

CONVENANT STIMULERING SCHONE VRACHTAUTO'S EN MILIEUZONERING

Bijlage 1

STAPPENPLAN

Definitief concept
21 maart 2006

Het project-TANGO beoogt het lokale milieubeleid voor geluidshinder en luchtkwaliteit te integreren en hiervoor kennis en toepassingen te ontwikkelen. Een van de kansrijke instrumenten om op deze gebieden het stedelijk milieu te verbeteren blijkt milieuzonering te zijn. Dit stappenplan beoogt een scenario te schetsen voor een zorgvuldige en evenwichtige besluitvorming, bij de invoering van milieuzonering. Juist via een zorgvuldig proces wordt de milieuzone een produkt met een groter draagvlak. Deze procesrichtlijn is niet verplichtend en tast als zodanig de eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden van partijen niet aan. Zij dient wel als richtlijn bij het proces, mede om er zorg voor te dragen dat de maatregel tot instelling van een zone effectief, proportioneel en redelijk is, omdat besluitvorming op een zorgvuldige en geordende wijze heeft plaatsgevonden. Dit komt de onderbouwing van de motivering voor de milieuzone ten goede.

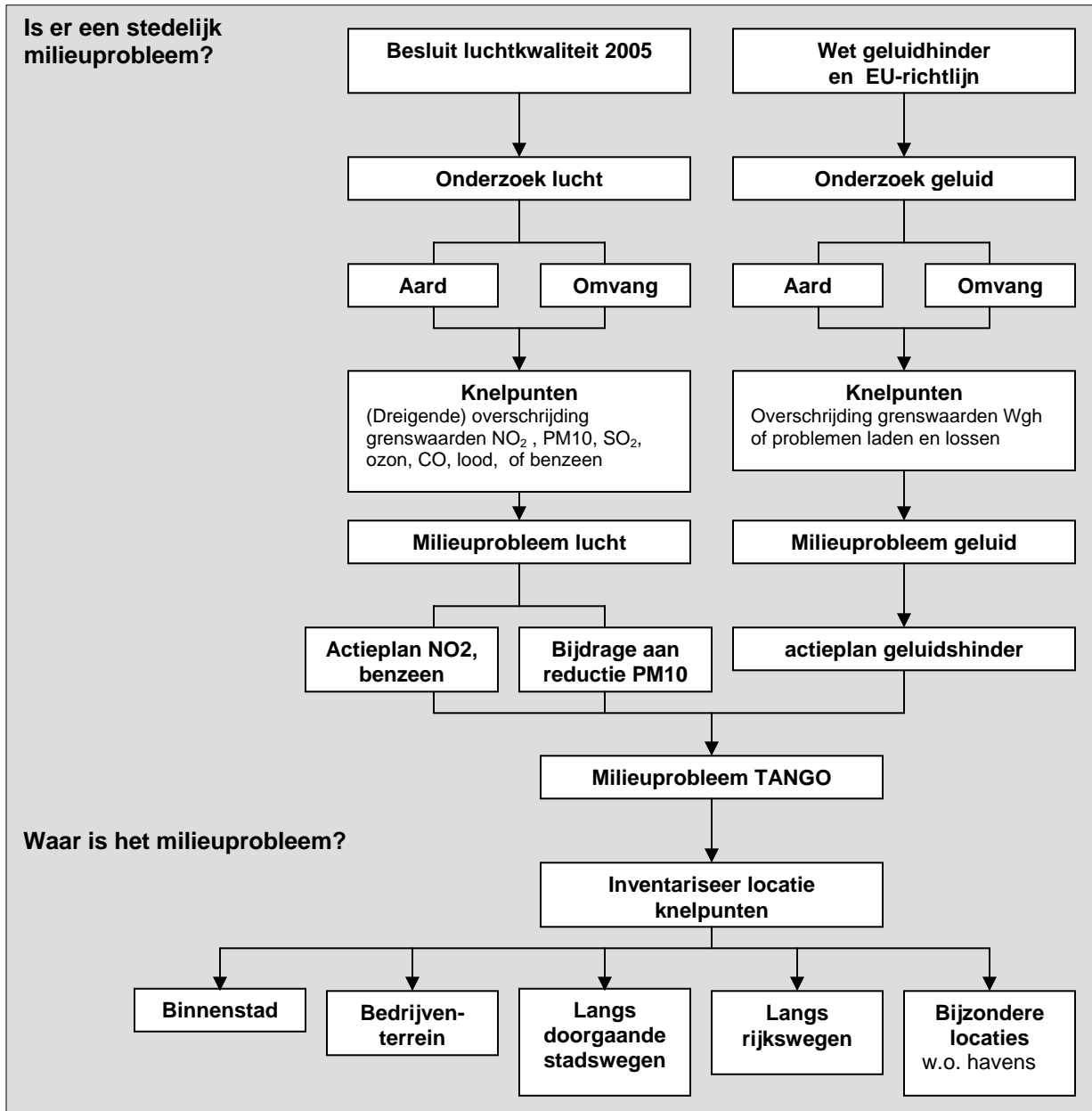
STAP 1. Bepaling aard en omvang stedelijk milieuprobleem

Startpunt is de bepaling van aard en omvang van eventuele milieuproblemen: stel vast via onderzoek of en in welke mate sprake is van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit en geluidshinder, en waar de knelpunten zijn gesitueerd.

Gemeenten hebben op dit gebied al bepaalde taken en dus kan gebruik worden gemaakt van bestaande informatie. Het Besluit Luchtkwaliteit 2005 en de Wet Geluidshinder¹ leggen aan gemeenten de verplichting op om periodiek de luchtkwaliteit en de geluidshinder vast te stellen. Bij gebleken (dreigende) overschrijdingen dienen gemeenten actieplannen op te stellen om aan te geven hoe de knelpunten opgelost gaan worden. (In het geval van luchtkwaliteit geldt deze verplichting alleen voor stikstofdioxide en benzeen. Voor fijn stof (PM10) dient een bijdrage geleverd te worden aan de vermindering van de problematiek, maar aangeraden wordt om de aanpak van fijn stof mee te nemen in het actieplan voor NO₂.) Naast deze planverplichting zijn er regels voor de wijze waarop de onderzoeken gedaan moeten worden.

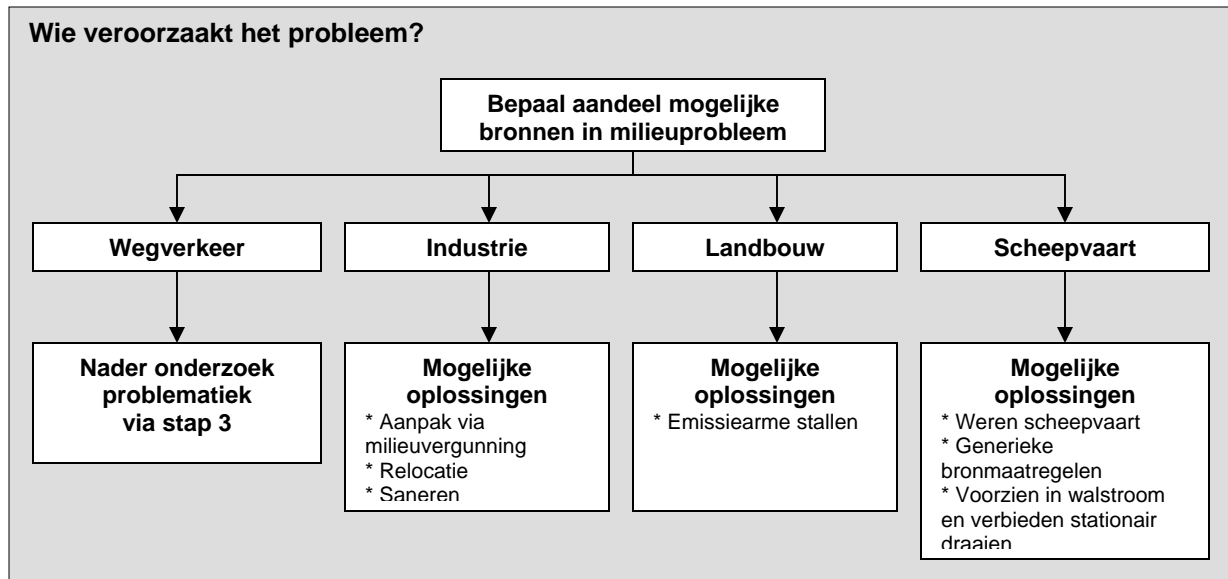
Tenslotte zijn de geografische ligging en spreiding van eventuele knelpunten van belang. Zijn knelpunten voor luchtkwaliteit of geluidshinder te herleiden tot specifieke delen van de stad?

¹ alleen voor gemeenten die tot zes aangewezen agglomeraties behoren.



STAP 2. Analyse knelpunten

Volgende stap is het vaststellen welke bron verantwoordelijk is voor welk milieuprobleem door middel van onderzoek. De aard van het onderzoek is open en ter lokale besluitvorming. Niet alleen het wegverkeer veroorzaakt lawaai en/of luchtverontreinigende emissies, ook industrie, landbouw en de scheepvaart zijn mogelijk belangrijke vervuilingbronnen.

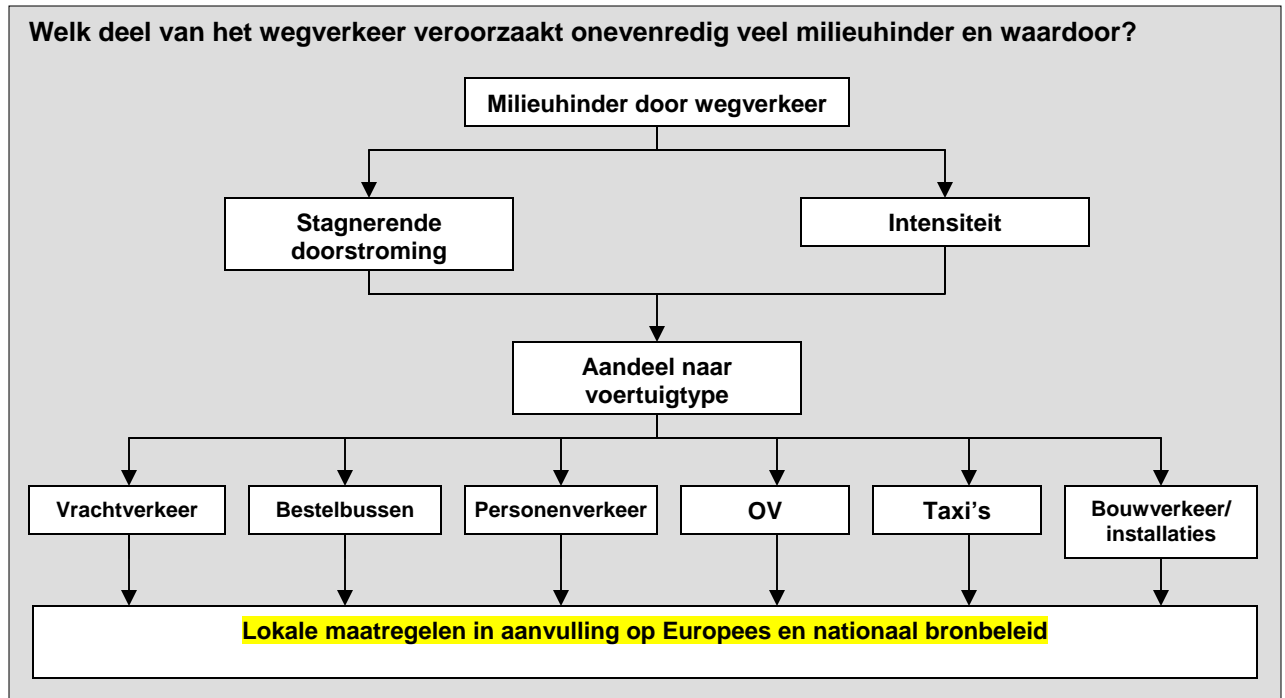


Landelijk gezien levert het wegverkeer een onevenredig grote bijdrage aan de problematiek. Als het wegverkeer niet de voornaamste bron is, dan dient een ander beleidsproces te worden gevolgd. In het geval dat het wegverkeer wél de voornaamste vervuilingbron is, zijn lokale verkeersmaatregelen een instrument voor het bereiken van een betere lucht- en geluidskwaliteit.

De gekozen richting hoeft niet per se het hoogste milieurendement op te leveren. Voorop moet staan dat maatregelen die getroffen worden een significante bijdrage leveren aan de vermindering van de milieudruk en dat deze maatregelen maatschappelijk en bedrijfsmatig kostenefficiënt zijn.

STAP 3. Onderbouwing aanpak wegverkeer

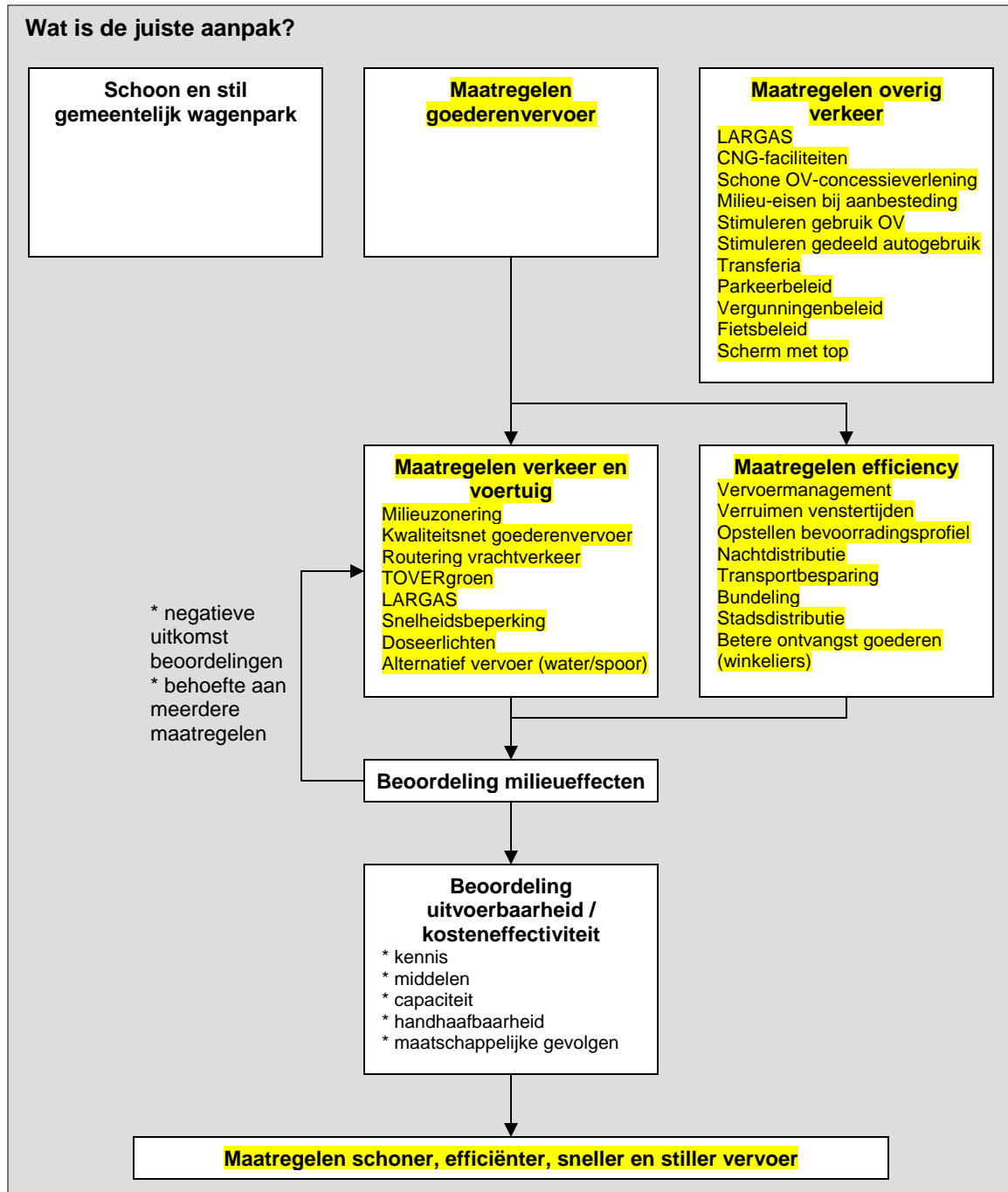
De motivering van een besluit tot instelling van verkeersmaatregelen vereist een zorgvuldige en feitelijke onderbouwing. Het is gewenst te bepalen welk deel van het wagenpark in welke mate aan het probleem bijdraagt. Verschillende voertuigtypen vragen om verschillende maatregelen en raken aan verschillende maatschappelijke belangen met navenant gevolgen voor (kosten)effectiviteit en (politiek) draagvlak.



Een verkeersonderzoek kan inzicht bieden in: [1] de samenstelling (naar voertuigcategorie RDW), doorstroming en intensiteit (naar aantal per tijdseenheid) van het wegverkeer op of rond knelpunten gedurende een representatieve periode; [2] de milieukeurmerken van het wegverkeer: voor vrachtwagens leeftijd en emissie-categorie (uitstoot volgens de Europese Euronormen en vastgelegd in de kentekenregistratie van de RDW); [3] het aandeel van de voertuigtypen in de milieubelasting via verwerking in een verkeersmodel.

STAP 4. Keuze verkeersmaatregelen

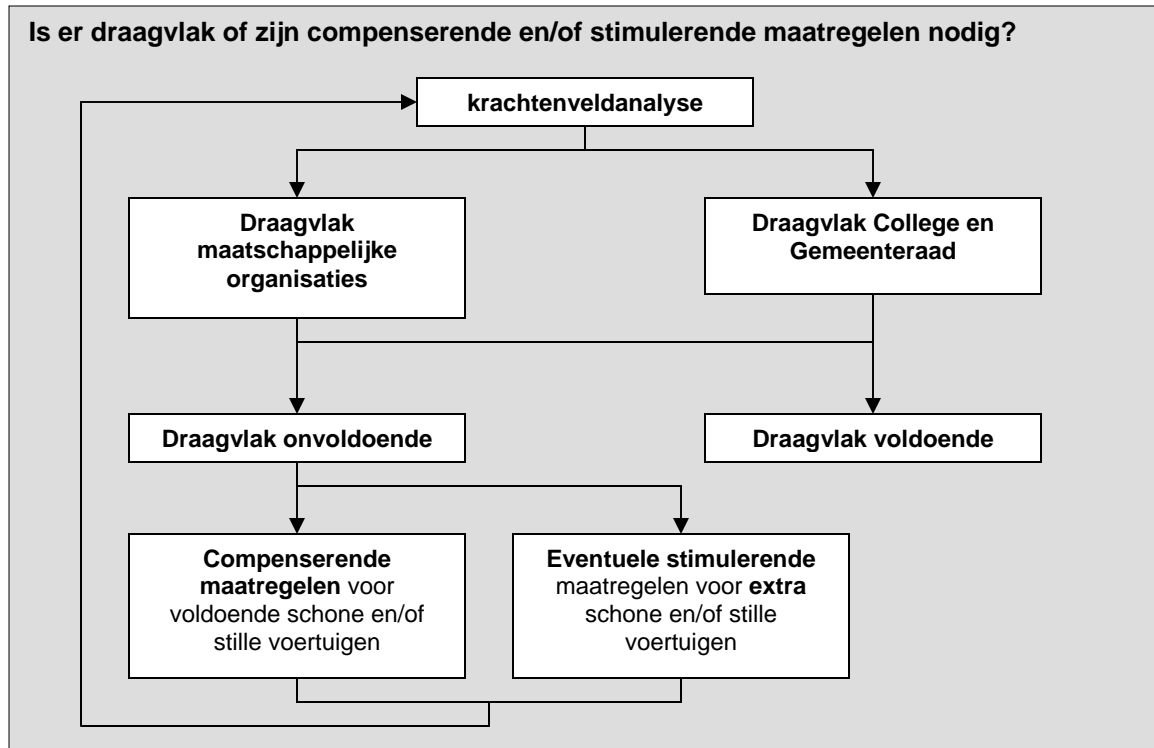
Stap 4 is de bepaling van de te nemen maatregelen. Naast milieuzonering, waar dit convenant zich op toespitst, is nog een groot scala van maatregelen mogelijk om verkeersoverlast aan te pakken.



Bepaal de effectiviteit van de maatregelen met behulp van het verkeersonderzoek en de verwerking van een onderbouwde schatting van de effecten. Weeg af of maatregelen uitvoerbaar, kosteneffectief en politiek opportuun zijn. Het is mogelijk dat het effect van een individuele maatregel onvoldoende is om alle knelpunten op te lossen. In dat geval zal een maatregelenpakket de oplossing kunnen bieden.

STAP 5. Creëren van maatschappelijk en politiek draagvlak voor het instrument milieuzonering

Dit betekent inschatting van de maatschappelijke kosten en baten voor de verschillende partijen (zie hiervoor ook het model van de Commissie Stedelijke Distributie). **Het is raadzaam een**



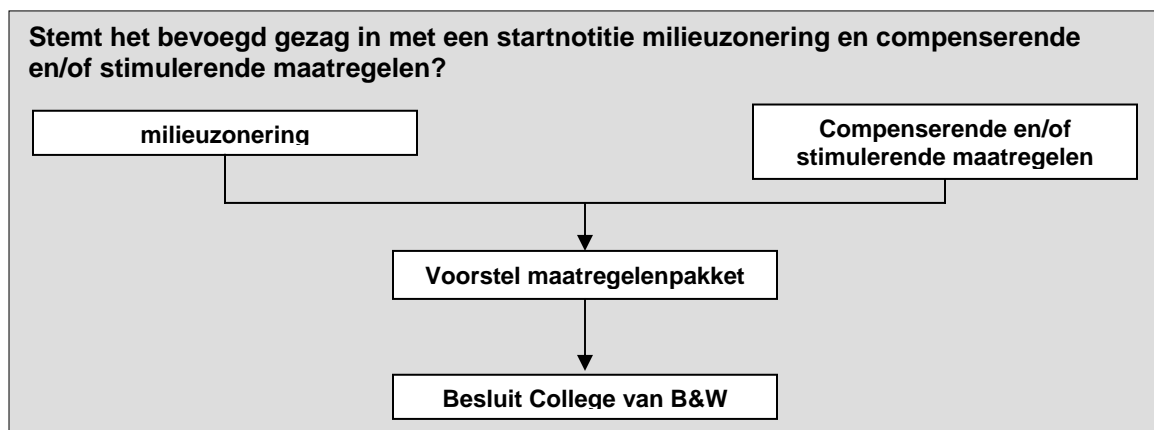
krachteveldanalyse op te stellen.

Op basis van de krachteveldanalyse wordt een onderhandelingstraject gestart met de verschillende betrokken maatschappelijke partijen, denk aan: bedrijfsleven, burgers en gezondheids- en milieuorganisaties. Bovendien wordt een traject gestart naar de gemeenteraad tot om politieke goedkeuring van de inzet van het instrument milieuzonering te komen. Uit de krachteveldanalyse kan blijken dat het draagvlak onvoldoende is. Op basis hiervan kan worden besloten tot stimulerende maatregelen om het draagvlak te vergroten.

STAP 6. Definitief besluit College van B&W* met verworven draagvlak tot instelling milieuzonering

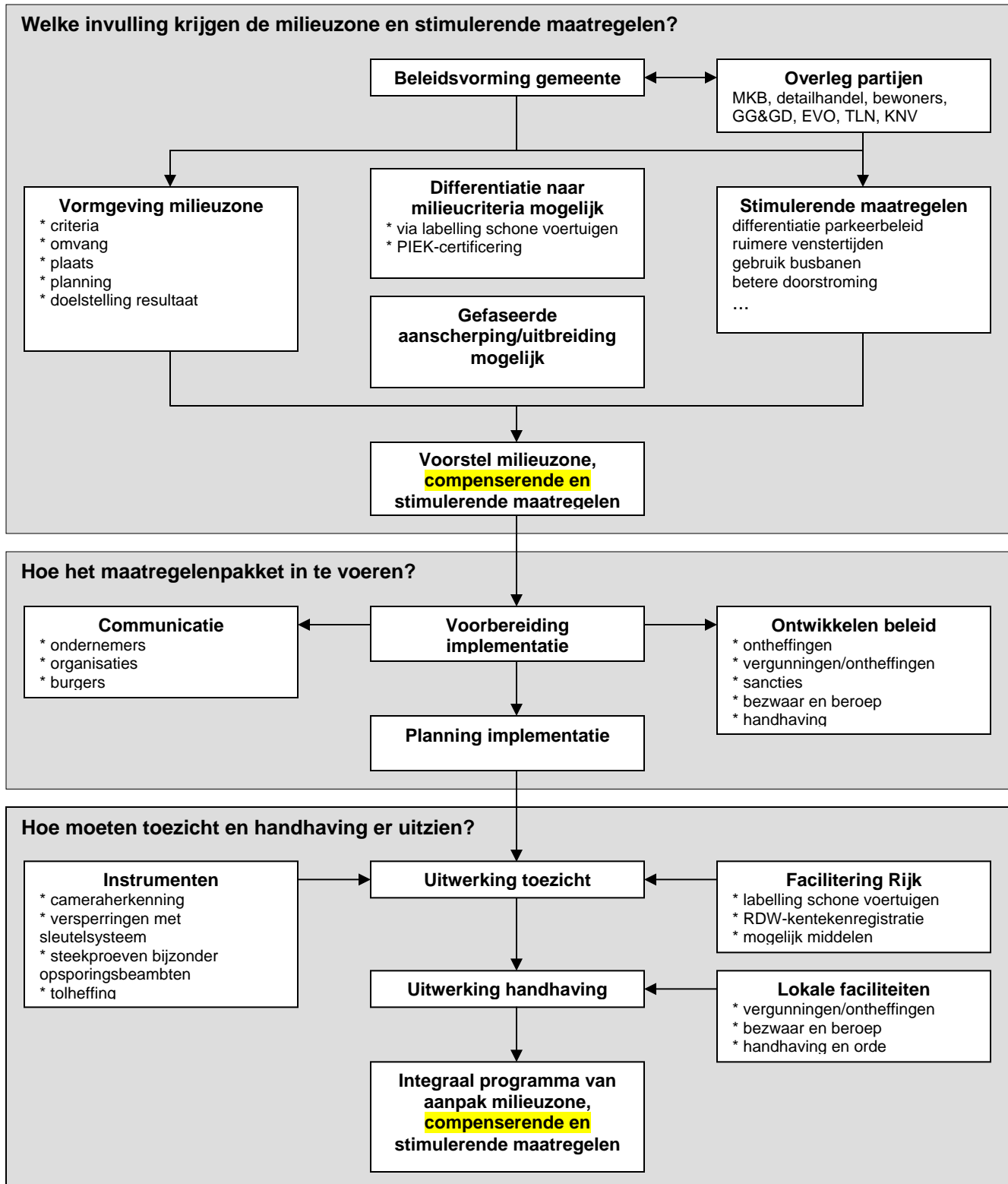
Beleid als dit moet geborgd zijn op politiek niveau en als zodanig vastgelegd worden.

* Als de politieke procedure in een gemeente anders verloopt dan dit stappenplan schetst, dient uiteraard die procedure gevolgd te worden.



STAP 7. Uitwerken integraal programma van aanpak milieuzonering en stimulerende maatregelen

Werk een integraal voorstel uit voor milieuzonering en stimulerende maatregelen met daar in opgenomen een programma van aanpak, beleid voor de implementatie en de handhaving.



STAP 8. Voorleggen programma van aanpak aan de Gemeenteraad en de overige partijen

Het integrale plan voor milieuzonering en stimulerende maatregelen dient bekrachtigd te worden door een politiek besluit van de Gemeenteraad.



Gebruik van landelijke faciliteiten stimuleert landelijke uniformering.

STAP 9. Implementatie

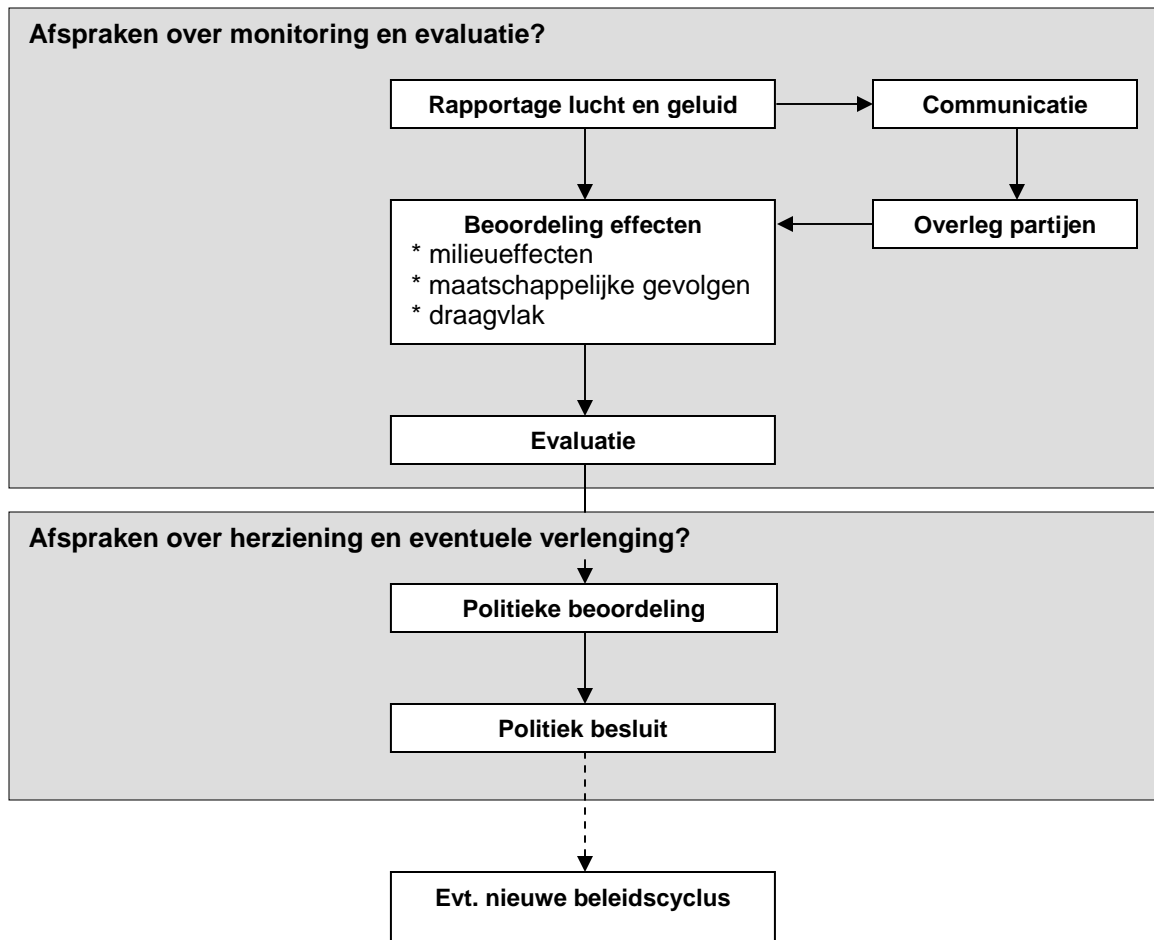
Stap 9 is daadwerkelijke invoering van de milieuzone en van compenserende en stimulerende maatregelen.



Het is nodig om te overwegen te voorzien in een overgangperiode, waarin bepaalde aspecten van de milieuzone hetzij nog niet in werking treden, hetzij nog niet hard gehandhaafd worden. Tegelijkertijd is goede voorlichting voor en communicatie met alle betrokken partijen belangrijk.

STAP 10. Monitoring/ evaluatie en herziening/ verlenging

Laatste stappen bij de invoering van milieuzonering vormen de monitoring en evaluatie van de milieuzone en de eventuele herziening of verlenging van het beleid.



Maak afspraken over monitoring en rapportage met betrokken partijen. Communiceer de resultaten op regelmatige basis. Beoordeel het beleid op effectiviteit in milieutermen en (maatschappelijke) kosten/baten-verhouding en baseer hierop een eventuele herziening of verlenging.