



Raadsvoorstel Vervolgaanpak Nul-emissie zone binnen de Ring

Inleiding

Het Eindhovense mobiliteitsbeleid is onder meer gericht op een aantrekkelijk, leefbaar, gezond en bereikbaar centrum met minder rijdend en stilstaand autoverkeer en meer ruimte voor aangenaam verblijven, voor groen en water en voor langzaam verkeer.

Het mobiliteitsbeleid levert ook een belangrijke bijdrage aan het realiseren van onze klimaatdoelstellingen via drie opeenvolgende en samenhangende sporen:

- Verminderen van verkeersruimte ten gunste van verblijfsruimte (bundelen, hogere bezettingsgraad en duurzame mobiliteit, en ook gericht op deelmobiliteit en stadslogistiek);
- Veranderen (modal split verandering ten gunste van lopen, fietsen en openbaar vervoer);
- Verschonen van de resterende mobiliteit (alleen maar duurzame/niet-fossiele brandstoffen; in techniek en gedrag).

Dit voorstel voor het stappenplan 'Nul-emissiezone binnen de Ring' richt zich op het derde spoor 'verschonen van gemotoriseerd verkeer'. Met deze verschoningsmaatregelen worden andere mobiliteitsmaatregelen zoals het autoluw maken van het centrum en het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoergebruik en van deelsystemen versterkt.

Het doorontwikkelen van de huidige milieuzone tot een nul-emissiezone in 2030 bestaat uit diverse stappen die worden gezet in de komende jaren. Drie samenhangende processen zijn van invloed op de voorgestelde stappen in dit raadsvoorstel:

- Urgentie van het streven naar een Emissievrije zone in 2030 als stip op de horizon;
- Wetswijziging Harmonisatie van milieuzones;
- Uitvoeringsagenda Stadslogistiek/Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (GD ZES).

Ruimtelijke en mobiliteitsmaatregelen in het project Boeiende binnenstad en maatregelen voor de aanpak van de Ring-Radialen-Autoluw Centrum (menukaart; zie bijlage bij Raadsinformatiebrief van 23-12-2019) en uit de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant passen binnen de eerste twee sporen.

Urgentie van een nul-emissiezone

De gemeente Eindhoven werkt in stappen naar een nul-emissiezone binnen de Ring in 2030. In het coalitieakkoord Evenwicht & Energie 2018-2022 heeft een leefbare en gezonde stad voor bewoners en bezoekers topprioriteit. Ook nemen wij onze verantwoordelijkheid in de lokale uitwerking van het klimaatakkoord van Parijs (2016) en het nationale klimaatakkoord van 28 juni 2019.

Het rijk heeft in het Klimaatakkoord als doelstelling een reductie van de uitstoot van CO₂ met 49% ten opzichte van 1990 vastgelegd. Voor de sector Mobiliteit is gekozen voor

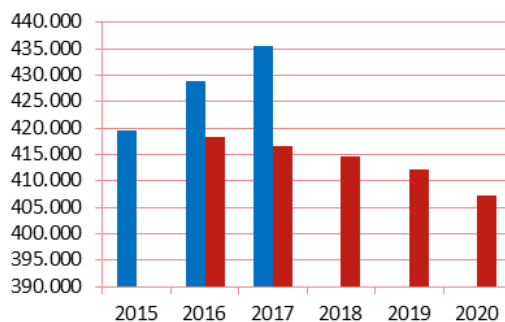


een aanpak langs de sporen Slimmer, Schoner en Anders. Autonome verschoning van voertuigen (minder uitstoot, minder gebruik van fossiele brandstoffen) wordt ondersteund en versneld onder meer door landelijke regelgeving en stimuleringsprogramma's (zoals subsidies op nul-emissie bedrijfsauto's en vrachtwagens).

Eindhoven heeft in 2017 een Agenda Emissievrije mobiliteit opgesteld. In deze Agenda staan tal van maatregelen die zouden moeten worden uitgevoerd om de klimaatdoelstelling in 2030 te halen. Uit de doorrekening van effecten van uitvoering van mobiliteitsmaatregelen uit de Agenda (CE Delft, 2017) is gebleken dat de opgave voor de stedelijke mobiliteit zeer groot is, en dat ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn. Een nul-emissiezone binnen de Ring draagt volgens CE Delft verreweg het meest bij aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen in 2030: circa 40% van de 55% (=22%) reductie van de CO₂-uitstoot (bron: Effecten van Agenda Emissievrije mobiliteit. CE Delft; 2017).

In de Klimaatbegroting 2020 wordt de omvang van de opgave voor mobiliteit bevestigd. We hadden verwacht dat ons huidige verkeersbeleid zou leiden tot minder CO₂-uitstoot. Uit de bijbehorende rapportage van de klimaatmonitor 2018 blijkt echter dat in de periode 2015-2017 de CO₂-uitstoot van verkeer en vervoer in Eindhoven is toegenomen (zie figuur 1: blauw) waar wij juist een afname hadden begroot (rood). De doelstelling van het Klimaatplan voor 2020 voor mobiliteit is (dus) niet meer haalbaar. Om de klimaatambities voor het thema Mobiliteit in 2030 te halen willen we extra stappen zetten.

Figuur 1: Ontwikkeling uitstoot CO₂ thema Mobiliteit Eindhoven (exclusief luchtvaart en doorgaand autoverkeer. Bron: Klimaatmonitor 2018). Rood: verwachte ontwikkeling CO₂. Blauw: gerealiseerde ontwikkeling CO₂



Samenwerken aan een pakket stimulerende én regulerende maatregelen

Eén van de actiepunten van het Uitvoeringsprogramma Emissievrije mobiliteit 2018 was het opstellen van een stappenplan voor een emissievrije zone binnen de Ring 2030. Op 19 februari 2018 werd tijdens een A-avond met inbreng van een groot aantal vertegenwoordigers van belangenorganisaties een start gemaakt met het Stappenplan. Het afgelopen jaar is het stappenplan afgerond (zie bijgevoegde rapportage van het adviesbureau Buck Consultants International/BCI).

Het voorstel om in stappen te werken naar een nul-emissiezone binnen de Ring in 2030 draagt in belangrijke mate bij aan de doelstellingen voor een leefbare en gezonde stad. Wij kunnen deze doelen alleen halen door een uitgebalanceerde mix van stimulerende



en beperkende maatregelen. De steun voor deze maatregelen en medewerking aan de uitvoering door betrokkenen is daarbij van groot belang.

Met het besluit over stapsgewijs aanscherpen van toegangseisen voor voertuigen in het centrum bieden we duidelijkheid aan ondernemers, werkgevers, bezoekers en bewoners van de stad. Zo kunnen zij zich voorbereiden op beslissingen over investeringen in schoner vervoer. Samen met hen werken we een pakket maatregelen uit die het hen makkelijker maakt om op emissievrij vervoer over te stappen. Om de aanschaf en het gebruik van voertuigen zonder emissie te bevorderen willen we aanvullende, stimulerende maatregelen nemen. Zo willen we onderzoeken hoe we bijvoorbeeld een 'Nul-emissie-hub' kunnen faciliteren. Deze aanpak past in de gedachte van ons coalitieakkoord, van het landelijk Klimaatakkoord, de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en ook van de GD ZES.

Het voorgestelde stappenplan bouwt voort op de huidige milieuzone voor vrachtverkeer en versterkt acties die we al in gang hebben gezet om mobiliteit te verschoneren. Zo faciliteren we het gebruik van elektrische voertuigen door het aanbieden van voldoende laadpalen. Dit aantal is de afgelopen jaren fors gegroeid: van 371 in 2015 naar 642 in 2019 (bron: CBS). Ook zijn er inmiddels 40 snellaadpunten in Eindhoven; Verder zetten we in op systemen van deelmobiliteit (elektrische deelauto's en scooters). Waar we zelf invloed hebben op verduurzaming van vervoer, nemen we onze verantwoordelijkheid:

- Alle bussen in het openbaar vervoer in Zuidoost-Brabant rijden in 2025 elektrisch en op groene stroom;
- CURE haalt het huishoudelijk afval nu al op met waterstofauto's en start in 2020 met een proef met elektrische afvalinzameling;
- In de nieuwe concessie voor het regionale doelgroepenvervoer rijdt Taxibus vanaf maart 2020 82% emissievrij en vanaf 2025 100%;
- Ook verkennen we met het bedrijfsleven de mogelijkheden van een bouwhub aan de rand van de stad waar vandaan bouwmaterialen worden vervoerd naar locaties in het centrum;
- Onze eigen zakelijke kilometers worden verduurzaamd door deelname aan de landelijke pilot voor Mobility as a Service (MaaS);
- In overleg met de taxibranche rijden alle taxi's met een TTO-keurmerk vanaf 2026 emissievrij; tussentijdse stappen voor verschoning van de taxi's vóór 2026 zijn geagendeerd.
- Wij bieden ruimte aan en faciliteren nieuwe initiatieven die leiden tot schoner en minder vrachtvervoer binnen de Ring;
- In het ontheffingenbeleid voor de milieuzone en nul-emissiezone bieden wij maatwerk voor hen die (nog) niet kunnen voldoen aan de aangescherpte toegangseisen. Dit maatwerk wordt op landelijk niveau nader uitgewerkt binnen de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en in het Eindhovens uitwerkingsplan Nul-emissiezone in overleg met de belanghebbenden. De economische beschikbaarheid van voertuigen of de financiële omstandigheden van ondernemers of inwoners kunnen hierbij een rol spelen.

Landelijke regelgeving harmonisatie milieuzones

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft, conform de afspraken in het regeerakkoord een voorstel uitgewerkt voor de harmonisatie van milieuzones en invoering van nul-emissiezones. Dit voorstel is tot stand gekomen in overleg met gemeenten (waaronder Eindhoven), VNG en belanghebbenden. Op 11 november 2019 is vervolgens het 'Besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en



verkeerstekens/RVV 1990 in verband met de harmonisatie van milieuzones' gepubliceerd in het Staatsblad. De wetswijziging is op 1 januari 2020 van kracht geworden. Hiermee is er uniformiteit in de toepassing van milieuzones in Nederland. Het voorstel voor het Eindhovense stappenplan met tussentijdse aanscherpingen tot 2025 past binnen de landelijke kaders en benut de ruimte om lokaal aanvullende maatregelen te nemen die leiden tot een hogere effectiviteit in reductie van schadelijke stoffen. Bijvoorbeeld in de keuze voor de vergroting van het handhavingsgebied van de milieuzone en de omvang van de nul-emissiezone voor het gehele gebied binnen de Ring zodat die aansluit op de begrenzing van de milieuzone.

Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, op weg naar nul-emissie

Volgens het landelijk Klimaatakkoord "zorgt het kabinet, samen met de logistieke sector en de gemeenten, ervoor dat rond 2025 geen uitstoot meer is van bussen, bedrijfsauto's en vrachtwagens in de binnensteden van 30-40 van onze steden".

Uit het Klimaatakkoord:

In de 30-40 grotere steden worden in Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES)-verband uiterlijk in 2020 middelgrote zero-emissie zones (ZE-zones) vastgesteld zoals die met ingang van 2025 voor goederenvervoer zullen gelden. Andere gemeenten kunnen zich hierbij aansluiten. Dit leidt naar verwachting tot een besparing van 1,0 Mton CO₂.

Eén van de acties in het landelijk klimaatakkoord is het versnellen van het proces naar een nul-emissie stadslogistiek. Er is een landelijke werkgroep Uitvoeringsagenda NEZ ingesteld die bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Tilburg, Utrecht, TLN, evofenedex, RAI, BOVAG, Natuur en Milieu en het ministerie van IenW. Zij hebben een (concept-)uitvoeringsagenda Stadslogistiek opgesteld met een nadere uitwerking van passages uit het klimaatakkoord. Ons college heeft besloten om deze Uitvoeringsagenda te ondertekenen (datum medio 2020/2020 te bepalen in overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat).

Met de ondertekening van de Uitvoeringsagenda spreekt de gemeente de intentie uit om uiterlijk in 2020 aan te kondigen dat zij een NE-zone invoert waarbij zij ingaat op:

- geografische omvang van de zone
- beschrijving van de stappen naar invoering in 2025, inclusief het betrekken van belanghebbenden, benodigde laadinfrastructuur en planning;
- de relatie tussen de NEZ en de milieuzone.

De Uitvoeringsagenda is een hulpmiddel in het proces om met belanghebbenden een NEZ in te voeren en geeft in een vroeg stadium duidelijkheid aan het bedrijfsleven. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geeft nog geen duidelijkheid over de relatie GD ZES <-> Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Wel stelt het ministerie dat de Uitvoeringsagenda een concretere uitwerking is van de algemenere GD ZES. Dit betekent dat als een gemeente de Uitvoeringsagenda ondertekent, de GD ZES niet meer ondertekend hoeft te worden.

■ Wettelijke taak

Uitvoering geven aan het nieuwe geharmoniseerde systeem van milieuzones dat geldig is vanaf 1 januari 2020, conform de wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement.

■ Kerntaak gekoppeld aan het werkprogramma van het college

Coalitieakkoord 2018-2022 Evenwicht&Energie: inzetten op duurzame mobiliteit, uitvoering van het klimaatplan, gezonde en leefbare stad en schonere lucht voor bewoners.



Doelstelling

Uitvoering van het stappenplan draagt bij aan realisering van de doelstellingen in het coalitieakkoord: een leefbare en gezonde stad en verduurzaming van de mobiliteit. De maatregelen in het stappenplan leveren een belangrijke bijdrage aan de klimaatdoelstelling van 55% minder uitstoot van CO₂ in 2030 ten opzichte van 1990. Ook wordt de luchtkwaliteit verbeterd en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad.

Een nul-emissiezone binnen de Ring in 2030 is een tussenstap op weg naar stad-brede nul-emissie mobiliteit in 2050. De recente uitspraken van de Raad van State over de wet PAS betekent onder meer dat de uitstoot van NO_x door het verkeer moet worden beperkt, mede om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te (blijven) maken.

Ons college heeft 3 maart 2020 ook besloten om het voorstel om het Schone Lucht Akkoord (SLA) te tekenen dat als doel heeft extra gezondheidswinst te boeken ten opzichte van het Nationaal Saneringsprogramma Luchtkwaliteit (NSL; meer gericht op het oplossen van luchtkwaliteitsknelpunten). Het Schone Lucht Akkoord gaat toewerken naar de WHO-advieswaarden voor fijn stof in 2030. De voorgestelde maatregelen uit het stappenplan nul-emissiezone passen binnen de afspraken en maatregelen van het SLA.

Voorstel

In te stemmen met:

- 1 Een stapsgewijze en maatschappelijk gedragen aanscherping van de milieuzone binnen de Ring van Eindhoven in de periode 2020-2025 conform het per 1-1-2020 gewijzigde Reglement Verkeersregels en Verkeertekens op basis van de navolgende uitgangspunten:
 - 1.1 Met ingang van 1 januari 2021 het handhavingsgebied van de bestaande milieuzone uit te breiden tot het gehele gebied binnen de Ring (exclusief De Kade) en vanaf 1 mei 2021 na een gewenningsperiode van 4 maanden effectief te handhaven;
 - 1.2 Met ingang van 1 januari 2021 het toegangsregime van de milieuzone uit te breiden met autobussen met tenminste emissieklasse 4;
 - 1.3 Met ingang van 1 januari 2022 het toegangsregime van de milieuzone voor vrachtauto's aan te scherpen met als toegangseis vrachtauto's en autobussen emissieklasse 6 en hoger;
 - 1.4 Met ingang van 1 januari 2025 de milieuzone binnen de Ring uit te breiden met De Kade en het toegangsregime van de milieuzone uit te breiden met diesel-personenauto's met tenminste emissieklasse 5;
- 2 In lijn met de ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek het per 1 januari 2025 invoeren van een nul-emissiezone voor het gehele gebied binnen de Ring voor vrachtauto's, bedrijfsauto's en autobussen;
- 3 De opdracht aan het college voor het opstellen van een uitwerkingsplan in 2020 voor de te nemen acties in voorstel 1 en 2 gericht op het verwerven van maatschappelijk draagvlak, inclusief een voorstel voor een effectief systeem van ontheffingverlening (met maatwerk, rekening houdend met de (financiële) haalbaarheid voor inwoners en ondernemers), toezicht en handhaving;
- 4 Het streven naar een nul-emissiezone voor alle voertuigcategorieën binnen de Ring in 2030;
 - 4.1 In 2022 landelijke en Eindhovense evaluaties uit te voeren, met zicht op vervolgstappen vanaf 2025;
 - 4.2 Op grond van de resultaten van deze evaluaties een voorstel aan de raad voor te leggen voor een verdere stapsgewijze aanscherping van de milieuzone en



nul-emissie zone voor de periode vanaf 2025, in afstemming met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en andere (G40-)steden, aanvullende wet- en regelgeving en rekening houdend met technische en financiële mogelijkheden en belemmeringen.

Argumenten

1.1 Met dit voorstel geeft ons college invulling aan het coalitieakkoord Evenwicht & Energie en aan de toezeggingen aan uw raad naar aanleiding van moties bij de behandeling van de Kadernota 2020 (2 juli 2019)

Ons college heeft de volgende toezeggingen gedaan aan de raad:

1. Zich aan te sluiten bij Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (GD ZES)
2. De ambitie uit te spreken om in 2030 alleen emissieloze voertuigen binnen de Ring toe te staan;
3. Een stappenplan uit te werken om te zorgen dat Eindhoven in 2030 emissievrij zal zijn (binnen de Ring), waarin duidelijk beschreven wordt hoe we omgaan met ondernemers en inwoners die daarbij financiële drempels ervaren;
4. In dit stappenplan ook nadrukkelijk in te gaan over de mogelijkheden tot aanscherping en uitbreiding van de huidige milieuzone;
5. Het stappenplan emissievrij 2030 uit te werken en de bijbehorende financiën ter beoordeling aan de raad aan te bieden. Tevens zal hierin worden meegenomen de toezegging te onderzoeken het centrum als 30 km-zone te maken.

Ook heeft ons college toegezegd de raad te informeren over initiatieven die leiden tot minder vrachtvervoer in het centrum (naar aanleiding van motie K.M07; raadsvergadering van 2 juli 2019). Met de ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek zetten we daarin een niet-vrijblijvende stap.

Het onderzoek naar de mogelijkheden van invoering van een 30 km-zone voor het centrum (toezegging 5) maakt geen onderdeel uit van het stappenplan en wordt verder opgepakt in het kader van de uitwerking van de menukaart voor een autoluw centrum, minder verkeershinder in de stad en de betere doorstroming op de Ring.

1.2 Eindhoven sluit aan bij de richtlijnen die het Rijk heeft beschreven in het Besluit in het kader van de harmonisatie van milieuzones

Het landelijk convenant Stimulering schoon vrachtverkeer en milieuzonering (2006) liep eind 2019 af. Dit convenant, getekend door het Rijk, gemeenten, waaronder gemeente Eindhoven, en het bedrijfsleven, voorzag niet meer in een verdere aanscherping van toegangseisen. Op 11 november 2019 is het 'Besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens/RVV 1990 in verband met de harmonisatie van milieuzones' gepubliceerd in het Staatsblad. Het wijzigingsbesluit RVV is het resultaat van een evaluatie van het convenant en is na overleg met vertegenwoordigers van gemeenten met een milieuzone en belangenorganisaties opgesteld. De wetswijziging is ingegaan op 1 januari 2020 (zie bijlage 2). De nieuwe landelijke richtlijnen hebben een wettelijke status en vervangen het convenant Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering.

Het gewijzigde Reglement Verkeerregels en Verkeerstekens creëert de landelijk gewenste en in het Regeerakkoord vastgelegde uniformiteit in de aanduiding van Milieuzones in Nederland met eenduidige en herkenbare bebording en biedt duidelijkheid over de reikwijdte die gemeenten in komende jaren hebben in het toegangsregime voor vrachtauto's, bedrijfsauto's, autobussen en personenauto's (alleen dieselveertuigen).

Eindhoven sluit aan bij deze landelijke richtlijnen omdat hiermee invulling wordt gegeven aan de gewenste uniformiteit van milieuzones in Nederlandse steden en deze



duidelijkheid bieden voor weggebruikers. Ook kunnen we gebruik maken van de landelijke vrijstellingsregeling en ontheffingen voor specifieke voertuigen. Daarnaast biedt het landelijk kader ruimte voor gemeentelijke keuzes, aanscherpingen en maatwerk in lokale ontheffingen (zie ad. 3.).

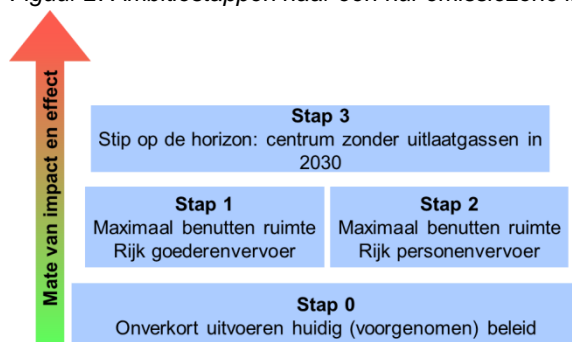
1.3 Dit voorstel voor het stappenplan benut een groot deel van de ruimte die het rijk biedt in het landelijk kader voor milieuzones; ons voorstel is grotendeels in lijn met het door BCI uitgewerkte advies over het stappenplan (zie Kernrapportage 'Op weg naar een centrum zonder uitlaatgassen'. BCI; 2019; zie bijlage 1).

Binnen de landelijke kaders voor harmonisatie van de milieuzones heeft een gemeente ruimte om gemotiveerd te kiezen voor:

- de omvang en begrenzing van de milieuzone (zie argument 1.7);
- toegangseisen voor bussen gelijkschakelen aan die voor vrachtwagens (zie argument 1.6);
- wel/geen toegangseisen voor diesel-personenauto's; met als opties geel/groen in 2020, groen/blauw in 2025 (Eindhoven: voorstel vanaf 2025: zie argument 1.8);
- andere voertuigen zoals brommers/scooters en taxi's (zie kanttekening 1.1);
- flankerende, compenserende maatregelen in te zetten (deze worden verder uitgewerkt in het uitwerkingsplan).

In het advies over het stappenplan wordt vanuit de bestaande milieuzone stapsgewijs toegewerkt naar de ambitie van een volledige nul-emissiezone binnen de Ring in 2030.

Figuur 2: Ambitiestappen naar een nul-emissiezone in 2030 (BCI; 2019)



BCI heeft voor het stappenplan een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden opgesteld (zie bijlage 1, paragraaf 4) die in het collegevoorstel zijn overgenomen. Het gaat onder meer over de gebiedsbegrenzing; aansluiting bij de landelijke kaders; aantoonbare effectiviteit van maatregelen; voldoende beschikbaarheid van alternatieve oplossingen; aanbod aanvullende maatregelen door de gemeente; fasering van handhaving en gewenning; inclusiviteit; maatschappelijk draagvlak. Het voorstel kijkt alleen af bij stap 2 om in 2022 nog geen eisen te stellen aan de toegang van diesel-personenauto's (zie argumenten 1.9 en 1.10), terwijl deze ruimte wel wordt geboden door de landelijke richtlijnen.

Ten opzichte van het advies van BCI wordt extra voorgesteld om de milieuzone in 2020 te laten gelden voor bussen met tenminste emissieklasse 4 en vanaf 2022 voor bussen met tenminste emissieklasse 6. Deze stappen voor bussen passen binnen de landelijke kaders. Deze toegangseisen aan bussen/touringcars in de milieuzone zijn volgens ons



gerechtvaardigd omdat er dan sprake is van eisen die vergelijkbaar zijn met de eisen die worden gesteld aan de bussen in het openbaar vervoer (OV-concessie Zuidoost-Brabant).

Bij de onderstaande argumenten worden de diverse stappen nader toegelicht.

Bij het onderbouwen van dit voorstel is gebruik gemaakt van het achterliggend onderzoek (zie bijlagen bij Achtergrondrapport: Beschikbaarheid voertuigen, Kentekenonderzoek, effectberekeningen, stakeholdersbijeenkomsten, rapportage Digipanel en de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse/MKBA).

1.4 Dit voorstel versterkt de bestaande en geplande uitvoering van maatregelen om het verkeer te verschonen

In de inleiding hebben we al beschreven wat er in Eindhoven al gebeurt in (het stimuleren van) de verschoning van de mobiliteit (stap 0 van het advies van BCI). Op weg naar de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer in 2025 maken wij verdere afspraken met het bedrijfsleven over verdere bundeling en verschoning van het goederenvervoer in het centrum. We voeren hiermee de afspraken uit die we op basis van het Klimaatakkoord maken in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.

1.5 Met de aanscherping van de milieuzone voor vrachtauto's in 2022 sluit de gemeente Eindhoven aan bij de uitgangspunten en toegangseisen van de landelijk vastgelegde Harmonisatie van milieuzones in het Besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (zie bijlage 2).

Een gemeente met een bestaande milieuzone vrachtverkeer zoals Eindhoven is verplicht om per 2022 de toegangseis aan te scherpen tot tenminste emissieklasse 6. De datum van eerste oplevering van vrachtwagens met een emissieklasse 6-motor is 2014.

Hiermee wordt voldaan aan een door de transportsector geaccepteerde gemiddelde en op landelijk niveau afgestemde afschrijvingstermijn van vrachtwagens van 8 jaar. Deze tussentijdse aanscherping op weg naar een nul-emissie goederentransport kan rekenen op draagvlak bij het bedrijfsleven.

1.6 De aanscherping van de toegangseis voor vrachtwagens en autobussen in 2022 naar tenminste emissieklasse 6 heeft in Eindhoven bovendien een aantoonbaar positief effect op de luchtkwaliteit.

Uit het kentekenonderzoek (juni 2018) is gebleken dat in 2022 circa 125 eigenaren van vrachtwagens met minder dan emissieklasse 6 worden getroffen.

De doorrekening van de effecten op luchtkwaliteit wijst uit dat in 2022 ten opzichte van de autonome situatie 2 kton CO₂ wordt bespaard, 8,4% van de uitstoot van NO_x en 5,1% van de uitstoot van PM_{2,5}/ultrafijn stof (zie tabel 4.2 in bijlage 1.1:

Achtergrondrapportage).

1.7 Uitbreiding van het handavingsgebied in 2021 tot het hele gebied binnen de Ring (exclusief De Kade) is effectief voor de luchtkwaliteit en is uitlegbaar naar alle verkeersdeelnemers en bewoners.

Het verkeersbesluit Milieuzone (2007) besloeg het hele gebied binnen de Ring. Door bestuurlijke afspraken met organisaties uit het bedrijfsleven en met Bedrijvencontact De Kade is toen besloten om het handavingsgebied voorlopig te beperken tot globaal het gebied ten zuiden van het spoor (rood), Tongelre binnen de Ring uit te sluiten van handhaving en het bedrijventerrein De Kade buiten de milieuzone te houden (blauw).



Verkeers-juridisch klopt deze situatie niet; door een goede communicatie is er de afgelopen 11 jaar slechts incidenteel verwarring geweest over het onderscheid van de gebieden van handhaving en gedogen. Op raadsvragen heeft het college destijds geantwoord dat de extra inspanning van handhaving niet opweegt ten opzichte van de opbrengst in verbetering van luchtkwaliteit.

In het perspectief van een nul-emissiezone binnen de Ring en het verder autoluw maken van het centrum is het een logische stap om het handhavingsgebied op korte termijn één op één af te stemmen met de feitelijke begrenzing. Bedrijventerrein De Kade valt daarmee nog altijd buiten de milieuzone.

Voor de vergroting van het handhavingsgebied kiezen we voor een zorgvuldige communicatie met een gewenningsperiode van vier maanden vanaf 1 januari 2021; vanaf 1-5-2021 wordt effectief gehandhaafd. en zo nodig beboet. In het toegevoegde handhavingsgebied staan circa 110 vrachtwagens geregistreerd in de emissieclassen 0 t/m 3 (RDW). Eigenaren van deze vrachtauto's zullen maatregelen moeten nemen om aan de toegangseisen te voldoen. Ook voor hen geldt: het bestaande ontheffingenbeleid voor de milieuzone blijft van kracht.

1.8 Een invoering van een milieuzone voor diesel-personenauto's voor tenminste emissieklasse 4 in 2022 is niet effectief gezien de geringe aantallen en de autonome verschoning van het wagenpark van personenauto's.

Volgens het gewijzigde Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) is het mogelijk om al in 2020 het toegangsregime van de milieuzone uit te breiden naar diesel personenauto's met emissieklasse 3 (geel) of 4 (groen) of hoger. Deze maatregel moet echter wel goed onderbouwd zijn op doelmatigheid. De studie van BCI en het in dat kader uitgevoerde kentekenonderzoek en de gegevens van het RDW laten zien dat er op dit moment slechts circa 250 voertuigeigenaren zijn die niet voldoen aan deze norm en zich verplaatsen binnen de Ring.

Bij de RDW staan nu 941 personenauto's t/m emissieklasse 4 geregistreerd op adressen binnen de Ring (in de postcodegebieden 5611 t/m 5617). Volgens de berekende autonome ontwikkeling zijn dat er in 2020 nog 738 en in 2022 nog slechts 34 (zie bijlage 1.7: Effectenanalyse).

Het effect van een tussentijdse aanscherping van de Milieuzones voor personenauto's in 2022 is daarmee nihil. De doelmatigheid kan daarom niet voldoende worden gemotiveerd in ene verkeersbesluit. Ook is een investering in een effectief systeem van handhaving dan niet verantwoord.

Wij kijken hiermee af van het advies van BCI om in 2020/2022 de ruimte van het landelijk kader voor personenauto's maximaal te benutten (bijlage 1; Kernrapportage BCI bl. 12).



1.9 Een milieuzone voor diesel personenauto's vanaf 1-1-2025 past binnen het progressieve regime van het stappenplan op weg naar een volledig nul-emissie zone voor alle voertuigen binnen de Ring in 2030.

Hoewel nut en noodzaak van de invoering van de maatregel op dit moment beperkt is (zie kanttekening 4.2), bleek uit het gesprek met bewonersorganisaties (mei 2018) en het Digipanel dat er wel degelijk maatschappelijk draagvlak is voor deze maatregel als duidelijke stap richting bewustwording en ambitie voor de langere termijn van 2030. Ook geven stakeholders aan dat de maatregel doorgaand, overlast gevend autoverkeer in het centrum afremt (zie bijlage 1.4) en daarmee bijdraagt aan onze doelstellingen voor een autoluw centrum.

Dit voorstel sluit aan bij het advies van BCI om in 2025 maximaal gebruik te maken van de vanaf 2025 geldende landelijke kaders voor diesel-personenauto's.

2.1 Met ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek onderschrijft de gemeente in samenwerking met circa 40 andere grote gemeenten (G40 en G4) en belanghebbenden uit de transportsector haar ambitie om in 2025 zoveel mogelijk stadslogistiek nul-emissie (NE) te laten plaatsvinden.

Het rijk wil zoveel mogelijk G40- en G4-gemeenten stimuleren om in 2025 een NE-zone voor vracht- en bestelwagens in te voeren. Pas in 2030 zou een wettelijke verplichting kunnen gelden voor gemeenten die deze stap nog niet hebben gezet.

Ons college geeft hiermee uitvoering aan de toezegging die is gedaan aan de raad op 18 maart 2018 en aan het coalitieakkoord 2018-2022 om over te gaan tot ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en onderschrijft hiermee eveneens de in deze toezegging uitgesproken ambities.

In het overleg van het ministerie van IenW met de beoogde ondertekenaars over de definitieve tekst van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek worden nog nadere afspraken gemaakt over de positie van niet-bedrijfsmatig gebruikte bestelauto's, vrachtauto's met emissieklasse 6 en plug-in hybride bestelauto's en vrachtauto's. De teksten in het Klimaatakkoord gelden hierbij als vertrekpunt. Wij informeren uw raad na ondertekening van de Uitvoeringsagenda over de inhoud en acties die voortvloeien uit de Uitvoeringsagenda.

Om de ondertekening kracht bij te zetten werken we samen met het bedrijfsleven om als onderdeel van het uitwerkingsplan (ad. 3) te komen tot een lokale Green Deal ZES. Via de lokale Green Deal kunnen de intenties dan worden omgezet in concrete acties, zoals een pilot met een hub, vergroening van logistieke ketens (bijvoorbeeld pakketbezorging of retourlogistiek) of mogelijke vrijstellingen buiten venstertijden te laden en te lossen.

2.2 De aanscherping van de milieuzone en de introductie van een nul-emissiezone in 2025 dient zorgvuldig te worden uitgevoerd, waarbij aandacht dient te zijn voor heldere communicatie, draagvlakcreatie en bewustwording bij stakeholders en weggebruikers.

Het aanscherpen van het toegangsregime van de milieuzone raakt een groot aantal weggebruikers, bewoners en ondernemers. Het dient daarom op zorgvuldige en geleidelijke wijze plaats te vinden, met aandacht voor de maatschappelijke en bedrijfseconomische gevolgen, communicatie en bewustwording.

Uit de consultaties van bedrijfsleven, bewoners en belangengroepen blijkt dat een meerderheid de aanpak van stapsgewijs nul-emissie maken van het centrum ondersteunt (zie bijlagen 1.4 en 1.5: verslagen van consultatiebijeenkomsten en Digipanel). Wel dringen zij aan op het bieden van handelingsperspectief: er moet voor



autogebruikers/bezitters voldoende tijd zijn om te anticiperen op stapsgewijze veranderingen. Alleen dan ontstaat echt draagvlak voor maatregelen. Het tijdig aankondigen van een duidelijke norm helpt daarbij. De respondenten benadrukken het belang van een aanbod van een compleet pakket aan maatregelen: gekozen stappen in de tijd, flankerend beleid van de gemeente, zoals overslag- en overstappunten, voldoende locaties voor elektrisch laden en een goed aanbod van duurzaam alternatief (deel)vervoer.

Op dit moment is de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek nog niet definitief en niet openbaar. De partijen die de Uitvoeringsagenda tekenen gaan uit van voldoende beschikbaarheid en een haalbare financiering voor de aanschaf van bestelauto's. Topsector Logistiek voert in 2020 een veldonderzoek uit naar een specifieke groep gebruikers van bestelauto's: zzp-ers en kleine (klus)bedrijven. Om inzicht te verkrijgen in hoe deze doelgroepen zullen omgaan met de invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek en welke mogelijke belemmeringen zij gaan ervaren bij de overstap naar nul-emissie. Deze inzichten helpen ook de gemeente Eindhoven bij het communiceren naar deze gebruikers van bestelauto's en het overwegen van maatregelen om specifieke groepen tegemoet te komen.

Om de drempel voor aanschaf van nul-emissie voertuigen te verlagen ontwikkelt het ministerie van IenW, volgens de afspraken in de concept-Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, een stimuleringsprogramma voor nul-emissiebestel- en vrachtauto's en voert deze uit. Hiervoor heeft het ministerie tot en met 2025 € 94 miljoen beschikbaar voor vrachtauto's en €185 miljoen voor bestelauto's. De regeling voor bestelauto's gaat in op 1 januari 2021. Het uitgangspunt van deze stimuleringsregeling is een aanschafregeling met een dekking van maximaal 40% van de meerkosten van een nul-emissievoertuig ten opzichte van het fossiele alternatief. Vanwege de beschikbaarheid geldt dat voor vrachtvervoer in deze periode ook plug-in hybride varianten gebruik kunnen maken van de regeling.

Eveneens dient de gemeente adequaat om te gaan met eventuele financiële drempels die weggebruikers kunnen ervaren, met name ZZP-ers. Bezitters van voertuigen die (nog) niet kunnen voldoen aan de toegangseis van de milieuzone moeten naar redelijkheid en billijkheid een kans krijgen om een voertuig aan te schaffen dat voldoet aan de gestelde normen, rekening houdend met gangbare afschrijftermijnen of gebruik te maken van een ander, volwaardig alternatief (bijvoorbeeld een elektrische deelauto). Hierbij hoort ook een ontheffingenbeleid op maat.

Op grond van de geplande tussentijdse evaluatie in 2022 is het mogelijk om landelijk en lokaal aanvullende maatregelen of aanpassingen van bestaande maatregelen te overwegen. De concept-Uitvoeringsagenda biedt hier ruimte voor.

2.3 *Per 1 januari 2025 hebben gemeenten in lijn met het Klimaatakkoord en de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (en de Green Deal ZES) de mogelijkheid om een nul-emissie zone in te voeren voor vrachtauto's en bedrijfsauto's.*

De Uitvoeringsagenda Stadslogistiek wordt en de Green Deal ZES is mede ondertekend door vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en belangenorganisaties uit de transportsector. Daarmee is er landelijk ruim voldoende draagvlak om per 1 januari 2025 gemeenten de ruimte te bieden om een nul-emissie zone in te voeren voor vrachtauto's en bedrijfsauto's.

Tijdens het BO MIRT (november 2019) heeft de provincie Noord-Brabant met het rijk afgesproken dat 5-12 Brabantse gemeenten stappen zullen zetten om een nul-

emissiezone in te voeren. Tot nu toe hebben Tilburg, 's-Hertogenbosch, Breda en Eindhoven toegezegd de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek te tekenen. Andere gemeenten kunnen later aansluiten.

2.4 Er is maatschappelijk draagvlak voor het invoeren van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's

Als zoveel mogelijk G-40 gemeenten een nul-emissiezone invoeren per 1 januari 2025, is het gezamenlijk effect op klimaatdoelstellingen groter en gaat naar de vervoersmarkt een krachtig signaal uit om te investeren in en het beschikbaar stellen van emissievrije voertuigen. Brancheorganisaties evofenedex en TLN dringen daarom aan op spoedige besluitvorming over het invoeren van een nul-emissiezone. Zij wijzen er op dat het voor bedrijven belangrijk is dat zij tijdig weten waar zij aan toe zijn en besluiten over schone en innovatieve oplossingen kunnen voorbereiden.

2.5 De nul-emissie zone binnen de Ring is vanaf 2025 ook van toepassing voor touringcars en (inter)nationale lijnbussen

Vanaf 2025 zijn alle bussen binnen de concessie Openbaar Vervoer emissievrij. Deze aanscherping van toegangseisen binnen de Ring voor de overige bussen betekent een gerechtvaardigde gelijkstelling met het openbaar vervoer. Bussen en touringcars (zijnde niet openbaar vervoer) die niet aan de nul-emissie eisen voldoen, worden nog wel toegelaten buiten de Ring. In samenspraak met deze doelgroep wordt voor hen een passend ontheffingenbeleid uitgewerkt.

2.6 Vanaf 2025 bestaan milieuzone (vanuit doelstelling luchtkwaliteit) en Nul-emissiezone (doelstelling klimaatbeleid en luchtkwaliteit) naast elkaar.

Om misverstanden voor weggebruikers te voorkomen stellen we voor om de grenzen van de milieuzone en van de nul-emissie zone te laten samenvallen op de Ring. Wel is het zo dat er bij de entrees van de zones twee verkeersborden naast elkaar worden geplaatst (C22a en C22c).

Het vervoerend bedrijfsleven heeft in landelijk overleg laten weten voorstander te zijn van grote nul-emissiezones. Als deze NE-zones in veel gemeenten worden ingevoerd ontstaat 'massa': vanuit logistieke overwegingen loont het extra om emissievrije voertuigen aan te schaffen.

In samenspraak met Bedrijvencontact De Kade wordt bekeken of en zo ja hoe we de invoering van een milieuzone en nul-emissiezone op het bedrijventerrein mogelijk gaan maken; met TU/e overleggen wij onder welke voorwaarden het TU/e-Science Park in de nul-emissie zone wordt opgenomen.

Een nul-emissie zone betekent dat "voertuigen zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes" niet worden toegelaten. Dit geldt dus voor alle voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden (diesel, benzine, LPG).





3.1 *Het Eindhovense Uitwerkingsplan wordt in samenspraak met belanghebbenden opgesteld en is gericht op concretisering van de te nemen stappen en verdere draagvlakverwerving voor deze stappen*

Het doel van het uitwerkingsplan is:

- vergroten van het draagvlak onder het lokale bedrijfsleven (winkeliers, MKB, bedrijventerreinen), belangenorganisaties en vervoerbedrijven, instellingen en bewonersorganisaties voor de aanscherping van de milieuzone, vergroting van het handhavingsgebied en het instellen van een nul-emissie zone in het centrum van Eindhoven;
- het verkennen van aanvullende stimulerende maatregelen die de effectiviteit van de milieuzone en nul-emissiezone versterken en het maatschappelijk draagvlak vergroten
- uitwerking en onderbouwing van het interne en externe traject in een uitwerkingsplan om zorgvuldig, stapsgewijs, onderbouwd en met voldoende middelen 2025 een nul-emissiezone voor vrachtauto's, bedrijfsauto's en autobussen te kunnen invoeren.

3.2 *Om de nul-emissiezone effectief te handhaven is een sluitend systeem van handhaving nodig op alle toegangsroutes tot het centrum binnen de Ring.*

Op het moment dat Eindhoven besluit tot invoeren van een nul-emissie zone is het niet meer mogelijk en effectief om voor de handhaving uitsluitend buitengewoon opsporingsambtenaren in te zetten. Het gaat dan om een te groot gebied met veel hogere aantallen voertuigen. In het advies van BCI is de (relatief kostbare) optie van cameratoezicht genoemd. Maar de technologische ontwikkelingen gaan momenteel erg snel en de steden willen met de rijksoverheid toewerken naar een landelijk toepasbaar systeem van handhaving milieuzones. Uiterlijk bij de begrotingsbehandeling 2023 wordt een voorstel aan de raad voorgelegd over de handhaafbaarheid van de milieuzone, de kosten die dat met zich meebrengt en de dekking daarvan.

In de implementatiefase wordt het meest (kosten)effectieve systeem verder uitgewerkt.

4.1 *Een volledig nul-emissiezone voor alle voertuigen binnen de Ring in 2030 is te beschouwen als een 'stip op de horizon', een perspectief dat met de ingezette stappen in de periode 2020-2025 dichterbij komt.*

Het stapsgewijs toewerken naar een dergelijke zone, vooral in de periode na 2025, hangt echter af van allerlei factoren. Te denken valt aan de beschikbaarheid en betaalbaarheid van alle voertuigcategorieën en daarmee het maatschappelijk draagvlak. Ook is het aanbod en het functioneren van aanvullende flankerende maatregelen essentieel: PenR-faciliteiten, deel(auto)systemen, een goed en rechtvaardig ontheffingenbeleid. Tijdens de stakeholdersbijeenkomsten en door het Digipanel is nadrukkelijk op deze voorwaarden gewezen (zie verslagen in bijlagen 1.4 en 1.5). Het Besluit tot wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (bijlage 2) biedt bovendien nog geen ruimte voor het invoeren van een nul-emissie zone voor alle voertuigen. De door het ministerie van IenW aangekondigde evaluatie in 2022 moet meer duidelijkheid scheppen over extra stappen na 2025, aanvullend op de dan geldende toegangseisen voor de milieuzone en nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's en bussen. Dat maakt het behalen van de doelstelling uit het Eindhovense Klimaatplan op dit moment onzeker. Eindhoven evalueert de milieuzone en het stappenplan eveneens in 2022. Ook wordt dan de haalbaarheid van maatregelen verkend en het maatschappelijk draagvlak opnieuw gepeild. Vervolgens kan een besluit worden genomen over de vervolgaanpak.



- 4.2 *Het uitspreken van deze ambitie versterkt het bestuurlijk draagvlak onder gemeenten om een gezamenlijk pleidooi te houden bij het Rijk om ruimte te creëren voor het landelijk harmoniseren van deze stap.*

Het gewijzigde reglement Verkeersregels en Verkeerstekens biedt nog geen ruimte voor de invoering van een nul-emissiezone binnen de Ring voor alle voertuigcategorieën. Over deze stap is daarom op dit moment nog geen formele besluitvorming mogelijk. Het harmonisatiebesluit is voor de korte termijn wenselijk maar heeft ook geleid tot een minder snelle introductie van effectievere milieuzones/nul-emissiezones. Door deze ambitie voor 2030 vast te stellen kunnen we samen met andere gemeenten het gesprek met het Rijk aangaan over vervolgstappen na 2025.

Kanttekeningen

- 1.1 *Brommers/scooters veroorzaken een relatief klein effect op de luchtkwaliteit. Een aanpak met verwijzing van brommers naar de rijbaan en het invoeren van een landelijke helmplicht is mogelijk effectiever*

Uit de verkeerstelling in juni 2018 (zie bijlage 4.6) bleek dat er in de steekproefperiode tussen 7.00 en 10.00 uur op vijf toegangsroutes naar het centrumgebied slechts 230 brommers/scooters rijden. Ze veroorzaken op drukke locaties in het centrum, met name tijdens het wachten bij verkeerslichten, plaatselijk veel luchtverontreiniging met schadelijke effecten voor de gezondheid. Op de totale uitstoot van NOx is hun bijdrage echter relatief klein. De situatie is in Eindhoven wezenlijk anders dan in de binnensteden van Utrecht en Amsterdam. Zowel qua volume van brom- en snorfietsen, drukte op fietspaden als in de luchtkwaliteit (minder groen, smallere straten e.d.). Er is bovendien een zeer forse inspanning nodig om een milieuzone voor brommers te handhaven terwijl deze nauwelijks van invloed is op de luchtkwaliteit. Wel onderzoeken we dit jaar de mogelijkheid om de snorfiets naar de rijbaan te geleiden (antwoord van ons college op Raadvragen d.d. 28-1-2020).

- 1.2 *Een milieuzone voor diesel-personenauto's met tenminste emissieklasse 5 in 2025 raakt relatief weinig eigenaren en heeft slechts een beperkt effect op luchtkwaliteit en klimaatdoelstellingen*

- 4.1 *Op dit moment is nog onduidelijk of gemeenten voor 2030 de ruimte wordt geboden om een compleet emissievrije zone voor alle voertuigen in te voeren en of dit kan rekenen op voldoende draagvlak.*

Het gewijzigde reglement Verkeersregels en Verkeerstekens biedt nog geen ruimte voor de invoering van een nul-emissiezone binnen de Ring voor alle voertuigcategorieën. Over onze ambitie voor een nul-emissiezone in 2030 is daarom op dit moment nog geen formele besluitvorming mogelijk. We spreken daarom over onze ambitie als een stip op de horizon waar we stapsgewijs naar toe werken.

De door het ministerie van IenW aangekondigde evaluatie in 2022 moet meer duidelijkheid scheppen over extra stappen na 2025, aanvullend op de dan geldende toegangseisen voor de milieuzone en nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's en bussen. Dat maakt het behalen van de doelstelling uit het Eindhovense Klimaatplan op dit moment onzeker. Eindhoven evalueert de milieuzone en het stappenplan eveneens in 2022. Ook wordt dan de haalbaarheid van maatregelen verkend en het maatschappelijk draagvlak opnieuw gepeild. Vervolgens kan een besluit worden genomen over de vervolgaanpak.



4.2 *Het succes van een nul-emissiezone hangt voor een belangrijk deel af van (generieke) maatregelen op rijks- en provinciaal niveau*

De gemeente Eindhoven beperkt zich met de nul-emissiezone tot het stedelijk verkeer omdat ons instrumentarium op dat segment effectief kan zijn. Of een nul-emissiezone voldoende bijdraagt aan het realiseren van de Eindhovense klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen, wordt voor een deel bepaald door externe factoren. Denk bijvoorbeeld aan de uitwerking van het landelijk klimaatakkoord in een versnelling van de verschoning van het wagenpark met een vergroot aanbod aan flankerende maatregelen (subsidieregelingen voor sloop van dieselauto's, netwerken voor (snel)laadinfrastructuur) en de doorwerking van het klimaatakkoord op regionaal niveau. Een landelijke, maatschappelijk breed gedragen aanpak draagt bij aan het 'klimaat' op gemeentelijk niveau waardoor lokale maatregelen versneld kunnen worden en op meer steun kunnen rekenen.

Kosten

In 2020 zijn extra middelen nodig voor het opstellen en begeleiden van het uitwerkingsplan Milieuzones. Dit budget is gevonden binnen het restbudget NSL-middelen, de bestaande begroting van het programma Verkeer en de bestaande capaciteit.

- Uitbesteding van het opstellen van het uitwerkingsplan: €30.000,-;
- Aanpassing bebording milieuzone 2020: €15.000,-;
- Uitbreiding handhavinggebied milieuzone in 2020: Gedurende een periode van 12 maanden (1-1-2021 t/m 31-12-2021) is extra inzet van 0,5 fte van BOA's op straat nodig: De kosten zijn € 36.000,-. Deze tijdelijke en beperkte uitbreiding van capaciteit voor handhaving is mogelijk vanuit het NSL-budget ('Duurzame logistiek'). We verwachten dat we na deze periode van "gewenning" weer terug kunnen vallen op steekproefsgewijze controle door BOA's zoals die momenteel gebruikelijk is. Dat is een acceptabele werkwijze gezien de afnemende hoeveelheid vrachtwagens, door autonome verschoning van het wagenpark) dat niet aan de toegangseisen voldoet;
- Interne uren voor uitwerking van het implementatie- en communicatieplan actualisatie en aanscherping milieuzones en nul-emissiezone (binnen bestaande capaciteit);
- Ondertekening Uitvoeringsagenda Stadslogistiek: geen kosten;
- Daarnaast is een bedrag van €119.000,- beschikbaar voor het stimuleren van initiatieven voor groene stadslogistiek.

Communicatie

Tijdens de stakeholdersbijeenkomsten in mei 2018 is afgesproken dat de stakeholders tijdens een nog te plannen gezamenlijke bijeenkomst worden geïnformeerd over het resultaat van het stappenplan en welk vervolg de gemeente hieraan wil geven. Deze (digitale) bijeenkomsten vinden begin juli plaats voor de meningsvormende vergadering en maken deel uit van het externe consultatieproces. De resultaten van deze consultatieronde worden als bijlage bij het raadsvoorstel gevoegd. Na het raadsbesluit wordt met belanghebbenden het pakket aan flankerende maatregelen verder uitgewerkt (zie ook argumenten ad. 3 en de verslagen van de consultatie in bijlagen 1.4 en 1.5). In samenspraak met Bedrijvencontact De Kade wordt bekeken of en hoe we de invoering van een milieuzone en nul-emissiezone op het bedrijventerrein mogelijk gaan maken; met TU/e overleggen wij onder welke voorwaarden het TU/e- Science Park in de nul-emissie zone wordt opgenomen.



Na ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (medio 2020) informeren we uw raad over de inhoud van de agenda en de afgesproken acties die de gemeente Eindhoven gaat oppakken. Ook informeren we uw raad over de resultaten van het Eindhovense Uitwerkingsplan voor de te nemen stappen (zie toelichting argument 3.1).

Planning en uitvoering

2020	Opstellen van een uitwerkingsplan in combinatie met de voorbereiding van een verkeersbesluit Milieuzone en nul-emissiezone bestel- en vrachtwagens en bussen (onderbouwing, stimulerende maatregelen, draagvlak, handhaving, kosten)
2020	Ondertekening Uitvoeringsagenda Stadslogistiek; datum in overleg met ministerie van IenW te bepalen;
2021	1 januari 2021: Uitbreiding handhavingsgebied tot gehele milieuzone binnen de Ring exclusief De Kade (eerste vier maanden, tot 1 mei 2021 gewenningsperiode) 1 januari 2021: Milieuzone eveneens van toepassing voor autobussen met tenminste emissieklasse 4;
2022	Aanscherping milieuzone vrachtverkeer tot tenminste emissieklasse 6, bussen en touringcars vanaf emissieklasse 6;
2022	Evaluatie landelijk en in Eindhoven: effectiviteit, mogelijke uitbreiding andere voertuigcategorieën; te nemen stappen tot 2025 en na 2025 richting nul-emissiezone binnen de Ring in 2030, met mogelijke tussentijdse aanscherpingen voor voertuigcategorieën en emissieklassen;
2025	Invoering Nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtwagens, bussen en touringcars en een milieuzone voor diesel personenauto's vanaf emissieklasse 5 binnen de Ring, beide inclusief De Kade;
2030	Stip op horizon: Nul-emissiezone binnen de Ring voor alle voertuigcategorieën.

Evaluatie

In 2022 vindt er een landelijke evaluatie plaats van het systeem van geharmoniseerde milieuzones. Alle relevante partijen (ook de gemeente Eindhoven) worden actief betrokken bij deze evaluatie. De uitkomsten worden betrokken bij de gelijktijdig uit te voeren Eindhovense evaluatie van de uitvoering van het stappenplan. Er wordt onder meer een actueel onderzoek uitgevoerd naar de samenstelling van voertuigen (emissieklassen) en de te verwachten milieu-, klimaat- en maatschappelijke effecten. Vervolgens wordt een voorstel aan het college voorbereid over eventuele gewenste tussentijdse aanscherpingen tot 2025, de omvang van de nul-emissie zone voor vracht- en bestelauto's per 1-1-2025, mogelijke toevoeging van andere voertuigen en de doorontwikkeling tot een volledig nul-emissie zone in Eindhoven in 2030 of mogelijk eerder.



Bijlagen

Als bijlagen bij dit voorstel behoren:

- 1 Nul-emissiezone Bijlage Kernrapportage 'Op weg naar een centrum zonder uitlaatgassen' (Buck Consultants International; mei 2019)
 - 1 Achtergrondrapportage BCI (december 2018)
 - 2 Deelonderzoek 'Best Practice analyse'
 - 3 Deelonderzoek 'Zero Emissie analyse'
 - 4 Omgevingsanalyse verslagen deelsessies stakeholders (mei 2018)
 - 5 Omgevingsanalyse Uitkomsten Digipanel (juli 2018) Zie: <https://infogram.com/1pnnll5ep6ql0mczdwqr22y002bm7wjw765>
 - 6 Kentekenonderzoek (28 juni 2018)
 - 7 Toelichting op effectberekening Milieu- en klimaateffecten
 - 8 Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse
 - 2 Nul-emissiezone Bijlage 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 harmonisatie van milieuzones (Staatsblad 398; 11 november 2019)
 - 3 Samenvatting
 - 4 Advies raadscommissie d.d. (p.m.)
- De bijlagen worden meegestuurd

Een ontwerpraadsbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,

, secretaris.

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Eindhoven;
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 3 maart 2020;
gelet op de nadere toelichting met herzien ontwerp raadsbesluit van 18 augustus 2020;
gelet op de behandeling in de meningsvormende vergadering van 8 september 2020;

besluit:

In te stemmen met:

1. Een stapsgewijze en maatschappelijk gedragen aanscherping van de milieuzone binnen de Ring van Eindhoven in de periode 2020-2025 conform het per 1-1-2020 gewijzigde Reglement Verkeersregels en Verkeertekens op basis van de navolgende uitgangspunten:
 - 1.1. Met ingang van 1 januari 2021 het handhavingsgebied van de bestaande milieuzone uit te breiden tot het gehele gebied binnen de Ring (exclusief De Kade) en vanaf 1 mei 2021 na een gewenningsperiode van 4 maanden effectief te handhaven;
 - 1.2. Met ingang van 1 januari 2021 het toegangsregime van de milieuzone uit te breiden met autobussen met tenminste emissieklasse 4;
 - 1.3. Met ingang van 1 januari 2022 het toegangsregime van de milieuzone voor vrachtauto's aan te scherpen met als toegangseis vrachtauto's en autobussen emissieklasse 6 en hoger;
 - 1.4. Met ingang van 1 januari 2025 de milieuzone binnen de Ring uit te breiden met De Kade en het toegangsregime van de milieuzone uit te breiden met diesel-personenauto's en -bestelwagens ingericht voor personenvervoer met tenminste emissieklasse 5;
2. In lijn met het Klimaatakkoord en de ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek het per 1 januari 2025 invoeren van een nul-emissiezone voor het gehele gebied binnen de Ring voor vrachtauto's, bedrijfsauto's ingericht voor goederenvervoer en autobussen', met inbegrip van een overgangsregeling 2025-2030 voor vrachtwagens emissieklasse 6 conform het landelijk klimaatakkoord";
3. De opdracht aan het college voor het opstellen van een uitwerkingsplan in 2020 voor de te nemen acties in voorstel 1 en 2 gericht op het verwerven van maatschappelijk draagvlak, inclusief een voorstel voor een effectief systeem van ontheffingverlening (met maatwerk, rekening houdend met de (financiële) haalbaarheid voor inwoners en ondernemers), toezicht en handhaving;
4. Het streven naar een nul-emissiezone voor alle voertuigcategorieën binnen de Ring in 2030;
 - 4.1. In 2022 landelijke en Eindhovense evaluaties uit te voeren, met zicht op vervolgstappen vanaf 2025;
 - 4.2. Op grond van de resultaten van deze evaluaties een voorstel aan de raad voor te leggen voor een verdere stapsgewijze aanscherping van de milieuzone en nul-emissiezone voor de periode vanaf 2025, in afstemming met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en andere (G40-)steden, aanvullende wet- en



EINDHOVEN

Inboeknummer 19bst01118

regelgeving en rekening houdend met technische en financiële mogelijkheden
en belemmeringen

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 16 september 2020.

J. Verbruggen, griffier.