



gemeente Eindhoven
Raadsnummer **16R6717**
Inboeknummer 16bst00256
Dossiernummer 16.09.401
Beslisdatum B&W 1 maart 2016

Raadsinformatiebrief

Onderwerp: Milieuzone bestel- en personenauto's, brommers; aanpak luchtkwaliteit

Inleiding

Invoering van een milieuzone voor bestel- en personenauto's in Eindhoven draagt onvoldoende bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Een onafhankelijk onderzoek van TNO heeft dit uitgewezen. Ook heeft ons college besloten om nu geen maatregelen uit te werken voor de aanpak van brommers en scooters. Wij geven de voorkeur aan maatregelen waarmee meer rendement te realiseren valt.

Eindhoven heeft in 2007 in het programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit de ambitie uitgesproken om de luchtkwaliteit te verbeteren door te streven naar schoner en minder gemotoriseerd verkeer in en door het gebied binnen de Ring. De ambitie voor een gezonde stad is daarna verankerd in de Visie Eindhoven op Weg (2013) en het coalitieakkoord 2014-2018. Op grond van bestuurlijke afspraken met Rijk en provincie (NSL/BSL) en in samenwerking met Tilburg, Breda en 's-Hertogenbosch heeft Eindhoven in 2007 een milieuzone voor vrachtverkeer ingevoerd. Een milieuzone voor bestelauto's stond als optie ook in het programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit en het NSL/BSL. Het recente besluit tot invoeren van een milieuzone voor bestel- en personenauto's in Amsterdam, Utrecht en Rotterdam was ook aanleiding voor Eindhoven om door TNO een eerste verkenning uit te voeren naar mogelijke effecten op de luchtkwaliteit.

- Actueel maatschappelijk onderwerp/probleem
- Coalitieafspraken
- Motie/amendement/toezegging 17940

Besluit van college van burgemeester en wethouders

- 1 kennis genomen van het onderzoek 'Effecten milieuzones personen- en bestelverkeer'
- 2 besloten om geen milieuzone bestel- en personenauto's in te voeren
- 3 nu geen maatregelen uit te werken voor een beperking van de overlast van brommers/scooters en pilots bij andere gemeenten met belangstelling te volgen
- 4 kennis genomen van lopende en geplande maatregelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit

Argumenten/kanttekeningen

1.1 *TNO heeft een eerste verkenning uitgevoerd naar wat de mogelijke effecten zijn op de luchtkwaliteit van een milieuzone voor bestel- en personenauto's.*

In een gezamenlijke (ambtelijke) opdracht van de gemeenten Tilburg, 's-Hertogenbosch en Eindhoven heeft TNO een eerste verkenning uitgevoerd wat de mogelijke effecten op de



luchtkwaliteit zijn van een milieuzone voor bestel- en personenauto's. Het onderzoek is uitgevoerd in de periode september-december 2015. De belangrijkste resultaten zijn weergegeven in figuur onderaan deze RIB. U vindt het complete rapport in bijlage 1.

2.1 Invoering van een milieuzone voor personen- en bestelverkeer draagt onvoldoende bij aan de verschoning van luchtkwaliteit op korte termijn

Uit het onderzoek naar effecten van een milieuzone personen- en bestelverkeer blijkt dat een milieuzone alleen effect heeft op het aandeel roet op de hoogst belaste plekken (knelpunt of bijna knelpuntlocaties) zoals de Vestdijk en de Mauritsstraat. Het effect op minder zwaar belaste locaties en op concentraties fijnstof of stikstofdioxide is erg klein. Daarbij is het effect van tijdelijke aard vanwege de autonome verschoning van verkeer (zie bijlage met toelichting).

2.2 Extra middelen voor milieuzonering zouden moeten worden gezocht

Er zijn forse investeringen nodig voor opzet, uitvoering, beheer en handhaving van de milieuzone en eventuele inzet op flankerende maatregelen weegt niet op tegen het beperkt effect op (alleen) korte termijn. Het invoeren van een tijdelijke sloopregeling voor vervuilende bestel- en personenauto's kost, vergelijkbaar met de regeling in Utrecht, ruim €5 miljoen,-; invoering van cameratoezicht eenmalig €0,5-1,0 miljoen; uitbreiding van personele capaciteit voor handhaving en ontheffingverlening jaarlijks €200,000,-

2.3 Het maatschappelijk draagvlak voor invoering van een milieuzone personen- en bestelauto's is gering. Als het effect op luchtkwaliteit zo beperkt is, is de maatschappelijke weerstand tegen deze 'azijnmaatregel' extra groot.

In het vooroverleg voor de invoering van de milieuzone voor bestel- en personenauto's in Utrecht bleek veel weerstand van brancheorganisaties en bewoners tegen de invoering van de zone. Deze weerstand zal in Eindhoven niet minder zijn en zal leiden tot een langere voorbereidingstijd, bezwaarschriften tegen een verkeersbesluit, versoepeling van toegangseisen, extra druk op ontheffingen en compenserende maatregelen (zoals een sloopregeling vervuilende auto's). Allemaal factoren die leiden tot een (nog) lagere opbrengst voor de luchtkwaliteit.

3.1 Hoewel het brom- en snorfietsbezit relatief hoger is dan in Utrecht of Amsterdam, lijkt de overlast van brom- en snorfietsers in (het centrum van) Eindhoven niet heel groot.

In Eindhoven waren in 2015 volgens cijfers van het CBS 11598 snorfietsen (max. 25 km/u) en 4233 bromfietsen (max. 45 km/u). Het aantal voertuigen per 1000 inwoners is daarmee groter dan het aantal in Amsterdam of Utrecht. Behalve de onveilige situaties door snelheidsverschillen is er de laatste jaren ook veel aandacht voor brommers vanwege de grote uitstoot van vuile lucht en geluidhinder. Brommers hebben een zeer beperkte rol in de totale luchtvervuiling. Wel stoten ze veel ultrafijnstof uit waaraan fietsers en voetgangers bij passage worden blootgesteld. Het aandeel brommers in het centrum en rond het station blijkt uit waarnemingen is vrij beperkt. In de afgelopen vijf jaar zijn in Eindhoven twee concrete klachten bekend. Hinder bestond hier uit onveiligheid op fietspaden door snelheidsverschillen tussen fietsers en brom- of snorfiets. Voor deze gevallen is met maatwerk gezocht naar een oplossing. Op basis van signalen uit de stad is het aantal scooters dat fietsers passeert klein (gemiddeld 1 á 2 op een traject van een halfuur fietsen). Maatregelen zijn alleen zinvol bij voldoende effectiviteit / een relevant gezondheidseffect op trajecten waarop fietsers en voetgangers vaak worden blootgesteld aan dergelijke pieken. Op grond van het onderzoek van TNO in Utrecht naar de milieueffecten van



brommers/scooters en de Eindhovense ervaringen is er geen directe noodzaak te onderzoeken op welke wegen / trajecten sprake is van substantiële gezondheidseffecten.

3.2 *Verwacht wordt dat oplossingsmogelijkheden waarmee bijvoorbeeld gemeente Amsterdam aan de slag wil, slechts in beperkte mate doeltreffend en handhaafbaar zullen zijn.* Uit interviews in enkele grote steden bleken stank en geluid van brommers niet als de grootste problemen te worden ervaren. Overlast van brommers vraagt om een bredere benadering van drukte op en rond (soms te smalle) fietspaden en van hinder en onveilige situaties door het samengaan van allerlei snelheden en vervoersvormen (waaronder bijvoorbeeld ook (snelle) elektrische fietsen. Wij volgen de pilots in andere steden met grote belangstelling.

4.1 *Eindhoven voert een breed, effectief pakket maatregelen uit om de luchtkwaliteit te verbeteren*

Op basis van Eindhoven op Weg en de programma Duurzaamheid en Luchtkwaliteit en Mobiliteit zijn wij volop aan de slag met de verbetering van de reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen, persoonlijke blootstelling, gezondheid, leefstijl en gedragsbeïnvloeding. Tijdens de A-avond met de Commissie Economie en Mobiliteit van 12-1-2016 is aangegeven dat de aanpak via 'schoner en minder gemotoriseerd verkeer', zo mogelijk gecombineerd met een betere doorstroming het meest effectief is. Voorbeelden van deze aanpak zijn:

- Binnen de Ring fors terugdringen van doorgaand gemotoriseerd verkeer o.a. door herinrichting Vestdijk met als doel een betere oversteekbaarheid van de Binnenring
- Meer ruimte voor voetganger en fiets en daarmee voor ontmoeting, beleving, groen en water.
- Verbetering van de doorstroming op de Ring
- Leefbaarheid rond John F. Kennedylaan (met behoud regiofunctie)
- Aanpak van het mobiliteitsknooppunt Neckerspoel / Fellenoord.
- Meer inzicht in ultrafijnstof in Eindhoven en rond de luchthaven.
- Actief bijdragen aan innovatie en samenwerking; Health Deals, pilots, AiREAS

In bijlage 2 vindt u een uitgebreid overzicht van uitgevoerde, actuele en geplande maatregelen.

Kanttekening

2.1 *Effecten bundeling goederenstromen als alternatief voor milieuzone zijn niet onderzocht* Aangezien in het centrum van Eindhoven veel incidentele vervoerders rijden kan een milieuzone alleen effectief zijn wanneer ook incidenteel bezoek van vervuilende voertuigen wordt geweerd. Vormen van schone, gebundelde bevoorrading / stedelijke distributie zijn dan noodzakelijk als alternatief maar deze opties zijn niet onderzocht in het TNO-onderzoek.

Kosten en dekking: niet van toepassing

Ter inzage gelegde stukken

1. Rapport 'Effecten van milieuzones personen- en bestelauto's in Eindhoven (TNO; dec. 2015)
2. Overzicht uitgevoerde, actuele en geplande activiteiten en projecten duurzame mobiliteit

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,

secretaris



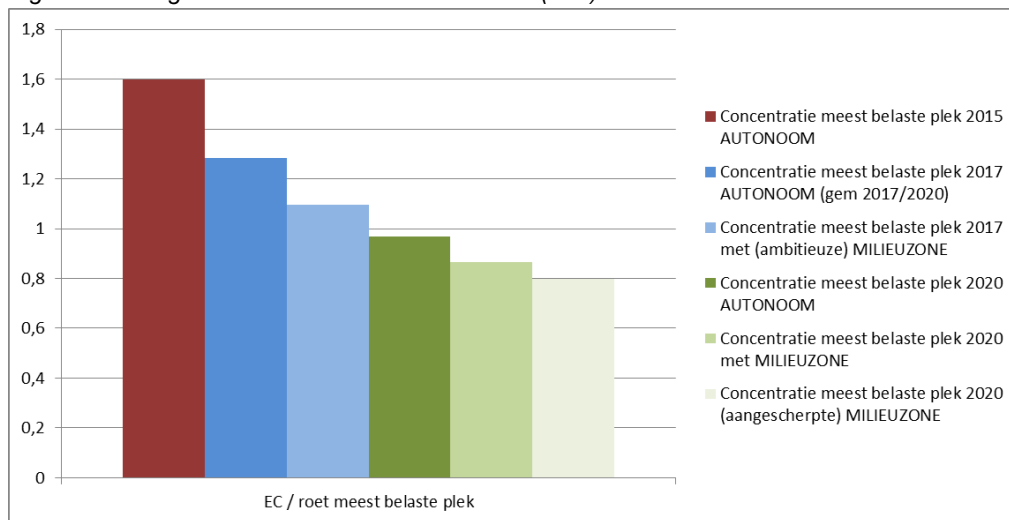
**BIJLAGE Toelichting argument 1.1 en 2.1: Effecten op luchtkwaliteit milieuzone Eindhoven
(bron: TNO, 2015; bewerkt gemeente Eindhoven)**

Figuur 1 geeft het verloop van concentraties in 2015, 2017 en 2020 zónder milieuzone (autonoom) en voor 2017 en 2020 mét milieuzone. Te zien is dat een milieuzone voor de concentraties roet (EC) effectief is op de hoogst belaste locatie (Vestdijk).

Wanneer dit wordt weergegeven in percentages, dan betekent dit een maximaal effect van 10 tot 13% voor roet op de concentratie ter plaatse van de zwaarst belaste locaties binnen de milieuzone (Vestdijk, Mauritsstraat). Op matig of niet belaste locaties binnen de milieuzone is het effect van een milieuzone op roet-concentraties verwaarloosbaar (zie figuur 2).

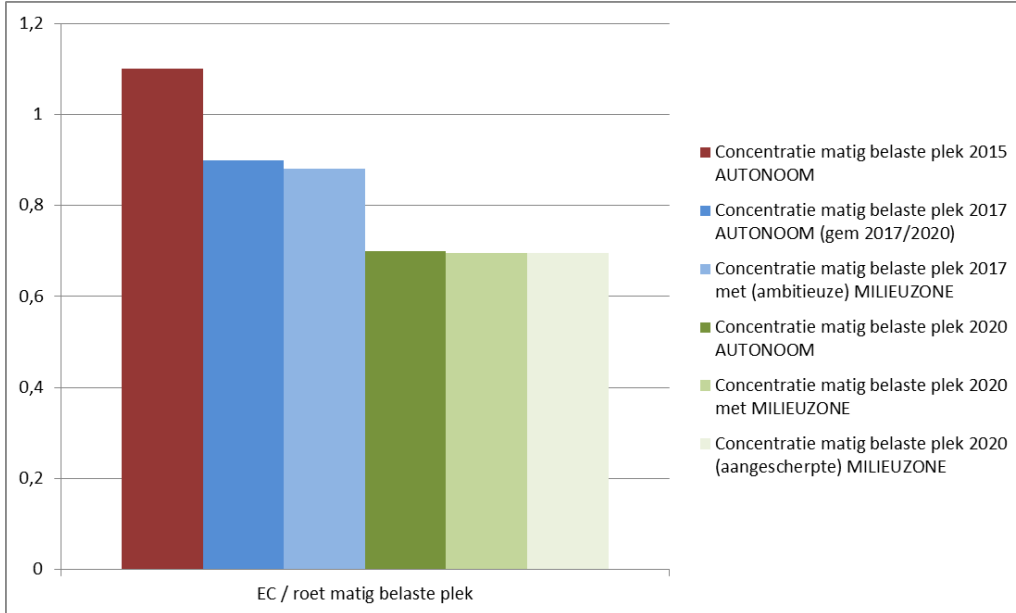
Voor fijnstof (figuur 3) en stikstofdioxide (figuur 4) is het effect (ook op de meest belaste locaties) verwaarloosbaar: tot maximaal 1 %. Dit hangt samen met het feit dat het aandeel van (lokale) wegverkeer in fijnstof erg klein is. Het aandeel van (lokaal) wegverkeer is voor stikstofdioxide weliswaar veel groter maar milieuzonering levert als maatregel geen grote reductie op van de uitstoot van stikstofdioxide (tenzij direct uitgegaan wordt van het alleen toelaten van voertuigen die volledig zero-emissie zijn of wanneer de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer zeer sterk afneemt.).

Figuur 1: Weergave van concentraties / effect EC (roet) meest belaste locatie

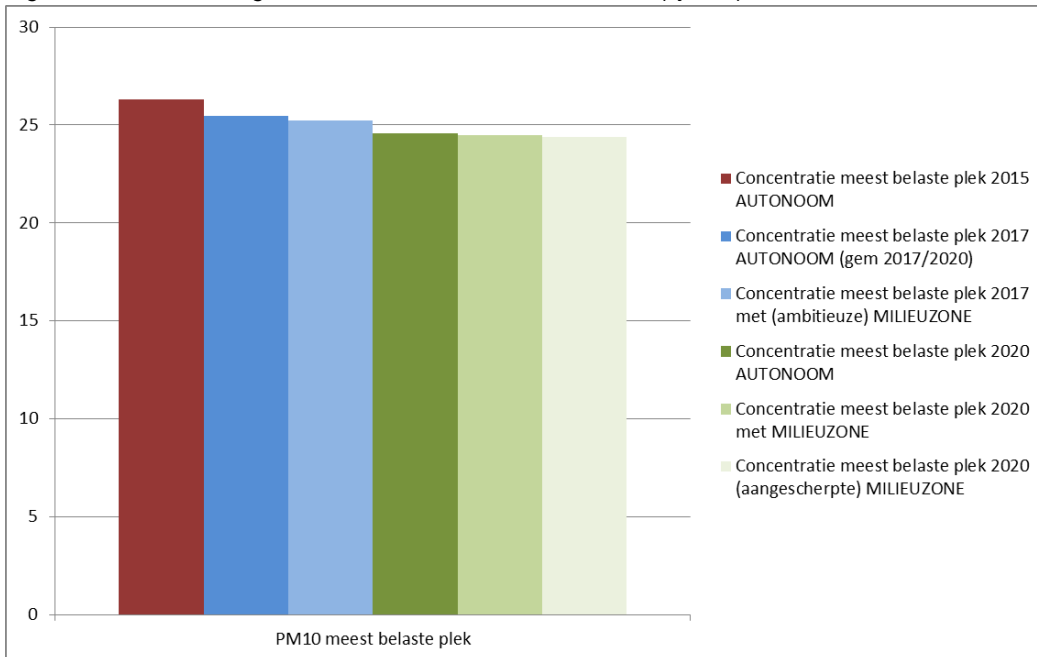




Figuur 2: Weergave van concentraties / effect EC (roet) matig belaste locatie



Figuur 3: Weergave van concentraties / effect PM10 (fijnstof)





Figuur 4: Weergave van concentraties / effect NO2 (stikstofdioxide)

