.7</td> <td>2.7%</td> </tr> <tr> <td>Lijnbus</td> <td>5.6</td> <td>0.4%</td> </tr> <tr> <td>Brom/snor</td> <td>62.9</td> <td>5.0%</td> </tr> <tr> <td><b>Totaal</b></td> <td><b>1266.2</b></td> <td><b>100.0%</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>(Licht, vracht, lijnbus gebaseerd op Verkeersmodel Haaglanden 1.3, peiljaar 2017. Brom/snor op CBS peiljaar 2018.)</p>		VKM [mln/jr]	Aandeel	Licht	1163.0	91.8%	Vracht	34.7	2.7%	Lijnbus	5.6	0.4%	Brom/snor	62.9	5.0%	<b>Totaal</b>	<b>1266.2</b>	<b>100.0%</b>	
	VKM [mln/jr]	Aandeel																			
Licht	1163.0	91.8%																			
Vracht	34.7	2.7%																			
Lijnbus	5.6	0.4%																			
Brom/snor	62.9	5.0%																			
<b>Totaal</b>	<b>1266.2</b>	<b>100.0%</b>																			

#### 4. Wijzigingen in het concept Verkeersbesluit na zienswijze procedure

Er vindt één wijziging plaats in het concept *Verkeersbesluit milieuzone brom- en snorfietsen Den Haag 2020*. Deze heeft betrekking op zienswijze 3.d. De Geestbrug gaat geen deel uitmaken van de milieuzone. Daarmee wordt afgeweken van het concept *Verkeersbesluit brom- en snorfietsen Den Haag 2020*. Daarin zijn geen uitzonderingen opgenomen. Deze wijziging vindt plaats om de verbinding van Voorburg met Rijswijk op die locatie open te houden. Het betreft slechts een kort wegvak.