

Actieplan Luchtkwaliteit

1 Inleiding

In opdracht van de Gemeente Heusden is door Goudappel Coffeng een luchtkwaliteitplan opgesteld. In het luchtkwaliteitplan is beschreven hoe de luchtkwaliteit was in het jaar 2005 en hoe deze zich zal ontwikkelen naar de jaren 2010 en 2015. Voor alle algemene informatie met betrekking tot het luchtkwaliteitplan verwijs ik naar het rapport: Gemeente Heusden, Luchtkwaliteitplan d.d. 20 februari 2007 met kenmerk HSE020/Anf/0365, eerste versie.

Het luchtkwaliteitplan is de basis om het actieplan luchtkwaliteit op te stellen. In het actieplan wordt aandacht besteed aan maatregelen die goed zijn voor de verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee voor de directe leefomgeving. Het luchtkwaliteitplan en actieplan is geen statisch plan. De maatregelen zijn gebaseerd op beschikbare gegevens, kennis en inzichten op een bepaald moment. In het besluit luchtkwaliteit 2005 is vastgelegd in artikel 9.2 dat het plan moet worden vastgesteld conform de AWB procedure 3.4.

Artikel 9 besluit luchtkwaliteit 2005

2. Op de voorbereiding van een plan als bedoeld in het eerste lid, is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht Zienswijzen kunnen naar voren worden gebracht door een ieder

Luchtkwaliteit wordt bepaald op het inademingniveau van circa 1,5 meter boven maaiveld. Niet alle maatregelen uit het luchtkwaliteitplan zijn ook duurzaam. Bij duurzaamheid wordt naar het mondiale effect gekeken. Van duurzaamheid kan wel een globale inschatting worden gemaakt als positief of negatief neveneffect. De inschatting met betrekking tot duurzaamheid is niet onderbouwd.

2 Regelgeving

Op verschillende niveaus worden maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Europees niveau.

Europese regelgeving is de aanleiding dat alle landen in de EEG regelgeving is opgesteld. Daarnaast wordt op Europees niveau invloed uitgeoefend naar de verschillende branches in het kader van ontwikkeling van schonere industrie cq. materieel.

Landelijk niveau

In Nederland is de Europese regelgeving vertaald naar Nederlands beleid. Momenteel geldt Besluit luchtkwaliteit 2005. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 wordt in de nabije toekomst vervangen door Wet Luchtkwaliteit.

De Nederlandse regering heeft geld uitgetrokken om landelijke maatregelen te nemen in het kader van luchtkwaliteit. De maatregelen die op rijksniveau worden opgepakt hebben veelal te maken met schoner vervoer. Het innovatief programma luchtkwaliteit is opgericht om naar nieuwe idee en oplossingen te zoeken in het kader van luchtkwaliteit verkeer gerelateerd. Daarnaast levert het Rijk subsidies.

Provinciaal niveau

Op provinciaal niveau wordt gekeken naar de oorzaak van overschrijding van de luchtkwaliteit op provinciaal niveau van en het nemen van maatregelen. Provincie Noord-Brabant is aan het onderzoeken of zij een lucht informatiesysteem kan opzetten. Daarnaast coördineert de provincie de subsidie gelden van het rijk naar de gemeente. Op provinciaal niveau wordt met name gekeken naar verkeer en bedrijven (o.a. landbouw en industrie).

Gemeentelijk niveau.

Besluit luchtkwaliteit is een gezondheidswet. De leefomgeving en de gezondheid van de inwoners kan worden beïnvloed door de luchtkwaliteit op lokaal niveau. Daarnaast is binnen de gemeente Heusden over het jaar 2004 een overschrijding geconstateerd van het maximaal aantal overschrijdingsdagen van de grenswaarden van de daggemiddelde concentratie PM₁₀ nabij aansluiting Vlijmen. Hierdoor is de gemeente verplicht een luchtkwaliteitplan op te stellen en acties te nemen. Momenteel is een verschuiving van de locatie van het knelpunt zichtbaar. In het kort kan men zeggen dat de rijksweg A59 een verkeersaantrekkende werking heeft waardoor er op gemeentelijke wegen nabij de A59 knelpunten ontstaan.

De maatregelen hebben tot doel de uitstoot van PM₁₀ en/of NO₂ op lokaal niveau te verminderen. Hierbij wordt gekeken of nabij de knelpunten het aantal gehinderde terug gebracht kan worden door verlaging van de uitstoot van NO₂ en PM₁₀.

3 Maatregelen op gemeentelijk niveau.

De maatregelen die door de gemeente Heusden op gemeentelijk niveau genomen kunnen worden, zijn aangedragen en besproken in een workshop waarbij o.a. vertegenwoordigers aanwezig waren van: provincie, GGD, Heusdens bedrijven platform, Natuur- en milieuvereniging en Actiegroep Hoor de A59.

Ten behoeve van de verbetering van de luchtkwaliteit in de gemeente Heusden, zijn aanvullende maatregelen geselecteerd. Deze maatregelen zijn:

“Andere” overheden

- Verbetering van doorstroming A59
- Openbaar vervoer schoner
- Overige stimuleringsmogelijkheden van het openbaar vervoer (bussen)
- Verbeteren lijn verbindingen van het openbaar vervoer

Gemeente Heusden

- Schonere gemeentelijke voertuigen
- Vervoersmanagement bij de gemeente Heusden
- Fietsgebruik stimuleren door verbetering openbare ruimte
- Flankerend beleid verkeer
- Communicatie
- Parkeerbeleid
- Routing vrachtverkeer
- Groen

Bedrijven

- Mobiliteitsmanagement, vervoersmanagement en parkmanagement
- Opstellen fietsplan bij bedrijven
- Luchtwaters

3.1 “Andere” overheden

3.1.1 Verbetering van doorstroming A59

De Rijksweg A59 op grondgebied van de gemeente Heusden kent veel op en afritten. Gemeente Heusden heeft hierdoor het initiatief genomen te starten met de Corridorstudie om de doorstroming op de rijksweg te verbeteren. Een betere doorstroming gaat over het algemeen samen met een verlaging van de uitstoot van PM₁₀ en NO₂. Gemeente Heusden, gemeente Den Bosch en gemeente Waalwijk bekijken bij deze studie gezamenlijk naar de op- en afrittenstructuur en de ecologisch hoofdverbindingen. Een wijziging in de op- en afrittenstructuur kan de doorstroming op de A59 beïnvloeden. Realisatie van de Corridorstudie wordt verwacht na 2015. Vooruitlopend worden in het kader van o.a. de doorstroming en de veiligheid beperkte maatregelen getroffen bij enkel op- en afritten. De realisatie van deze beperkte maatregelen worden verwacht voor 2010.

Daarnaast kan verlaging van de maximumsnelheid van 120 km/h naar 100 km/h op de rijksweg A59 tussen de A2 en gemeente Waalwijk positieve gevolgen hebben voor de uitstoot van PM₁₀ en NO₂.

Voor de situatie bij Heusden (2006) is in dit kader met behulp van PLUIM Snelweg en CAR-II onderzoek uitgevoerd naar de effecten van snelheidsreductie op de A59 van 120 km/u naar 100 km/u. Uit dit onderzoek is gebleken dat deze snelheidsreductie leidt tot een daling van de concentraties NO₂ en PM₁₀ tot maximaal 800 meter van de A59. Het absolute effect is voor NO₂ (maximaal 1,0 µg/m³) groter dan voor PM₁₀ (maximaal 0,3 µg/m³).

In de toekomstige situatie 2010 zou dit betekenen dat er voor PM₁₀ geen overschrijding meer plaatsvindt van de 24-uursnorm op de Wolput. Daarnaast neemt de oppervlakte overschrijding af voor de 24-uursnorm van PM₁₀ van 1.060 m² naar 460 m². Voor de jaarnorm van NO₂ van 3.000 m² naar 2.790 m².

Handhaving van de snelheid door rijksdienst voor wegverkeer is hierbij essentieel. Aanpassing van de snelheidslimiet is in principe overal zinvol waar grote verkeersstromen door dichtbebouwd gebied lopen.

Actie	Verbetering doorstroming A59
Doel	Verlaging van de uitstoot van PM ₁₀ en NO ₂ door middel van verbetering van de doorstroming.
Resultaat	Verbetering van doorstroming door aanpassing op- en afritten zal verlaging van de concentraties PM ₁₀ en NO ₂ te weeg brengen. Op korte termijn verbetering van een aantal op- en afritten. Op lange termijn realisatie van de Corridorstudie. De verlaging van de maximumsnelheid van 120 km/h naar 100 km/h op de snelweg zal echter een direct een effect de A59 en het nabij gelegen gebied.
Realiseerbaarheid	De planperiode voor de corridorstudie is relatief lang: afstemming is nodig en grondig doorrekenen van effecten gewenst. Realisatie verwacht na 2015. De realisatie van beperkte maatregelen op- en afritten A59 worden verwacht voor 2010. Realisatie van snelheidsverlaging kan snel na goedkeuring van de Minister.

Trekker	Gemeente
Betrokkenen	OOP, OOR, OLOG, Rijkswaterstaat en het ministerie van verkeer en waterstaat, andere gemeente
Financiën	Korte termijn maatregelen worden op grond van de huidige inzichten bekostigd door Rijkswaterstaat. Kosten project Corridorstudie niet bekend.
Capaciteit	Korte termijn maatregelen vallen onder lopende werkzaamheden Project corridorstudie valt onder het project
Planning	Korte termijn maatregelen voor 2010 Corridorstudie na 2015

Maatregelen en Kosten voor Heusden

Maatregelen	Corridorstudie
Kosten	Niet bekend, valt onder het project
Uren	Valt onder het project
Maatregelen	Korte termijn maatregelen op- en afritten
Kosten	Op grond van de huidige inzichten bekostigd door Rijkswaterstaat
Uren	Lopende werkzaamheden (OOR)
Maatregelen	Aanvraag voor snelheidsverlaging
Kosten	Voor gemeente nihil
Uren	Circa 24 uur

3.1.2. Openbaar vervoer schoner

Binnen de gemeente Heusden spreken we over bussen wanneer men praat over openbaar vervoer. De provincie heeft het openbaar vervoer via concessieverlening gegund per 1 januari 2007 voor een periode van 8 jaar. In het Programma van Eisen voor het vervoer in de provincie zijn hiervoor eisen gesteld omtrent de kwaliteit van het materieel. Bij de instroom van nieuwe bussen, gekoppeld aan deze nieuwe concessieperiode worden schonere bussen ingezet, zelfs volgens strengste eisen. De nieuwe vervoerder in Oost-Brabant en De Meierij heeft inmiddels voor de normale lijnvoering nieuwe bussen besteld, welke tot einde van dit jaar zullen instromen. De provincie is de trekker van het project. De gemeenten hebben hun invloed in deze aangewend bij Programma van Eisen.

Actie	Schoner openbaar vervoer
Doel	Door concessie-eisen wordt het gebruik van schone voertuigen verplicht. Naast deze directe emissievermindering zijn er communicatieve neveneffecten
Resultaat	Op voertuigniveau zijn de directe effecten zeer groot. De effecten op straat/stadsniveau zijn afhankelijk van de locatie. Op buscorridors en in stationsomgevingen kan het effect aanzienlijk zijn.
Realiseerbaarheid	De provincie heeft de concessieverlening gegund tot 2015.

Trekker	Provincie
Betrokkenen	Provincie en gemeenten
Financiën	Bijdrage provincie
Capaciteit	n.v.t.
Planning	Reeds aanbesteed tot 2015
Monitoring	Provincie

Maatregelen en Kosten voor Heusden

Maatregelen	Komende periode worden geen activiteiten verwacht
Kosten	In vervoerexploitatie
Uren	Komende periode worden er geen kosten verwacht op basis van tijd en uren voor de gemeente. Te besteden uren vallen onder lopende werkzaamheden

3.1.3 Overige stimuleringsmogelijkheden van het openbaar vervoer (bussen)

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben op 2 februari 2007 een motie aangenomen, waarin aan het College van Gedeputeerde Staten de opdracht is gegeven drie pilots te initiëren in Noord-Brabant, uitgaande van gratis openbaar vervoer, hantering van een plat tarief en gratis openbaar vervoer voor doelgroepen.

De motivering van deze pilots is gelegen in:

- terugdringen van congestie;
- toename van het gebruik van het openbaar vervoer;
- de leefbaarheid;
- het milieu, en wel in het bijzonder de luchtkwaliteit.

Hiertoe zullen door de provincie een aantal locaties worden aangewezen voor de uitvoering van de pilots. Dit kan betekenen, dat streeklijnen, voerend over gemeentelijk grondgebied en voerend langs bushaltes in Heusden, in aanmerking komen voor een pilot. Het kan ook zijn, dat grote steden in aanmerking komen. Dat kader kan betrekking hebben op steden als Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch. Hierbij dient te worden aangetekend, dat de huidige stadsdienst ook betrekking heeft op een deelgebied van de gemeente Heusden, voornamelijk Vlijmen.

Voor een succesvol verloop van de uiteindelijk te kiezen pilots is medewerking van de betrokken gemeenten essentieel. Hiertoe zal de gemeente Heusden zich vanuit een positieve grondhouding oriënteren op de mogelijkheden.

Actie	Verbetering OV-verbinding Waalwijk – 's Hertogenbosch
Doel	Door hantering van het nul-tarief of plat tarief wordt het gebruik van het Openbaar vervoer aantrekkelijker en kan een beperkte modalsplit verschuiving worden veroorzaakt.
Resultaat	Een toenemend gebruik van het openbaar vervoer, ook mogelijk voor huidige niet-openbaar vervoerreizigers, als gevolg van een andere tarievenstructuur kan leiden tot een vermindering van de autoverplaatsingen, in ieder geval voor de duur van de pilot.
Realiseerbaarheid	Centrale rol ligt bij provincie

Trekker	Provincie en wegbeheerders
Betrokkenen	Provincie, gemeente (OOR)
Financiën	Pilots in opdracht van Provincie Noord-Brabant, kosten hiervan zullen in exploitatie van openbaar vervoer worden meegenomen.
Capaciteit	
Planning	In voorbereiding, gemeenten in maart/april 2007 uitgenodigd voor informatie over pilot

Maatregelen en Kosten voor gemeente Heusden

Maatregelen	Niet in te schatten, kan pas beantwoord worden of de gemeente Heusden/of deelgebied in aanmerking komt voor één van de pilots
Kosten	.
Uren	Te besteden uren vallen onder lopende werkzaamheden bij verkeer en vervoer algemeen

3.1.4 Verbeteren lijn verbindingen van het openbaar vervoer (bussen)

Wanneer het openbaar vervoer beter aansluit op de wensen van de inwoners van de gemeente Heusden en de naburige gemeenten, kan dit een positief effect hebben op het gebruik van de busverbinding. Hierdoor kan het autogebruik gedeeltelijk worden teruggedrongen.

De studie naar het verbeteren van het openbaarvervoer is inmiddels al gestart in 2006 onder de benaming "Doorstroommassen" door de provincie Noord-Brabant, met medewerking van de aangrenzende gemeenten en organisaties betrokken bij het busvervoer. Hierbij wordt beoogd duidelijker en sneller vervoer te verkrijgen. Bij de gebruikers van het openbaar vervoer is in 2007 een vragenlijst uitgezet over deze voornemens.

De studie heeft voor de gemeente Heusden tot doel verbetering van de bediening door streekbussen op de lijn tussen Tilburg en 's Hertogenbosch. Deze verbinding, die via Drunen en Vlijmen loopt, bedient ook het Land van Ooit. Hierbij zou een verbetering van de doorstroming van de lijnvoering voor de gebruiker moeten resulteren in een sneller vervoer met minder opstoppingen op de lijn.

Actie	Verbetering OV-verbinding Waalwijk – 's Hertogenbosch
Doel	Door verbetering van de OV-verbinding wordt het gebruik van het Openbaar vervoer aantrekkelijker en kan een beperkte modal-split verschuiving worden veroorzaakt.
Resultaat	De studie naar het verbeteren van het openbaarvervoer: Doorstroommassen. Het aanpassing en mogelijk verhoging van de frequentie van de lijn Waalwijk -'s-Hertogenbosch zorgt voor een betere openbaar vervoersverbinding tussen de gemeente Heusden en de naburige gemeenten. Dit kan voor een selecte groep reizigers leiden tot een groter gebruik van het OV en een vermindering van de autoverplaatsingen.
Realiseerbaarheid	Centrale rol ligt bij provincie en wegbeheerders.

Trekker	Provincie en wegbeheerders
Betrokkenen	Provincie, gemeente (OOR)
Financiën	Studie-opdracht van Provincie, kosten hiervan zullen in exploitatie van openbaar vervoer worden meegenomen.
Capaciteit	Lopende werkzaamheden
Planning	In voorbereiding, realisatie eerst in 2008, afhankelijk van uitkomsten onderzoek

Maatregelen en Kosten voor gemeente Heusden

Maatregelen	Het project Doorstroomassen
Kosten	Niet bekend
Uren	Te besteden uren valt onder lopende werkzaamheden bij verkeer en vervoer algemeen

3.2. Gemeente Heusden

3.2.1. Schonere gemeentelijke voertuigen

Het gemeentelijk wagenpark rijdt met name binnen de gemeente grenzen. Op lokaal niveau heeft een schoonwagenpark een positieve invloed op de luchtkwaliteit binnen de gemeente.

In het inkoopbeleid zijn geen voorwaarden opgenomen specifiek voor een schoon wagenpark. Het college heeft wel het Convenant duurzaam inkopen getekend waarmee Heusden verklaart zich in te spannen duurzaam in te kopen. Een schoon wagenpark valt hieronder.

In het inkoopbeleid staat genoemd dat bij het bepalen van de economisch meest voordelige aanbieder naast de prijsstelling van het gebodene ook de volgende onderwerpen een rol spelen:

- kwaliteit van het gebodene,
- de totale levensduurkosten, respectievelijk eigendomskosten (cost of ownership),
- milieuspecificaties van het programmabureau "Duurzaam inkopen" (VROM).

Door ondertekening heeft gemeente Heusden verklaart dat de vastgestelde adviezen door het programma Duurzaam Inkopen (o.a. ontwikkelde hulpmiddelen, zoals de menukaart) gebruikt worden bij de inkoopactiviteit en ervaringen met deze hulpmiddelen worden terugkoppelt naar het programma.

Voor het bestaande wagenpark moet gekeken worden naar milieuoptimalisering waarbij wordt gekeken naar gebruik (aantal km/jaar), afschrijving en een economische rendabele maatregel.

Een Milieu-Efficiency Scan (MES) is een rekenmodel waarmee inzicht verkregen wordt in de huidige milieuprestaties van het wagenpark. Hierbij wordt inzicht gegeven in de effecten en kosten van investeringen in alternatieven (bijvoorbeeld aardgas) om milieuprestaties binnen de gemeente te verbeteren.

Uitvoeren van een Milieu Efficiency Scan (MES)

Een Milieu Efficiency Scan is een onderzoek naar het wagenpark van de opdrachtgever. Dit betreft in principe alle voertuigen waar de gemeente direct of indirect de eigenaar van is. Hierbij moet gedacht worden aan de dienstauto's en de onderhoudsmachines, maar soms ook de vuilniswagens en bijvoorbeeld de brandweerwagens. In dit onderzoek

wordt op basis van de samenstelling naar voertuigsoort, milieuklassering en brandstofsoort en het gebruik van deze voertuigen een berekening gemaakt van de emissies van kooldioxide (CO₂), stikstofoxiden (NO_x) en fijn stof (PM₁₀). De Milieu Efficiency Scan (MES) zal inzicht geven in de milieubelasting en kosten van het eigen wagenpark in de huidige situatie en van varianten. In de MES worden de kosten en de effecten op de voertuigemissies van schonere en zuiniger voertuigen berekend. Zowel vervanging van voertuigen door schonere en zuiniger voertuigen (bijvoorbeeld aardgasvoertuigen) als het inbouwen van roetfilters (retrofilter) op bestaande dieselveertuigen kunnen worden doorgerekend.

Voor het berekenen van de emissies wordt gebruik gemaakt van de Milieuscan. Dit is een rekeninstrument waarmee de emissies van het wagenpark worden berekend. Met dit rekeninstrument worden verder de kosten en baten van maatregelen die de milieubelasting van een wagenpark kunnen verminderen, berekend. Het rekeninstrument is in opdracht van SenterNovem door Goudappel Coffeng samen met CE ontwikkeld.

Het resultaat is een advies over de beperking van de emissies van het eigen wagenpark, waarin de kosten van aanschaf en onderhoud en mogelijk de betrouwbaarheid van het materieel is meegewogen.

Wij stellen voor om het onderzoek stapsgewijs te doorlopen. Daarbij onderscheiden we de volgende vijf stappen:

- stap 1: Verzamelen en invoeren van benodigde data over het wagenpark;
- stap 2: Uitvoeren van de berekeningen voor het huidige wagenpark;
- stap 3: In overleg met de gemeente Heusden ontwikkelen van maatregelscenario's (aardgas, roetfilters etc, versneld vervangen);
- stap 4: Uitvoeren van de berekeningen van maatregelscenario's;
- stap 5: Opstellen van de eindrapportage.

Actie	Schonere gemeentelijke voertuigen
Doel	Het doel van de maatregel is om de emissie van schadelijke stoffen door gemeentelijke voertuigen te verminderen. Bij aanschaf van nieuwe voertuigen wordt overwogen om een voertuig met een andere aandrijving of schonere brandstof aan te schaffen. Voor het bestaande wagenpark kan gekeken worden naar milieuoptimalisering.
Resultaat	Inzet van milieuvriendelijke voertuigen kan, afhankelijk van de gekozen techniek, op voertuigniveau tot emissieverminderingen van circa 80 procent leiden.
Realiseerbaarheid	Het college heeft een convenant duurzaam inkopen getekend. Hiermee verklaart Heusden zich in te spannen om duurzaam in te kopen. De milieuspecificaties van een voertuig maken onderdeel uit van een toetsingscriteria voor de aanschaf van nieuwe voertuigen. Een leasemaatschappij kan een opdracht krijgen alleen "schone" voertuigen te leveren.

Trekker	Gemeente
Betrokkenen Financiën	Gemeente Heusden, Buitendienst en facilitaire zaken Milieu-Efficiency Scan (MES) voor het gemeentelijk wagenpark. Circa 8.000 euro
Capaciteit	Roefilter 6.000 euro a 10.000 euro per bestaand voertuig, circa 1.000 euro voor een nieuw voertuig, exclusief extra onderhoudskosten die worden geschat op circa 0,4 cent/km gerekend over 120.000 km.
Planning	Gegevens verzamelen en controleren voor MES. Voertuig aanpassingen in onderhoudscyclus en aanschaf meenemen. Hierdoor geringe extra capaciteit. Uitvoer van een MES kan gerealiseerd worden in enkele maanden Bij aanschaf van nieuwe voertuigen moet rekening gehouden worden met de convenant duurzaam inkopen. Ook Lease maatschappij kan men duurzaam laten inkopen. Dit betekent concreet "schone" voertuigen laten leveren bij nieuw contract. Bij bestaande voertuigen overweeg het nut en beoordeel het afschrijvingstermijn.

Maatregelen en Kosten voor gemeente Heusden

Maatregelen	Milieu Efficiency Scan (MES)
Kosten	Circa € 8.000,--
Uren	Intern circa 36 uur voor verzamelen gegevens en beoordelen rapportage
Maatregel	Aanschaf nieuwe voertuigen of lease contract
Kosten	Vallen onder aanschafkosten of lease kosten
Uren	Behoort bij uren inkoop nieuw materieel
Maatregelen	Bestaande voertuigen
Kosten	Afhankelijk van afschrijvingstermijn kosten per voertuig circa € 6.000,-- tot €10.000,--.
Uren	Behoort bij onderhoud bestaande voertuigen

3.2.2. Vervoersmanagement bij de gemeente Heusden

Het analyseren van een efficiëntere organisatie van het verkeer en vervoer bij de gemeente kan uitstekend met een mobiliteitscan. Gemeente Heusden is voornemens de backoffice te centraliseren. Met het centraliseren van de backoffice beoogd men een positief effect op de luchtkwaliteit doordat men verwacht dat het personeel minder verkeersbewegingen hoeft te maken tussen de gemeentehuizen. De mobiliteitscan houdt in:

- 1 Het houden van een medewerkers-enquête;
- 2 Op basis van de enquête het analyseren van de herkomsten en bestemmingen van de medewerkers;
- 3 Overleg met werkgever (gemeente Heusden);
- 4 Toepassing van de Euro Mobility rekenmodel;
- 5 Analyse en rapportage.

Korte toelichting per stap:

Stap 1: Het houden van een medewerkers enquête;

Een internetenquête houden onder de werknemers van de gemeente organiseren. Hierbij gaat het om het samenstellen van de standaard vragenlijst, het verzenden van de vragenlijst, het verwerken van de respons, de analyse en een korte rapportage.

Andere uitgangspunten van de enquête zijn:

- een enquête (maximaal 250 ingevulde enquêtes) met vooral korte vragen over het huidige mobiliteitsgedrag en de wensen van de werknemers;
- de enquête duurt maximaal ca 5-10 minuten;
- de enquête is makkelijk vanaf de werkplek in te vullen;
- snelle verwerking van de resultaten;
- een korte rapportage in de vorm van een power point presentatie met figuren en korte conclusies.

Stap 2: Op basis van de enquête het analyseren van de herkomsten en bestemmingen van de medewerkers.

Op basis van de enquête kunnen vervoerstromen per modaliteit worden geanalyseerd.

Stap 3: Overleg met werkgever (gemeente Heusden)

Het overleg met de werkgever zal worden uitgevoerd middels interviews. De interviews zijn gericht op de wensen en mogelijkheden van de werkgever c.q. organisatie. We spreken (3x) met de human resource manager/ Hoofd Personeel en Organisatie van de gemeente. Van te voren krijgen de gesprekspartners checklist met vragen en benodigde informatie. Hierbij valt te denken aan zaken als:

- Het algemene mobiliteitsbeleid van de gemeente – als daarvan sprake is;
- De vervoerwijzen c.q. mobiliteitspatronen van de werknemers om de aard en omvang van woonwerk- en zakelijk verkeer te kunnen vaststellen;
- Het aantal verreden kilometers voor de gemeente;
- De voorwaardensfeer zoals de in de organisatie geldende randvoorwaarden zoals CAO-afspraken;
- De aanwezigheid van fietsvergoedingen
- Fiets- en autoparkeergelegenheden;
- De woonplaatsen van de werknemers (anoniem);
- De wensen van de gemeente en de werknemers wat vernieuwing in de zakelijke mobiliteit betreft;
- Knelpunten of aanleidingen ten aanzien van mobiliteit;
- en of er voldoende draagvlak is onder alle betrokkenen om iets aan de gesignaleerde knelpunten te doen;
- Reeds geïnventariseerde maatregelen die werkgevers zelf kunnen nemen om de bereikbaarheid van hun bedrijf te verbeteren.

Stap 4 Toepassing van de Euro Mobility rekenmodel

Goudappel Coffeng BV werkt ten aanzien van het doorrekenen van de output van de vorige stappen samen met Daan van Egeraat van het bedrijf Montefeltro BV. Hij heeft ook een aantal scans uitgevoerd in het najaar van 2006. Hij ontwikkelde al een aantal

jaren eerder een rekenmodel: het Euro Mobility Rekenmodel. Dit model stelt de gemeente Heusden in staat inzicht te krijgen in de wijze waarop jullie grote, structurele kostenbesparing kunnen realiseren, tegelijk de bereikbaarheid substantieel kunnen vergroten, én de arbeidsvoorwaarden een blijvende impuls te geven.

Analyse en rapportage

Het eindproduct betreft het houden van een eindpresentatie. Hieruit komen natuurlijk aanbevelingen naar voren hoe de gemeente een efficiëntere organisatie van het verkeer en vervoer kan bewerkstelligen en wordt de link gelegd met 'milieubewust ondernemen'. Hieruit komen ook maatregelen naar voren die de gemeente kan aandragen in het kader van het puntensysteem van vervoersmanagement.

Vervoersmanagement voor de gemeente Heusden	
Doel	Het doel is het bevorderen van milieuvriendelijk vervoer door adequate inrichting. De wijze waarop dit vorm krijgt, kan uit enkele onderdelen bestaan. De totale vervoersbehoefte kan worden beperkt; de autobereikbaarheid kan worden verminderd terwijl de bereikbaarheid per fiets en/of openbaar vervoer wordt bevorderd.
Resultaat	Het effect is moeilijk te geven. 5-10 procent reductie is een ambitieus maar realistisch doel
Realiseerbaarheid	De realisatieduur van vervoersmanagement is afhankelijk van de situatie. Hoe meer partijen er betrokken zijn, hoe langer de planfase duurt. Met name het creëren van een gedeelde probleemvisie en het verkrijgen van draagvlak vergen veel tijd.

Trekker	Gemeente
Betrokkenen	ORGO en alle medewerkers van de gemeente Heusden
Financiën	Circa 10.000 euro
Capaciteit	15 minuten per medewerker 3x gesprekken met de human resource manager/ Hoofd Personeel en Organisatie van de gemeente
Planning	Duur inventarisatie circa 3 maanden

Maatregelen en Kosten voor gemeente Heusden	
Maatregelen	Vervoersmanagement plan
Kosten	Circa € 10.000,--
Uren	15 minuten per medewerker 3x gesprekken met de human resource manager/ Hoofd Personeel en Organisatie van de gemeente Implementeren

Het College is niet voornemens vervoersmanagement bij de gemeente op de beschreven manier invulling te geven. Het college wil vervoersmanagement verwerken in het personeelsbeleid.

3.2.3. Fiets gebruik stimuleren door verbetering openbare ruimte

Belangrijk is de verknoping van fietsrelaties, zodat de fiets een beter alternatief wordt voor autovervoer. Voor korte afstanden moet het gebruik van de fiets worden gestimuleerd.

Tevens moeten op enkele locaties in de openbare ruimte voorzieningen zijn waar mensen makkelijk en veilig hun fiets kunnen stallen bijvoorbeeld in of nabij het centrum, nabij (streek)bushaltes en bij gemeentelijke instellingen.

Actie	Fiets gebruik stimuleren door verbetering openbare ruimte
Doel	De bereikbaarheid per fiets binnen de gehele gemeente en naar buurgemeenten verbeteren.
Resultaat	Directe fietsverbindingen
Realiseerbaarheid	Uitvoering Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan, bij nieuw plangebied mede via bestemmingsplannen

Trekker	Gemeente, team OOR
Betrokkenen	OOR, Olog
Financiën	Exploitatie of kredieten per project
Capaciteit	Gedurende uitvoering meenemen
Planning	Gedurende uitvoering meenemen

Maatregelen en Kosten voor gemeente Heusden

Maatregelen	Bij uitvoering van werkzaamheden in de openbare ruimte en bij bestemmingsplannen bereikbaarheid per fiets beoordelen
Kosten	Exploitatiekosten of kredieten per project
Uren	Gedurende de uitvoering meenemen

3.2.4. Parkeerbeleid

Met de invoering van parkeerregulering, feitelijk in de vorm van betaald parkeren, kan de keuze voor een bepaalde vervoerwijze worden beïnvloed. Met name het verkeer van en naar centrumgebieden wordt beïnvloed, in die zin dat een keuze voor alternatieve vervoerwijzen als fiets aantrekkelijker wordt. Zo mogelijk kan aan de hand van voorbeelden worden nagegaan of differentiatie in regulering mogelijk is aan de hand van type voertuig, gemeten naar vervuiling. Op voorhand lijkt deze differentiatie niet mogelijk.

Hierbij gaat het voornamelijk over de invoering van betaald parkeren, waar een effect op het gebruik van de auto naar centra van kernen naar zal uitgaan. Vanuit de realisering van het centrumplan Vlijmen bijvoorbeeld wordt dit beleid juist niet voorgestaan.

Actie	Parkeerbeleid
Doel	Het doel van parkeerbeleid is meervoudig: terugdringing van het onnodig gebruik van de auto en vermindering van het ruimtebeslag van de geparkeerde auto op straat. Terugdringing van het autogebruik brengt luchtkwaliteitwinsten met zich mee.
Resultaat	Parkeerbeleid vermindert het onnodig autogebruik en vermindert daarmee de emissies in de hele gemeente, maar in het bijzonder in de betaald parkeerzone. Door tariefdifferentiatie wordt gestuurd op waar er geparkeerd wordt.
Realiseerbaarheid	De planningsperiode van (wijzigingen) in parkeerbeleid is lang. De uitvoering is in principe kort, behalve wanneer er bijvoorbeeld een nieuw verwijssysteem wordt gebouwd. Na de invoering is er een gewenningsperiode voordat de effecten volledig zijn bereikt.

Trekker	Gemeente Nog niet verder uit te werken
Betrokkenen	Politiek moet eerst een uitspraak doen over het parkeerbeleid
Financiën	
Capaciteit	
Planning	

3.2.5. Flankerend beleid verkeer

In ander beleidsplannen en uitvoeringsprojecten kunnen maatregelen worden getroffen die als nevendoeel hebben om knelpunten op het aspect luchtkwaliteit weg te nemen. Voor verkeer is dat met name gelegen in de uitvoering van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan en projecten die aan dit beleid zijn gekoppeld. In het GVVP is in navolging van het landelijk beleid en vooral aangestuurd door Ministerie van Verkeer en Waterstaat een categorisering van het wegennet in de gemeente Heusden opgesteld. Er is binnen de bebouwde kom een onderscheid aangebracht tussen gebiedsontsluitingswegen (die ertoe dienen het verkeer te bundelen en af te wikkelen) en erftoegangswegen (ook wel te omschrijven als verblijfsgebied). De inrichting van de erftoegangswegen is zodanig, dat het verkeer geleid wordt naar de gebiedsontsluitingswegen. Met deze indeling van het wegennet en de bijbehorende inrichting wordt beoogd het verblijfsgebied verkeersluwer te maken. Om het concreet te maken: in Drunen zijn wegen als Spoorlaan, Statenlaan, Beethovenlaan, Duinweg en Lipsstraat beoogd om met name het doorgaande verkeer voor de kern af te wikkelen. De route door het centrum van Drunen wordt met maatregelen ontlast van het vele verkeer wat de luchtkwaliteit op lokaalniveau verbeterd.

Actie	Flankerend beleid verkeer
Doel	Het doel van flankerend beleid is meervoudig, maar kan ook gelegen zijn in terugdringing van het onnodig gebruik van de auto of in aanpassing van routes voor gemotoriseerd verkeer.
Resultaat	Terugdringing van het autogebruik of wijziging van routes voor gemotoriseerd verkeer kan leiden tot luchtkwaliteitwinsten.
Realiseerbaarheid	De planningsperiode van (wijzigingen) in beleid is afhankelijk van de concrete maatregel.

Trekker	Gemeente
Betrokkenen	Diverse teams, uitvoering van verkeer met name in OOR
Financiën	Reguliere begroting
Capaciteit	Regulier
Planning	n.v.t.

3.2.6 Communicatie

Voorlichting over luchtkwaliteit is nodig om bewustwording en gedragsbeïnvloeding van burgers en bedrijven te ontwikkelen.

De gemeente Heusden kan bijvoorbeeld specifiek de inwoners/ bedrijven benaderen over wat zij zelf kunnen bijdragen aan een schonere lucht.

Afhankelijk van de beschikbare middelen wordt een communicatieplan opgesteld. Bij een beperkt budget is er naast het communicatieplan geld voor een korte eenmalige actie. Bij een groter budget wordt naast het communicatieplan en een actie ook gekeken naar het maken van een folder, een poster e.d.

De GGD kan ondersteuning bieden vanuit hun ervaring met de relatie tussen gezondheid en verkeer en kan inzicht geven in de problematiek.

Actie	Communicatie met bedrijven/bewoners stimuleren
Doel	Pro-actief met burgers communiceren over luchtkwaliteit en gezondheid om bewustwording van burgers te bevorderen
Resultaat	Bewustzijn bij burgers m.b.t. luchtkwaliteit en gezondheid verbeteren
Realiseerbaarheid	Relatief eenvoudig te realiseren

Trekker	Gemeente OLOG, ORGO
Betrokkenen	ORGO, OLOG, GGD, FO, Diensten, HH
Financiën	Voorjaarsnota 2007
Capaciteit	Uren menen in planning 2008
Planning	Eind 2007, 2008

Maatregelen en Kosten voor gemeente Heusden

Maatregelen	Voorlichting
Kosten	Afhankelijk van invulling eerste jaar 10.000 euro tot 20.000 euro Vervolgen circa 5.000 euro per jaar
Uren	150 uur moeten worden opgenomen in de planning van 2008

3.2.7. Routing vrachtverkeer

Door beïnvloeding van de routekeuze van vrachtauto's kan het aantal vrachtauto's op routes waar sprake is van knelpunten afnemen. De routekeuze kan worden beïnvloed door wegen op bepaalde tijden af te sluiten voor vrachtverkeer. Ook kunnen fysieke aanpassingen in de infrastructuur de routekeuze beïnvloeden.

Een verwijzing vanaf de A59 voor vrachtverkeer naar bedrijventerreinen, anders dan de gebruikelijke afrit, behoort tot de mogelijkheden en een vervolgbewegwijzering naar en op de bedrijventerreinen. Dit voorkomt, voor zover niet op navigatiesystemen wordt gekoerst, onnodig zoekverkeer voor vrachtwagenchauffeurs en bezoekersverkeer van de bedrijventerreinen.

Mogelijk kan ook de basiskaart, ten grondslag liggend aan navigatiesystemen worden gewijzigd. Ook al is de verwijzing via bebording correct, toch is de navigatie in de (vracht)auto vaak leidend voor de routekeuze. Als daar in beïnvloed kan worden, is daar waarschijnlijk winst in te behalen in de routekeuze.

Actie	Routing vrachtverkeer
Doel	Om de bereikbaarheid van locaties en/of wegen te garanderen en de veiligheid te vergroten, kunnen wegen en routes worden geknipt of (gedeeltelijk) afgesloten voor vrachtverkeer. Daarnaast worden omwille van de kwaliteit van de openbare ruimte winkelgebieden vaak geheel of gedeeltelijk afgesloten
Resultaat	Vrachtverkeer en bezoekersverkeer voor bedrijventerreinen wordt via verwijzing naar en ter plaatse van bedrijventerreinen geleid naar bestemming, hetgeen zoekverkeer kan voorkomen en een extra verkeersbelasting op bepaalde wegen kan voorkomen. De maatregel leidt tot minder verkeer in een straat/route of zone waar het vrachtverkeer geweerd wordt. Dit geeft lokaal een positief effect op de uitstoot van schadelijke stoffen. Het effect op grote schaal is afhankelijk van de gekozen doelgroep verkeer en de omvang van de zone.
Realiseerbaarheid	De realisatie is sterk afhankelijk van de impact van de maatregelen en de hoeveelheid infrastructurele maatregelen die hiermee gemoeid is. Bij de planvorming is een goede afstemming met de Kamer van Koophandel, parkmanagement, vervoerders en chauffeurs noodzakelijk om draagvlak voor de maatregelen te krijgen.

Trekker	Gemeente Heusden , OOR
Betrokkenen	OOR, FO, parkmanagement, individuele bedrijven
Financiën	Verwijzing al in werkzaamheden van FO en OOR, wijziging van basiskaart voor navigatie mogelijk onderdeel van provinciale pilot, te begeleiden door OOP en OOR.
Capaciteit	Afhankelijk van pilot
Planning	Pilot verdient nog nadere invulling

Maatregelen en Kosten voor gemeente Heusden

Maatregelen	Routing vrachtverkeer
Kosten	Nog in pilot
Uren	Nu nog niet bekend

3.2.8. Groen

Positieve effecten van het groen zoals de luchtzuiverende werking of het waterbergend vermogen zijn vaak onderbelicht. Groen is een middel en gezondheid het doel. Groen is een kwaliteit voor de mensen, die wonen, werken en recreëren in een aantrekkelijke omgeving. Groen moet tegen die achtergrond mee vernieuwen met de ontwikkeling van de stad. Dat is in het verleden nauwelijks gebeurd. Het vermogen van groen om vuile lucht te filteren is groter dan vaak wordt gedacht. Met kleinschalige aanpassingen kan veel bereikt worden. Door het realiseren van daktuinen, groene gevels en waar mogelijk nieuwe beplantingen met bomen en struiken, die

weliswaar soms ruimte en creativiteit kosten, kan een innovatieve compacte stedenbouw ook veel groene kwaliteit opleveren.

Ook in het buitengebied kan veel fijn stof worden opgevangen door op strategische locaties grootschalig groen aan te leggen. De compacte stad is niet per definitie strijdig met groen. Het gaat om de manier waarop je groen, blauw en rood combineert. Juist in een compacte setting kan groen een oplossing zijn met relatief lage kosten en een hoog rendement.

Slechts voor een deel van de boom- en struiksoorten is bekend wat ze betekenen voor de luchtzuivering. Voor stikstofdioxide zijn loofbomen het meest geschikt en voor fijn stof zijn dat coniferen. Voor fijn stof is de ruwheid van stam- en bladoppervlak bepalend: hoe ruwer hoe meer er blijft hangen. Enkele soorten bomen produceren een kleefstof, die dat effect versterkt. Veel soorten bezitten beharing waar ook fijn stof in blijft hangen. Soorten met een glad bladoppervlak of een gladde stam zijn minder effectief. Als de stoffen eenmaal gefixeerd zijn op de stam of op het blad, dan zullen bij regenbuien stoffen naar de bodem verdwijnen, waar ze afgebroken worden in de humuslaag.

Een mix van loofbomen en naaldbomen is mogelijk de ideale situatie. Hoe hoger en dichter de begroeiing, hoe beter. Daarbij moet de wind er nog wel doorheen kunnen. Het fijn stof moet zich namelijk kunnen afzetten op de vegetatie en de stikstofdioxide moet door het blad kunnen worden opgenomen. Een dichte en fijnmazige begroeiing maakt een minder dikke strook vegetatie langs de snelweg mogelijk.

Actie	Groen
Doel	Door aanwezigheid van groen dient de luchtkwaliteit te worden gezuiverd, waardoor de gezondheid van de mens wordt bevorderd
Resultaat	Bomen en struiken kunnen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof op leefniveau verminderen. Dit gebeurt door filtering en opstuwing van de lucht. Er is reeds een set van beplantingscriteria ontwikkeld door het innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL). Hoe het groen zich in de praktijk gedraagt wordt onderzocht.
Realiseerbaarheid	Wordt meegenomen in het groenstructuurplan

Trekker	Gemeente Oor
Betrokkenen	OOR, BD
Financiën	reguliere begroting
Capaciteit	Valt binnen groenstructuurplan
Planning	Eind 2007 plan vastgesteld

Maatregelen en Kosten voor gemeente Heusden	
Maatregelen	Groen
Kosten	Wordt meegenomen in groenstructuurplan
Uren	Wordt meegenomen in groenstructuur plan

3.3. BEDRIJVEN

3.3.1. Mobiliteitsmanagement, vervoersmanagement en parkmanagement

Mobiliteitsmanagement, vervoersmanagement en parkmanagement behelzen het organiseren van de mobiliteit: met verschillende partijen samenwerken om specifieke knelpunten op te lossen. Overheden, bedrijven en aanbieders van vervoer pakken gezamenlijk de knelpunten aan op bijvoorbeeld bedrijventerreinen, recreatiegebieden en evenementenlocaties. In het milieubeleidsplan van de provincie Noord-Brabant wordt reeds verwezen naar vervoersmanagement. Hierin wordt aangegeven om samen met lokale overheden en intermediaire organisaties een inventarisatie te maken van bedrijven en instellingen welke veel automobieliteit genereren. Met deze bedrijven worden afspraken gemaakt over afrekenbare taakstellingen en inspanningsverplichtingen ten aanzien van de milieubelasting die het gevolg is van deze mobiliteit.

In dit kader kan wederom een mobiliteitsscan worden uitgevoerd, alleen nu gericht op bedrijven in de gemeente Heusden. De scan houdt in:

1. Het houden van een medewerkers-enquête;
2. Op basis van de enquête het analyseren van de herkomsten en bestemmingen van de medewerkers;
3. Overleg met werkgever (van de desbetreffende bedrijven);
4. Toepassing van de Euro Mobility rekenmodel;
5. Analyse en rapportage.

Actie	Vervoersmanagement, parkmanagement en mobiliteitsmanagement
Doel	Het doel is het bevorderen van milieuvriendelijk vervoer door adequate inrichting. De wijze waarop dit vorm krijgt, kan uit enkele onderdelen bestaan. De totale vervoersbehoefte kan worden beperkt; de autobereikbaarheid kan worden verminderd terwijl de bereikbaarheid per fiets en/of openbaar vervoer wordt bevorderd.
Resultaat	Het effect is moeilijk te geven. 5-10 procent reductie is een ambitieus maar realistisch doel
Realiseerbaarheid	De realisatieduur van vervoers-, park- en mobiliteitsmanagement is afhankelijk van de situatie. Hoe meer partijen er betrokken zijn, hoe langer de planfase duurt. Met name het creëren van een gedeelde probleemvisie en het verkrijgen van draagvlak vergen veel tijd.

Trekker	Gemeente en bedrijf
Betrokkenen	Diensten, HH, FO, bedrijven
Financiën	Extern
Capaciteit	Lopende werkzaamheden
Planning	Gedurende bedrijfsbezoek

Maatregelen en Kosten voor gemeente Heusden

Maatregelen	Voorlichting bedrijven gedurende bedrijfsbezoek
Kosten	Kennis ontwikkeling
Uren	Afhankelijk kennisniveau

3.3.2. Opstellen fietsplan bij bedrijven

Fietsplannen zijn onder meer binnen parkmanagement op te nemen. Een fietsplan is een project dat door de werkgever wordt opgezet om het fietsgebruik in het woon-werkverkeer te stimuleren. Vooral voor verplaatsingen tot 7,5 kilometer is de fiets in vele gevallen een goed alternatief voor de auto. De gemeente Heusden kan actief bedrijven benaderen om een fietsplan op te stellen en ze wijzen op de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Juist de korte ritten zijn van groot belang in Heusden, aangezien veel verplaatsingen in Heusden kleiner zijn dan 7,5 kilometer.

Actie	Opstellen fietsplan bij bedrijven
Doel	Het hoofddoel van fietsbevordering is om de fiets op de korte tot de middellange afstand concurrerend te maken met de auto. Dit heeft positieve gevolgen op de milieukwaliteit, de verkeersveiligheid en de gezondheid.
Resultaat	Uitgaande van een vervanging van 10 procent van de autokilometers door fietsbewegingen worden op stedelijk niveau concentratieverminderingen tot 2 ug/m ³ NO ₂ en 0,5 ug/m ³ PM ₁₀ berekend.
Realiseerbaarheid	De realisatie van individuele maatregelen varieert van kort tot lang; uiteindelijk is vooral een continue jarenlange inspanning effectief. Communicatie is daarbij van belang.

Trekker	Gemeente
Betrokkenen	Diensten, handhaving, OOR, FO, bedrijvencontactfunctionaris
Financiën	Extern
Capaciteit	Gedurende overleg
Planning	Meenemen bij controles

Maatregelen en Kosten voor gemeente Heusden

Maatregelen	Voorlichting bedrijven gedurende bedrijfsbezoek
Kosten	Kennis ontwikkeling
Uren	Afhankelijk kennisniveau

3.3.3. Vermindering uitstoot van fijn stof door de landbouw

Luchtwater

VRM onderzoekt maatregelen om de uitstoot van fijn stof door de landbouw te beperken. Het gaat hierbij onder andere om toevoegingen aan het voer om stofvorming tegen te gaan, toepassing van luchtwassers of filters, sproeien met olie of water en huisvestingsmaatregelen.

Een gecombineerde luchtwater vermindert de uitstoot van fijn stof en ammoniak en de stank van mechanisch geventileerde stallen aanzienlijk. De intensieve veehouderij veroorzaakt ongeveer 20% van de uitstoot van fijn stof in Nederland.

VRM en LNV hebben het programma Luchtwassers opgezet om nieuwe technieken die de uitstoot van luchtvervuiling tegen gaan, waaronder de luchtwassers, versneld in te voeren.

Actie	luchtwasser
Doel	Vermindering uitstoot van fijn stof door de landbouw
Resultaat	Luchtwassers zijn zeer effectief om de emissie van fijn stof te reduceren. Wordt dit systeem alleen toegepast voor het reduceren van de fijn stof emissie, dan zijn de wassers beduidend duurder dan andere opties zoals bijvoorbeeld sproeien met olie of water. Het voordeel van luchtwassers is echter dat ze ook de emissie van ammoniak (en geur) belangrijk reduceren. Om die redenen worden luchtwassers al toegepast in de praktijk. Een nadeel is dat luchtwassers is dat ze niets doen aan de luchtkwaliteit in de stal.
Realiseerbaarheid	Realisatie van luchtwassers is op korte termijn mogelijk. Er is al veel onderzoek naar gedaan.

Trekker	Gemeente Diensten
Betrokkenen	Diensten, HH, bedrijven
Financiën	Extern
Capaciteit	Meenemen bij vergunningverlening en controle
Planning	Start 2008

Maatregelen en Kosten voor gemeente Heusden	
Maatregelen	Voorlichting bedrijven gedurende bedrijfsbezoek
Kosten	Kennis ontwikkeling
Uren	Afhankelijk kennisniveau

4. Samenvatting

Alle maatregelen hebben een positief effect op de luchtkwaliteit. Om inzicht te krijgen in de *effectiviteit*, *kosten* en *haalbaarheid* van de maatregelen is in onderstaande tabel een overzicht gegeven van deze aspecten.

Ten aanzien van *effectiviteit* is gekeken naar reducties in concentraties die mogelijk zijn bij het uitvoeren van de desbetreffende maatregel. Hierbij is aangegeven of een maatregel generiek en/of lokaal een bijdrage kan leveren en is een relatieve inschatting van de immissiereductie gegeven (schaal: --/0/+/++)

Ten aanzien van *kosten* is een inschatting gemaakt (in klasse van laag/midden/hog) van de kosten van de maatregel.

Ten aanzien van *haalbaarheid* is gekeken of uitvoering door de gemeente mogelijk is of dat andere partijen hierbij noodzakelijk zijn. Tevens is bij dit aspect gekeken naar het verwachte draagvlak bij burgers (met schaal --/0/+/++).

nr	Maatregel	Bijdrage	Effect op NO ₂ en PM ₁₀	Kosten	Haalbaarheid
"Andere" overheden					
1.1	Verbetering van doorstroming A59	Generiek	+	Hoog	+
1.2	Openbaar vervoer schoner	Generiek	0/+	Midden	-/0
1.3	Overige stimuleringsmogelijkheden van het openbaar vervoer (bussen)	Generiek	+	Hoog	+
1.4	Verbeteren lijnverbinding van het openbaar vervoer (bussen)	Generiek	0/+	Midden	-/0
Gemeente Heuden					
2.1	Schonere gemeentelijke voertuigen	Lokaal	+	Hoog	+
2.2	Vervoersmanagement bij de gemeente	Generiek	+	Midden	0
2.3	Fietsgebruik stimuleren door verbetering openbare ruimte	Generiek	+	Midden	0
2.4	Parkeerbeleid	Generiek en Lokaal	0/+	Hoog	0
2.5	Flankerend beleid verkeer	Generiek en Lokaal	+	Midden	+
2.6	Communicatie	Generiek en Lokaal	Geen meetbaar effect	Laag	++
2.7	Routering vrachtverkeer	Generiek en Lokaal	0/+	Laag	0/+
2.8	Groen	Lokaal	0/+	Laag	+
Bedrijven					
3.1.	Mobiliteitsmanagement, vervoersmanagement en parkmanagement	Generiek	+	Midden	+
3.2	Opstellen fietsplan bij bedrijven	Generiek	0/+	Laag	-/0
3.3	Luchtwassers	Lokaal	+	Midden	+

5. Financiële en personele consequenties

De financiële en personele consequenties van het actieplan zijn afhankelijk van de keuze van uitvoer van de maatregelen. De uitvoer van de maatregelen heeft een positief effect op de leefomgeving binnen de gemeente Heuden.

Voor luchtkwaliteit zijn binnen de gemeente geen gelden en uren gereserveerd. Luchtkwaliteit behoort tot een van de overige milieutaken waar de laatste jaren meer wettelijke verplichtingen uit voortvloeien.

Het actieplan luchtkwaliteit zal met name extra capaciteit vergen van veel teams binnen de organisatie o.a. OLOG, ORGO, OOR, Buitendienst, Front Office. Voor de gelden die nodig zijn, dienen extra budgetten beschikbaar te worden gesteld.

nr	Maatregel	Realisatie	Aanvullende Uren	Aanvullende kosten	Budget/begroot
“Andere” overheden					
3.1.1	Verbetering van doorstroming A59 Corridorstudie Korte termijn maatregelen	Na 2015 Voor 2010	Niet bekend Lopende werkzaamheden	Niet bekend Op basis van huidig inzicht bekostiging door rijkswaterstaat	t.z.t. Krediet Verkeersvoorzieningen voorjaarsnota
	Snelheidsverlaging	Na 2007	24 uur	Nihil	Nvt (Lopende werkzaamheden)
3.1.2	Openbaar vervoer schoner	Bij vervanging na 2015	Lopende werkzaamheden	Bijdrage provincie	Nvt op korte termijn
3.1.3	Verbeteren lijnverbinding van het openbaar vervoer (bussen)	Pilot provincie	Lopende werkzaamheden	Niet bekend Afhankelijk van keuze pilot	Nvt (Lopende werkzaamheden)
3.1.4	Verbeteren lijnverbinding van het openbaar vervoer (bussen)	Na 2010	Lopende werkzaamheden	Afspraken met provincie volgen	Nvt (Lopende werkzaamheden)
Gemeente Heuden					
3.2.1	Schonere gemeentelijke voertuigen MES (milieu efficiency scan)	2008	36 uur	€ 8.000,--	Subsidie, nader bekijken
	Aanschaf/Lease nieuwe voertuigen Milieuoptimalisatie bestaande voertuigen	Doorlopend Nut/noodzaak	Lopende werkzaamheden Gedurende onderhoud + 36 uur	Behoren bij aanschaf/lease kosten € 6.000,-- tot € 10.000 per voertuig	Nvt (Lopende werkzaamheden) Nader bekijken, indien gewenst
3.2.3	Fietsgebruik stimuleren door verbetering openbare ruimte	Doorlopend	Lopende werkzaamheden	Exploitatie of huidig budget	Nvt (Lopende werkzaamheden)
3.2.4	Parkeerbeleid	Niet bekend	Niet bekend	Niet bekend	Nvt op korte termijn
3.2.5	Flankerend beleid verkeer	Tijdens natuurlijke momenten	Ander beleidsplannen o.a. GVVP	Begroting andere beleidsplannen	Nvt (Lopende werkzaamheden)
3.2.6	Communicatie	doorlopend	150 uur	€10.000 tot €20.000 eerste jaar vervolgens €5.000 per jaar	Begroting 2008
3.2.7	Routering vrachtverkeer	Niet bekend	200 uur	Niet bekend	Gelden nog te reserveren via pilot GGA
3.2.8	Groen	Tijdens natuurlijke momenten	groenstructuurplan	Begroting groenstructuurplan	Nvt (Lopende werkzaamheden)
Bedrijven					
3.1.	Mobiliteitsmanagement, vervoersmanagement en parkmanagement	Meenemen bij bedrijfsbezoek	Lopende werkzaamheden	bedrijven	Nvt (Lopende werkzaamheden)
3.2	Opstellen fietsplan bij bedrijven	Meenemen bij bedrijfsbezoek	Lopende werkzaamheden	bedrijven	Nvt (Lopende werkzaamheden)
3.3	Luchtwassers	Meenemen bij vergunning	Lopende werkzaamheden	bedrijven	Nvt (Lopende werkzaamheden)