

Behandeld door J.W. Hommes
Telefoon (040) 238 63 44
Kenmerk 07bst01103
15 mei 2007

Besluit

Het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven,

gelet op het delegatiebesluit van de raad van deze gemeente van 14 maart 2002, gemeenteblad nr. 40 van 2002, waarbij de raad zijn bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten, als bedoeld in artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994, aan burgemeester en wethouders heeft overgedragen, alsmede gelet op de bepalingen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer;

gelet op het besluit van 9 november 2004 waarbij verkeersbesluiten art.15 zijn gemandateerd aan de directeur DSOB, alsmede gelet op het besluit van 1 december 2004 waarbij het nemen van verkeersbesluiten is gesubmandateerd aan het sectorhoofd PLO;

overwegende:

dat de Milieuzone bij de gemeente Eindhoven in beheer is;

dat van de in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen de volgende belangen ten grondslag liggen aan dit besluit:

- ◆ Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer (art. 2, lid 2, sub a);
- ◆ Het bevorderen van doelmatig of zuinig energiegebruik (art. 2, lid 3)

dat een belangenafweging heeft plaatsgevonden en dat naast de hierboven genoemde milieubelangen, de volgende belangen hier in zijn betrokken: de belangen van TLN en EVO, ondernemersorganisaties in de binnenstad en van andere bedrijven en instellingen binnen de milieuzone die afhankelijk zijn van goederenvervoer;

dat de gemeenteraad van Eindhoven op 3 april 2007 het Programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit heeft vastgesteld waarin milieuzonering als maatregel is genoemd;

dat op 24 maart 2006 de colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Delft, de gemeente Den Haag, de gemeente Haarlem, de gemeente 's-Hertogenbosch, de gemeente Nijmegen, de gemeente Rotterdam, de gemeente Tilburg, de gemeente Utrecht en de gemeente Eindhoven het Convenant Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzonering (hierna: het Convenant) hebben ondertekend;

dat de bij het Convenant betrokken partijen beogen de nodige stappen te nemen teneinde zo spoedig mogelijk te komen tot een (aanzienlijke) verbetering van de leefbaarheid in het stedelijke milieu, in het bijzonder een (aanzienlijke) verbetering van de luchtkwaliteit en een vermindering van het omgevingslawaaï;

dat de bij dit Convenant betrokken partijen dit doel onder meer willen bereiken door middel van het in het leven roepen en handhaven van een milieuzone, die vooralsnog alleen zal gelden voor vrachtauto's (meer dan 3500 kg);

dat onder een milieuzone wordt verstaan: een ruimtelijk begreind gebied dat is gelegen binnen het binnenstedelijk gebied van een gemeente, waar om reden van leefbaarheid, in het bijzonder milieuhinder met betrekking tot lucht en geluid, een selectief toelatingsbeleid voor voertuigen wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder;

dat aan het Convenant een stappenplan is gehecht, aan de hand waarvan kan worden beoordeeld of het in leven roepen van een milieuzone inderdaad kan en zal leiden tot een (aanzienlijke) verbetering van de leefbaarheid in het stedelijke milieu, in het bijzonder een verbetering van de luchtkwaliteit en een vermindering van het omgevingslawaaï;

dat dit stappenplan door de gemeente Eindhoven is doorlopen en dat in dit kader een onderzoek is uitgevoerd naar het bevoorradingsprofiel (voor het kernwinkelgebied, De Bergen, Dommelstraat, Kruisstraat, horecagebied Stratumseind en het Winkelcentrum Woensel) en de milieueffecten van milieuzonering (en daarmee de noodzaak van een milieuzone) en dat een plan van aanpak is opgesteld voor efficiëntere bevoorrading van Eindhoven;

dat bij de voorbereiding van de milieuzonering niet alleen is gekeken naar de knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit en de mogelijke effecten, maar ook naar praktische overwegingen zoals uitwijkroutes voor chauffeurs, herkenbaarheid en handhaafbaarheid;

dat bij de voorbereiding van de milieuzonering is samengewerkt met de andere convenantpartijen (met name de B5-gemeenten) en dat in dit kader zowel landelijk, provinciaal als gemeentelijk veel overleg is gevoerd met de brancheorganisaties EVO, TLN en KNV,

dat op gemeentelijk niveau met deze brancheorganisaties en de binnenstadsorganisaties is overlegd over het bevoorradingsprofiel (2006) waarbij de milieuzone al is aangekondigd; dat de milieueffecten van milieuzonering (en daarmee de noodzaak van een milieuzone) zijn voorgelegd aan EVO en TLN en dat in samenwerking met deze organisaties een 'plan van aanpak Efficiëntere bevoorrading Eindhoven' is opgesteld, waarvan de uitvoering plaatsvindt tegelijkertijd met de invoering van de milieuzone;

dat overleg heeft plaatsgevonden met de politie te Eindhoven, die met het voorgenomen verkeersbesluit heeft ingestemd;

dat omtrent de invoering van milieuzonering een uitgebreid communicatietraject uitgezet, waarbij in onder andere vakbladen en op internet bekendheid zal worden gegeven aan de milieuzone in Eindhoven;

dat dit niet alleen gebeurt door de gemeente zelf maar dat ook EVO en TLN hun leden hierover actief benaderen;

dat het vrachtverkeer via vooraankondigingsborden zal worden gewezen op het feit dat het een milieuzone nadert om te voorkomen dat vrachtwagens zich klem rijden in de binnenstad;

dat de zone zal per 1 juli 2007 ingevoerd worden maar dat pas vanaf 1 januari 2008 actief zal worden gehandhaafd omdat op landelijk en in provinciaal/B5-niveau nog diverse aspecten rondom de milieuzonering moeten worden geregeld en de verkrijgbaarheid van gecertificeerde roetfilters nog onvoldoende is;

dat Burgemeester en Wethouders, gelet op het bepaalde in artikel 62 juncto 87 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 bevoegd zijn ontheffing te verlenen van het bij dit besluit in het leven geroepen verbod en dat hiervoor nog een ontheffingenbeleid zal worden uitgewerkt;

Concluderend

dat de gemeente, in overeenstemming met het landelijk convenant en in provinciaal/B5-verband, het belang van de positieve effecten voor het milieu laat prevaleren boven mogelijke negatieve effecten voor transportbedrijven om met vrachtwagens, die niet aan de normen voldoen, het centrumgebied van Eindhoven in te mogen rijden;

dat niet is gebleken dat belanghebbenden onevenredig worden benadeeld danwel dat door de te nemen maatregelen een onduidelijke verkeerssituatie kan ontstaan;

dat rekening houdend met de knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit en de berekende effecten de milieuzone wordt ingesteld voor het gebied dat gelegen is *binnen* de Ring: de grens van de milieuzone ligt dus aan de binnenkant (centrumzijde) van de Marconilaan-Kronenhoefstraat-Pastoriestraat-Onze Lieve Vrouwestraat-Insulindelaan-Jeroen Boschlaan- Hugo van der Goeslaan-Piuslaan-Leostraat-Boutenslaan-Keizer Karel V-Singel-Limburglaan-Botenlaan-Beukenlaan;

dat dit betekent dat de ventwegen van de Ring aan de centrumzijde *in* de milieuzone vallen, met uitzondering van de ventwegen ter hoogte van de Beukenlaan en de Hugo van der Goeslaan.

besluit:

- o Het verkeersbesluit ten behoeve van het instellen van de milieuzone voor vrachtverkeer te nemen voor het gebied dat begrensd wordt door Marconilaan-Kronenhoefstraat-Pastoriestraat-Onze Lieve Vrouwestraat-Insulindelaan-Jeroen Boschlaan- Hugo van der Goeslaan-Piuslaan-Leostraat-Boutenslaan-Keizer Karel V-Singel-Limburglaan-Botenlaan-Beukenlaan.
- o Deze maatregel aan te geven door de plaatsing de borden C7, begin zone vrachtwagenverbod, met een onderbord met daarop de tekst 'Uitgezonderd ontheffinghouders milieuzone' en een bovenbord met daarop de tekst 'milieuzone' en C7 'einde zone vrachtwagenverbod' bij alle entrees van de milieuzone, zoals aangegeven is op tekening 65612, d.d. 10 mei 2007.
- o Dit verkeersbesluit in werking te laten treden op 1 juli 2007;
- o De datum van openbaarmaking van dit verkeersbesluit te bepalen op woensdag 23 mei 2007.

Eindhoven, 15 mei 2007.

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,
namens hen,

ing. J.A.H.M. Roijmans,
hoofd

jwh/BE07009526

Het verkeersbesluit ligt voor een ieder ter inzage van 23 mei 2007 tot en met 4 juli 2007 in het gebouw van de Technische Diensten (4e etage), Frederik van Eedenplein 1, alsmede in de leeshoek van het KlantenContactCentrum in het Stadskantoor, Stadhuisplein 10 te Eindhoven.

Gedurende bovengenoemde periode van ter visieligging kunnen belanghebbenden, schriftelijk een bezwaarschrift over het verkeersbesluit naar voren brengen. Schriftelijke gemotiveerde en ondertekende bezwaarschriften kunnen worden gericht aan het hoofd van de sector Planontwikkeling van de dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer, Postbus 90150, 5600 RB Eindhoven, onder vermelding van 'bezwaarschrift Milieuzone Eindhoven'.

Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en dient ten minste te bevatten:

- ◆ de naam en het adres van de indiener,
- ◆ de dagtekening,
- ◆ een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht,
- ◆ de gronden van het bezwaar.

Het bezwaar schorst niet de werking van het besluit. Wel kan binnen dezelfde termijn een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzieningenrechter van de rechtbank te 's-Hertogenbosch, Postbus 90125, 5200 MA 's-Hertogenbosch. Het verzoek om een voorlopige voorziening dient te voldoen aan dezelfde eisen die gelden voor een bezwaarschrift.

Nadere informatie over het Verkeersbesluit en milieuzonering kan worden ingewonnen via lucht@eindhoven.nl.

Bijlagen

Toelichting verkeersbesluit Milieuzone Eindhoven

Tekening Milieuzone Eindhoven

Voorbeeld bord C7, onderbord en bovenbord.

Toelichting Milieuzone Eindhoven

1 Inleiding

Op 3 april 2007 heeft de gemeenteraad van Eindhoven ingestemd met het Programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit, dat gericht is op het verbeteren van de luchtkwaliteit in Eindhoven. Eén van de belangrijkste maatregelen in het programma is de invoering van milieuzonering in de binnenstad. Een milieuzone is een gebied waar om reden van leefbaarheid (waaronder luchtkwaliteit) een selectief toelatingsbeleid voor voertuigen wordt gehanteerd. Als basis voor de invoering van de milieuzonering heeft Eindhoven op 24 maart 2006, samen met 9 andere gemeenten (waaronder Tilburg, Den Bosch en Helmond), het Convenant Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzonering ondertekend (zie bijlage). Het convenant is niet alleen ondertekend door de gemeenten en andere overheidsinstanties (VROM, V&W, VNG) maar ook door de brancheorganisaties zoals TLN en EVO. Door de ondertekening van het convenant hebben alle betrokken partijen aangegeven dat zij streven naar het gebruik van schonere en stillere vrachtwagens waarbij milieuzonering als een goed en effectief instrument wordt beschouwd. Tevens is hierbij toegezegd dat gestreefd wordt naar maatregelen die leiden tot een efficiëntere bevoorrading. Bij de invoering van milieuzonering wordt zoveel mogelijk samengewerkt (zowel op landelijk als op B5-niveau). Hiermee wordt een uniforme aanpak bevorderd en meer duidelijkheid geboden aan het bedrijfsleven.

1.1 Wat houdt milieuzonering in?

Zoals in de inleiding al is aangegeven gaat het in eerste instantie om het realiseren van een zone waarin alleen schone vrachtwagens worden toegelaten. Inmiddels zijn landelijke afspraken gemaakt over de definitie van het begrip "schoon" waarbij aansluiting is gezocht bij de internationale euronormen. Het uitgangspunt in het convenant is dat er in een milieuzone vanaf 1 juli 2007 geen vrachtwagens (van meer dan 3.500 kg) worden toegelaten tenzij:

- ◆ De vrachtwagen minimaal voldoet aan euronorm 4;
- ◆ De vrachtwagen minimaal voldoet aan euronorm 2 of euronorm 3 en is uitgerust met een gecertificeerd roetfilter. Op dit moment zijn nog niet voor alle voertuigen in deze categorie (euro 2 en 3) roetfilters beschikbaar. In dat geval wordt tijdelijk ontheffing verleend;
- ◆ De vrachtwagen voorkomt op een lijst met uitzonderlijke voertuigen (bijvoorbeeld betonmixers, gepantserde voertuigen).
- ◆ De vrachtwagen eenmalig de milieuzone in moet en hiervoor een dagontheffing is verleend.

Het besluit om een milieuzone in te stellen, heeft in eerste instantie gevolgen voor (oudere) vrachtwagens (euronorm 1 of minder). Aangezien euronorm 2 geldt vanaf oktober 1996, gaat het vooral om vrachtwagens ouder dan ca. 10 jaar. In het convenant is bepaald dat vanaf 1 januari 2010 slechts vrachtwagens worden

toegelaten in de milieuzone die tenminste voldoen aan euronorm 4. Ook wordt landelijk een uitbreiding van het toelatingsregime voor bestelauto's voorbereid.

1.2 Hoe wordt het landelijk geregeld?

Als juridische basis voor milieuzonering is op landelijk niveau gekozen voor een wijziging van het Reglement Verkeerstekens en verkeersregels (RVV) en de invoering van een nieuw verkeersbord. Aangezien de aanpassing van het RVV ongeveer 1,5 jaar duurt, wordt voor de tussenliggende periode (1 juli 2007 – september 2008) gebruik gemaakt van het bord C7 (gesloten voor vrachtauto's) met een onderbord waaruit blijkt voor welke vrachtauto's het verbod niet geldt (Uitgezonderd ontheffinghouders milieuzone). Het toepassen van het bord C7 kan alleen worden uitgevoerd door het nemen van een verkeersbesluit.

Zoals onder paragraaf 2 is aangegeven, geldt het verbod om de zone in te rijden niet voor vrachtauto's die voldoen aan de emissienormen en vrachtauto's die voorkomen op een uitzonderingenlijst. Voor deze vrachtauto's moet ontheffing worden verleend. Ten behoeve hiervan zal een centrale instantie voor ontheffingsverlening (COV Centrale Ontheffing Verlener Milieuzones) in het leven worden geroepen. Voor het bestaand wagenpark levert de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) gegevens aan de COV waarna ambtshalve (dus zonder aanvraag) ontheffingen worden verleend. De COV verleent op 1 juli 2007 ontheffingen aan alle vrachtauto's met een motor die voldoet aan de euro 2 norm of beter. Voor bijzondere voertuigen, euro 2 of 3 voertuigen met een roetfilter en euro 4 norm (of beter) wordt een ontheffing verleend van ruim een jaar (tot het moment waarop het nieuwe landelijke bord beschikbaar is). Voertuigen die voldoen aan euro 2 en 3 maar nog niet zijn voorzien van een roetfilter, krijgen een tijdelijke ontheffing die kan worden verlengd wanneer er roetfilters (met typegoedkeuring) voor deze voertuigen op de markt komen en een dergelijk roetfilter ook daadwerkelijk is geïnstalleerd. Voor nieuwe voertuigen dient de eigenaar zelf ontheffing aan te vragen. De wijze waarop de ontheffingen bekend worden gemaakt, is op dit moment nog niet bekend.

2 Wat willen we bereiken

Door het invoeren van milieuzonering in een deel van Eindhoven (op 1 juli 2007) willen we een betere leefomgevingskwaliteit realiseren, met name in het gebied binnen de Ring en langs de toegangswegen tot de Ring. Concreet moet dit leiden tot een vermindering van de knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit.

In het programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit is een overzicht gegeven van de knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit gebaseerd op gegevens van 2004. Inmiddels zijn recentere gegevens beschikbaar (2006) waarin de effecten van landelijke en Europese maatregelen zijn verwerkt. Wanneer er geen lokale maatregelen worden getroffen, worden op basis van de meest recente gegevens de normen voor stikstofdioxide in 2015 nog op de volgende wegen overschreden: J.F.

Kennedylaan, Marconilaan, Noord-Brabantlaan, Mauritsstraat, Eisenhowerlaan en Piuslaan. Wanneer gekeken wordt naar de normen voor fijn stof (24-uur gemiddelde concentratie) gaat het om nagenoeg dezelfde wegen (J.F. Kennedylaan, Vestdijk, Noord-Brabantlaan, Mauritsstraat, Eisenhowerlaan en Piuslaan. Dit beeld komt vrij goed overeen met het overzicht van de meest vervuilde straten in Nederland dat Milieudefensie in 2007 heeft gepubliceerd en waarop naast de bovengenoemde wegen ook de Wal, Keizersgracht, Boschdijk, Onze Lieve Vrouwenstraat, Leenderweg en Aalsterweg worden genoemd. Kort samengevat: de knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit bevinden zich in Eindhoven zowel nu als in de toekomst (zonder lokale maatregelen) vooral op en binnen de Ring en op enkele toegangswegen tot deze Ring. Het verkeer en vervoer draagt voor een groot deel bij aan deze knelpunten.

Conform het stappenplan behorend bij het convenant is onderzocht wat de effecten zouden kunnen zijn van een eventuele milieuzone. Hierbij is gekeken naar drie mogelijke zones namelijk:

- ◆ Het gebied binnen de binnenring;
- ◆ Het gebied binnen de Westtangent;
- ◆ Het gebied binnen de Ring.

Bij het onderzoek is rekening gehouden met uitstralingseffecten. Met uitstralingseffect wordt bedoeld: het positieve effect op de luchtkwaliteit dat bijvoorbeeld optreedt op de wegen van de Ring bij invoering van milieuzonering binnen de binnenring. Dit effect treedt op omdat een deel van het vrachtverkeer op de Ring doorrijdt naar de binnenstad en dus rekening moet houden met de regels die daar gelden.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de verkeersbijdrage aan de totale luchtkwaliteit in de onderzochte straten varieert van ruim 2 tot circa 14 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wanneer het gaat om de jaargemiddelde NO_2 -concentratie en ruim 1 tot ongeveer 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wanneer het gaat om de jaargemiddelde PM_{10} -concentratie. Het directe effect van milieuzonering bedraagt zowel voor NO_2 als PM_{10} tussen de 0,1 en 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Per straat is dit verschillend, afhankelijk van het verkeer en het profiel van de straat. Bij hogere verkeersintensiteiten en/of aandelen vrachtverkeer is het absolute effect van de milieuzonering groter. Wanneer gekeken wordt naar de uitstralingseffecten, dan blijkt dat de effecten van een zone op de Ring aanzienlijk groter zijn dan voor een kleinere zone. Het verschil in effect tussen een zone op de binnenring en een zone op de Westtangent is gering.

3 Wat gaan we daarvoor doen

3.1 Milieuzonering

3.1.1 De omvang van de milieuzone: het Verkeersbesluit

Rekening houdend met de knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit en de berekende effecten wordt in Eindhoven met ingang van 1 juli 2007 een milieuzone ingesteld voor het gebied dat gelegen is *binnen* de Ring (de grens van de milieuzone ligt dus aan de binnenkant van de Marconilaan-Kronenhoefstraat-Pastoriestraat-Onze Lieve Vrouwestraat-Insulindelaan-Jeroen Boschlaan- Hugo van der Goestlaan-Piuslaan-Leostraat-Boutenslaan-Beukenlaan-Keizer Karel V-Singel-Limburglaan-Botenlaan-Beukenlaan).

De keuze voor deze begrenzing heeft voordelen voor het hele gebied binnen de Ring maar ook op de belangrijke toegangsroutes naar het centrumgebied (de radialen/gebiedsontsluitingswegen, zoals de Kennedylaan, Montgomerylaan en de landelijk bekende knelpunten Genovevalaan, Noord-Brabantlaan (meetpunten RIVM) en Leenderweg) en andere gebieden waar veel bevoorraders- en vrachtverkeer komt (zoals Winkelcentrum Woensel, bedrijventerreinen).

Een ander voordeel is de herkenbaarheid voor chauffeurs van vrachtwagens en de mogelijkheid om tijdig te signaleren of ze wel of niet de milieuzone in mogen rijden. De Ring biedt hen een gesloten circuit met een duidelijke route. Aandachtspunt voor deze zone zijn de bedrijventerreinen en grote publiekstrekkende voorzieningen (schouwburg, TU, Philipsstadion).

Tenslotte biedt de zone binnen de Ring een uitstekend houvast voor de medewerkers Stadstoezicht: een duidelijk herkenbare en begrensde zone.

Omdat de milieuzonering zich volgens het convenant primair richt op het bevoorraderend verkeer naar de binnenstad (winkel- en horecavoorzieningen) is in eerste instantie ook overwogen om de grens op de binnenring resp. de westtangent (route Fellenoord-Vonderweg-Mauritsstraat-Edenstraat-Sint Jorislaan-Geldropsweg-Ring) te leggen. Op de Binnenring liggen echter meerdere luchtkwaliteitsknelpunten zodat deze zone onvoldoende probleemoplossend is. Alternatieve uitwijkroutes rondom het kernwinkelgebied zijn niet voorhanden.

Een zone op de Westtangent heeft voordelen omdat het ingesloten gebied met name winkel- en horecafuncties bevat. Probleem is echter de begrenzing aan de oostzijde waar geen logische routestructuur is (Jorislaan-Geldropsweg-Ring) en een deel van bedrijventerrein De Kade (Campina) ook binnen de zone valt. Doorslaggevend voor de keuze van de Ring als begrenzing voor de milieuzone, is het feit dat de uitstralingseffecten van deze zone ten aanzien van luchtkwaliteit aanzienlijk groter zijn dan bij de keuze voor een kleiner gebied.

Uit gegevens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer is gebleken dat in het gebied binnen de Ring 71 vrachtwagens geregistreerd zijn die naar alle waarschijnlijkheid niet voldoen aan de gestelde emissie-eisen. Voor de eigenaren van deze vrachtwagens heeft de instelling van de milieuzone natuurlijk belangrijke gevolgen. Dit geldt echter ook voor winkels en andere ondernemingen binnen de ring waar de bevoorrading plaats vindt met vrachtwagens die niet aan de emissie-eisen voldoen. Vandaar dat bij de voorbereiding van deze adviesnota en het verkeersbesluit op verschillende momenten overleg is gevoerd met zowel interne als externe partijen. Het bevoorradingsprofiel dat is opgesteld, is besproken met zowel TLN en EVO als met de binnenstads-organisaties. TLN en EVO, de mede-ondertekenaars van het convenant, hebben samen met de gemeente Eindhoven het 'plan van aanpak Efficiëntere bevoorrading' opgesteld.

3.1.2 Verlenen dagonthefingen milieuzone

Zoals onder paragraaf 1 is aangegeven zullen door een Centrale Ontheffing Verlener (COV) ontheffingen worden verleend aan schone vrachtauto's die toegang hebben tot de milieuzone. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om dagonthefingen te verlenen aan vrachtauto's die bijvoorbeeld incidenteel de milieuzone in willen. Het gaat hierbij onder meer om bijzondere voertuigen die in het convenant zijn genoemd, maar die niet als zodanig bij de RDW worden geregistreerd (voertuigen voor exceptioneel transport en verhuisauto's). Daarnaast kan de gemeente een eigen beleid voeren om in aanvulling hierop in bepaalde gevallen of voor bepaalde voertuigen ontheffing van het verbod te verlenen in de vorm van een ontheffing voor een bepaalde periode of dag.

Inmiddels is bij de voorbereiding gebleken dat er behoefte is aan een overgangsbeleid voor bepaalde categorieën van eigenaren en beleid voor incidenteel bezoek van de milieuzone. Het gaat om ondernemers die grote moeite hebben om per 1 juli hun oude vrachtwagen (euro 0 en 1) te vervangen. Deze groep maakt weinig kilometers en hun bedrijfsvoering is gebaseerd op het gebruik van relatief goedkoop vervoer. Voor een deel gaat het ook om ondernemers die niet eerder via andere kanalen van de gemeentelijke plannen op de hoogte waren. Daarnaast kan het gebeuren dat ondernemers een nieuwe vrachtwagen hebben besteld, maar dat de levering pas na 1 juli 2007 plaatsvindt. Ook wordt gepleit voor meer flexibiliteit voor ondernemers die door onvoorziene omstandigheden (bijvoorbeeld de reparatie van het voertuig) hun schone wagen incidenteel niet voor de milieuzone kunnen inzetten. Ook wordt de situatie van bedrijven die zijn gevestigd op bedrijventerreinen binnen de milieuzone nader uitgewerkt.

Het gemeentelijk ontheffingenbeleid zal nog nader worden uitgewerkt. Dit gebeurt in overleg met de andere convenantgemeenten, de B5 en de brancheorganisaties. In Eindhoven zal het beleid in ieder geval een regeling kennen voor kermisauto's en een overgangsregeling voor binnen de Ring geregistreerde voertuigen die vallen onder euro 0 of euro 1.

4 Bebording milieuzone

De milieuzone wordt aangegeven met bebording. Een verkeersbord 'milieuzone' bestaat momenteel niet. Hiervoor moet de Regeling verkeerstekens en verkeersregels 1990 (RVV 1990) worden aangepast en deze procedure heeft een doorlooptijd van anderhalf jaar en zal uiterlijk september 2008 zijn afgerond. Tot die tijd wordt er gewerkt met een bestaand verkeersbord. Het bord E10(C7), begin zone vrachtwagenverbod, met een onderbord met daarop de tekst 'Uitgezonderd ontheffinghouders milieuzone' en het bovenbord met daarop de tekst 'milieuzone' wordt bij het begin van de zone geplaatst. Het bord E11(C7), einde zone vrachtwagenverbod' wordt geplaatst op de locaties waar men de zone verlaat. Een en ander zoals aangegeven op tekening Milieuzone Eindhoven.

Het vrachtverkeer zal via vooraankondigingsborden worden gewezen op het feit dat het een milieuzone nadert. De gemeente Eindhoven wil namelijk dat de chauffeur de uitwijkroute van de Ring kan volgen voor het geval zijn/haar vrachtwagen niet aan de voorwaarden van de milieuzone voldoet. Het is dus uitdrukkelijk niet de bedoeling dat vrachtwagens zich klem rijden in het centrumgebied.

De consequentie van het gebruik van het bord C7, vrachtwagenverbod, is dat het in beginsel verboden is voor iedere vrachtwagen om de milieuzone in te rijden. Daarom zal gewerkt gaan worden met ontheffingen die voor het grootste deel landelijk en ambtshalve verleend zullen worden. Daarnaast kunnen incidentele ontheffingen bij de gemeente gehaald worden.

5 Toezicht en handhaving milieuzonering

Het toezicht op de naleving van de milieuzone zal in eerste instantie plaatsvinden door de medewerkers van Stadstoezicht (BOA's). Zij zijn hiervoor bevoegd en ze zijn werkzaam binnen de gehele milieuzone.

Het handhaven vindt plaats door vergelijking van de kentekens van vrachtauto's in de milieuzone met de kentekens van vrachtauto's die een ontheffing hebben. Indien het voertuig in de milieuzone geen ontheffing heeft, is sprake van een overtreding en kan een boete worden opgelegd.

Voor een overtreding van het C7-bord met boven- en onderbord geldt in eerste instantie een standaardboete van € 50,-.

In de opstartfase (1 juli 2007 tot 1 januari 2008) zal bij de handhaving op straat nog niet worden bekeurd, maar zal uitsluitend worden gewaarschuwd en voorgelicht, waarbij gebruikt wordt gemaakt van foldermateriaal (met een vertaling voor buitenlandse vrachtwagenchauffeurs).