

De milieuzone

- 1) Voer in 2015 een milieuzone voor diesel-bestelauto's in, zodat bestelauto's in de categorie Euro 1 en 2 geen vrije toegang meer hebben
- 2) Handhaaf de milieuzone in het hele gebied binnen de Ring
- 3) Gebruik hiervoor moderne technische hulpmiddelen
- 4) Voer (naar Utrechts voorbeeld) een tijdelijke gemeentelijke subsidieregeling in (in aanvulling op rijksregelingen), waardoor Eindhovense bedrijven en instellingen gestimuleerd worden hun oude bestelauto te slopen of te vervangen door een moderne.

Stedelijke distributie

- 5) Ontwikkel in deze raadsperiode een plan voor de distributie van goederen, waarin de volgende intenties tot een samenhangend geheel gebracht worden: een efficiënte bevoorrading van winkels, het bezorgen van bij webwinkels bestelde artikelen, het weren van grote vrachtauto's uit de binnenstad door een op- en overslagstation, en distributie met behulp van elektrische auto's. Ga dit plan uitvoeren of bevorder uitvoering door derden.

Taxi's en bussen

- 6) Faciliteer, eventueel met enige aanloopsubsidie, een pilot met elektrische taxi's. Euro 6 – bussen zijn goed, elektrische bussen zijn nog iets beter. Vraag om in het kader van de komende aanbesteding van het openbaar vervoer in het SRE-gebied een kosten-batenanalyse op te stellen van het al dan niet inzetten van elektrische bussen in plaats van Euro 6 – bussen, waarbij het gegeven budget als een randvoorwaarde wordt beschouwd.

Elektrische auto's en fietsen

- 7) Garandeer, net als in Rotterdam, dat iedereen die in een in onze stad geregistreerde elektrische auto koopt binnen redelijke grenzen een oplaadpunt in de buurt krijgt. Breng in kaart of er in Eindhoven in de openbare ruimte voldoende oplaadpunten voor elektrische fietsen zijn en zo nee, los het probleem op.

Het gebruik van diverse vervoerwijzen (modal split)

- 8) De luchtkwaliteit is er bij gebaat als het OV zoveel mogelijk auto's van de weg haalt, en als zoveel mogelijk mensen gaan lopen of fietsen. De percentages daarvan vormen samen de modal split. De modal split van verschillende grote gemeenten in Nederland verschilt sterk. Groningen is een stad die veel op Eindhoven lijkt, maar die het in veel opzichten beter doet. Gebruik bij de uitwerking van de visie Eindhoven op Weg de Groningse aanpak als inspiratiebron. Maak het fietsbeleid nog beter, rond het werk aan de HOV2 – lijn af en begin te denken over HOV-lijn nummer 3.

Nieuwbouw van gevoelige bestemmingen en de afstand tot drukke wegen

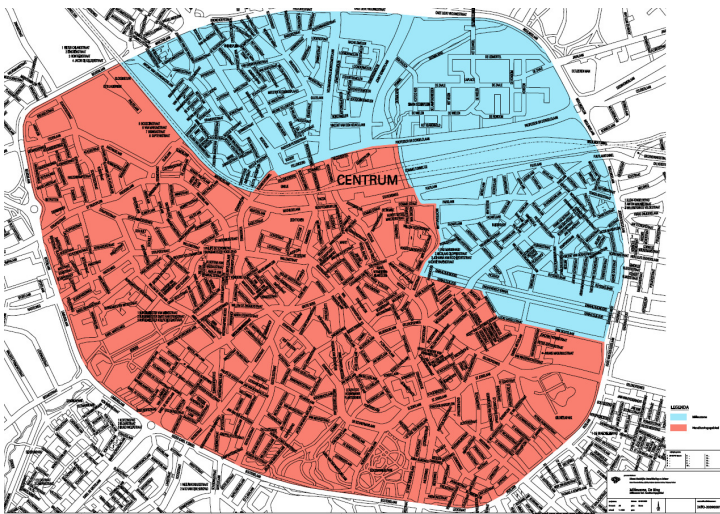
- 9) Volg de Amsterdamse interpretatie van het Besluit Gevoelige bestemmingen. Bouw geen gevoelige bestemmingen binnen 50 m van een provinciale of drukke stedelijke weg en niet binnen 300 m van een snelweg, en vraag altijd GGD-advies.

Groen in de stad

- 10) Groen in de stad is om allerlei redenen goed. Dit is gevestigd Eindhovens beleid. Op goed gekozen locaties kunnen bomen en struiken beperkt bijdragen aan schonere lucht. Bouw dit aspect in het Eindhovense groenbeleid in.

Toelichting op het pakket

De milieuzone (ingesteld op 1 juli 2007 en daarna grotendeels ongewijzigd)



Bron: gemeentelijke website

Het deel ten zuiden van het spoor, exclusief Tongelre, wordt gehandhaafd. Van het overblijvende gebied is indertijd afgesproken dat dit voorlopig niet gehandhaafd wordt (RIB 26 mei 2009). Voorgesteld wordt om dat wel te gaan doen, en wel met moderne technische middelen die in andere steden een hoge mate van naleving blijken te bewerken.

De Eindhovense milieuzone geldt nu alleen voor vrachtauto's met een Dieselmotor. Vanaf 1 juli 2013 mogen alleen Euro 4 – diesels en beter vrijelijk het gebied binnen de Ring in. Voorgesteld wordt (in navolging van een besluit van de gemeenteraad van Utrecht) om hieraan de categorie "Euro 1 en 2 diesel-bestelauto's" toe te voegen, en om hieraan een tijdelijk stimuleringsbeleid te koppelen om de overgang op modernere bestelauto's makkelijker te maken.

Stedelijke distributie

Er valt veel te winnen bij een rationele distributie van goederen van en naar winkels en van webwinkels naar de klant. Hierover is, voor zover bekend, in Eindhoven het laatst gepraat ten tijde van wethouder Van Merrienboer en burgemeester Sakkers. Eindhoven heeft gezegd belangstelling te hebben voor een provinciaal project in 2009. Daarna werd het een tijd lang stil.

De visie Eindhoven op Weg noemt (blz 38.39) noemt een veelheid aan organisatorische en technische ideeën, maar ziet daar voor de gemeente een regierol in die te veel lijkt te volgen en te weinig lijkt te leiden. Daardoor hangt de implementatie van het beleid teveel af of bedrijven met initiatieven komen, zoals de Media Markt die in de krant zet dat het bedrijf witgoed met taxi's gaat bezorgen.

Inmiddels heeft ook het Agentschap van economische zaken in 2013 een gids uitgebracht "Stedelijke distributie met elektrisch vervoer".

Er zijn geavanceerde ideeën genoeg. Nu moet Eindhoven nog laten zien dat daar ook een geavanceerde uitvoering op volgt.

Taxi's en bussen

Taxi's maken veel kilometers in de stad, dus besparen elektrische taxi's nogal wat emissies. De elektrische taxi blijkt in Rotterdam technisch mogelijk, maar zit op de rand van het financieel uitvoerbare. Een gemeentelijk stimulerend beleid kan helpen, op zijn minst op pilot-schaal.

De (inmiddels verplichte) Euro 6 – een EEV-bussen zijn goed, elektrische bussen nog beter. In beide gevallen bepaalt de bezettingsgraad in sterke mate hoeveel emissies bespaard worden. Elektrische bussen zijn fors duurder in de aanschaf, maar mogelijk goedkoper in de exploitatie. Een goede business case moet uitwijzen wat de beste strategie is bij een gegeven budget.

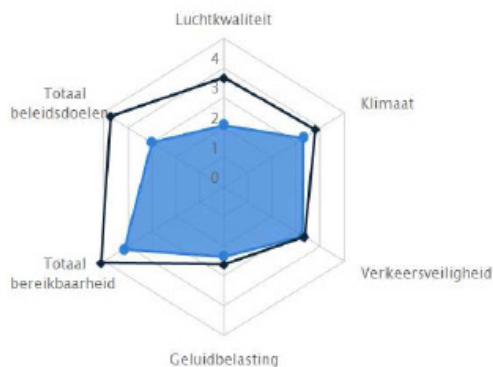
Elektrische auto's en oplaadpunten

Het aantal oplaadpunten in Eindhoven zit gemiddeld grofweg op één lijn met het landelijk gemiddelde en met andere grote steden. Het uitspreken van een garantie dat elke nieuwe auto een oplaadpunt in de buurt zal vinden, maakt de gemeentelijke inspanning minder vrijblijvend.

De Modal split

Duurzame mobiliteit Groningen nummer één Eindhoven bovengemiddeld

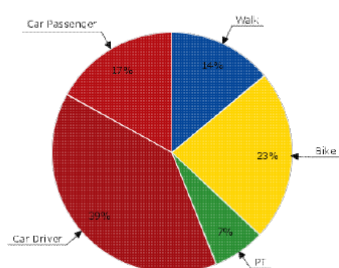
(Bron: benchmark gemeenten "Duurzaamheidsscore". KpVV; 2014)



	Eindhoven	Groningen
Luchtkwaliteit	2.08	3.66
Klimaat	3.3	3.8
Verkeersveiligheid	3.28	3.37
Geluidbelasting	2.33	2.62
Totaal bereikbaarheid	4.16	5.12
Totaal beleidsdoelen	3.01	4.71

TEMS - The EPOMM Modal S

Eindhoven



Translation missing:
MON = mobility survey Netherlands;
<http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/>

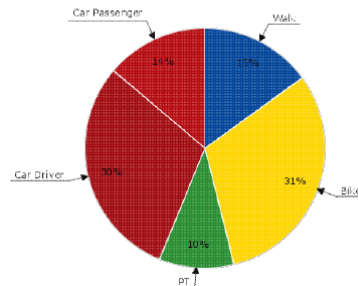
Survey method:
% trips per person per day; 2004-2008

Year:
2008

Population:
210.333

TEMS - The EPOMM Modal S

groningen



Translation missing:
MON = mobility survey Netherlands;
<http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/>

Survey method:
% trips per person per day; 2004-2008

Year:
2008

Population:
182.484

De taartpunctdiagrammen zijn gebaseerd op met Mobiliteits Onderzoek Nederland 2007, en daarna op dezelfde manier tot stand gekomen. In Eindhoven ging toen 56% van de mensen met de auto, 7% met het OV en 37% te voet of met de fiets. In Groningen waren die cijfers toen resp. 44%, 10% en 46%. Minstens voor een deel ligt dat aan het beleid. Het Eindhovense fietsbeleid bijvoorbeeld is heel behoorlijk, het Groningse is beroemd.

Afstanden van gevoelige bestemmingen tot wegen

Gevoelige bestemmingen zijn scholen, kinderopvanggebouwen en verpleeg- en bejaardenhuizen. Landelijk geldt het Besluit Gevoelige Bestemmingen, dat nieuwbouw van een gevoelige bestemming op 300 m van een snelweg of 50 m van een provinciale weg verbiedt, als de luchtkwaliteitsnormen overschreden dreigen te worden.

Het is toegestaan lokaal verder te gaan dan dit besluit. De gemeente Amsterdam heeft dat gedaan. In de Amsterdamse interpretatie worden deze afstanden ook aangehouden als de luchtkwaliteits-normen niet overschreden dreigen te worden. Bovendien bouwt Amsterdam ook geen nieuwe gevoelige bestemmingen binnen 50 m van een drukke stedelijke weg (gedefinieerd als een weg waarover meer dan 10000 motorvoertuigen/etmaal gaan).

Er wordt altijd advies aan de GGD gevraagd.

In moeilijke situaties kan de gemeente zichzelf ontheffing geven.