



## Gemeenteraad Arnhem

Bijeen op	13 februari
Ter bespreking van	Luchtagenda 2018-2022
Motie van	Muriël Simonis, GroenLinks
Titel motie	Stadsdistributie snel de stad in
Nummer Zaaknummer	[nummer] (in te vullen door de griffie)
De Raad,  Gehoord de beraadslaging,	
Constaterende dat: <ul style="list-style-type: none"><li>- In 2020 een milieuzone voor diesel bestelbusjes wordt ingevoerd;</li><li>- Er een ambitie ligt voor een nul-emissiezone in de binnenstad 2025;</li><li>- Er ambities zijn ten aanzien van een duurzame stadsdistributie (de aangenomen motie ten aanzien van de milieuzone benoemd flankerend beleid voor emissievrije stadsdistributie).</li></ul>	
Overwegende dat: <ul style="list-style-type: none"><li>- Er verschillende groepen in de stad actief bezig zijn met het opzetten van duurzame binnenstad distributie;</li><li>- Het lastig is om een (nog onbekend) alternatief te bieden voor een stadsdistributiesysteem dat bekend is;</li><li>- Er veel hinder wordt ondervonden bij binnenstadbewoners, -gebruikers en ondernemers van de vele vervoersbewegingen, fijnstof en geluid van distributie in de binnenstad;</li><li>- Doormiddel van keuzes in de handhaving en venstertijden het gewenste duurzame alternatief aantrekkelijker wordt voor alle betrokkenen.</li><li>- Transport met koelingssystemen soms voor langere tijd ogenschijnlijk zonder doel staan te draaien;</li></ul>	
Roept het college op: <ul style="list-style-type: none"><li>- De venstertijden voor binnenstad distributeurs te handhaven of eventueel te versmallen in lijn met besluiten van de raad, en hiervoor een plan te maken.</li><li>- Het college onderzoekt de mogelijkheden van het verbieden van koelaggregaten in de binnenstad en het aanbieden van alternatieven.</li></ul>	

- De mogelijkheden te onderzoeken, in overleg met de ondernemers, van privileges voor stadsdistributie-ondernemers die goederen bundelen en emissievrije kleine transporters gebruiken (zoals elektrische fietsen, elektrische wagentjes en dergelijke).

en gaat over tot de orde van de dag

Muriël Simonis, GroenLinks

# uitspraak buiten zitting

---

## RECHTBANK GELDERLAND

Bestuursrecht

zaaknummer: ARN 21/1603

**uitspraak van de voorzieningenrechter van 12 april 2021 in de zaak tussen**

**Stichting Arnhems Peil**, te Arnhem, verzoekster,

en

**het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem**, verweerder.

### Procesverloop

Bij besluit van 1 februari 2021 (het primaire besluit) heeft verweerder het verzoek van verzoekster om openbaarmaking op grond van de Wet openbaarheid van bestuur deels toegewezen en deels afgewezen.

Verzoekster heeft tegen het primaire besluit bezwaar gemaakt. Zij heeft de voorzieningenrechter verzocht om een voorlopige voorziening te treffen.

### Overwegingen

Op grond van artikel 8:83, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) kan de voorzieningenrechter, onder meer als het verzoek om voorlopige voorziening kennelijk niet-ontvankelijk is, uitspraak doen zonder dat partijen worden uitgenodigd om ter zitting te verschijnen.

Naar het oordeel van de voorzieningenrechter doet deze situatie zich hier voor.

Op grond van artikel 8:82, eerste lid, van de Awb wordt van degene die bij de voorzieningenrechter een verzoek om voorlopige voorziening indient, griffierecht geheven.

Bij aangetekende brief van 23 maart 2021 is door de griffier aan verzoekster meegedeeld dat het griffierecht binnen twee weken na de dag van verzending van die brief moet zijn bijgeschreven op de bankrekening van de rechtbank. Ook is bij die brief meegedeeld dat, als het griffierecht niet binnen de gestelde termijn is bijgeschreven, het verzoek niet-ontvankelijk kan worden verklaard.

Vast staat dat het griffierecht niet binnen de termijn is voldaan.

Verzoekster heeft geen reden gegeven voor dit verzuim. Er is dus geen verontschuldiging voor dit verzuim.

Het verzoek is daarom kennelijk niet-ontvankelijk.

---

Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

**Beslissing**

De voorzieningenrechter verklaart het verzoek om voorlopige voorziening niet-ontvankelijk.

Deze uitspraak is gedaan door mr. J.J. Penning, voorzieningenrechter, in aanwezigheid van mr. C.G.M. Kosman, griffier. De uitspraak is uitgesproken in het openbaar op 12 april 2021.

griffier

voorzieningenrechter

Een afschrift van deze uitspraak is verzonden aan partijen op:

**Tegen deze uitspraak staat geen hoger beroep of verzet open.**

[ ] AANTEKENEN [ ] PER POST [ ] PER FAX

het college van burgemeester en wethouders van de  
gemeente Arnhem  
Sectorhoofd Ruimtelijke Ordening, Dienst  
Stadsontwikkeling  
Postbus 99  
6800 AB Arnhem

datum	12 april 2021
onderdeel	Bestuursrecht.vv.gld@rechtspraak.nl
contactpersoon	dhr R. Tadema
doorkiesnummer	088 361 1687
ons kenmerk	zaaknummer ARN 21 / 1603 WOB 06
uw kenmerk	
bijlage(n)	
faxnummer afdeling	
onderwerp	het verzoek van Stichting Arnhems Peil te Arnhem
V-nummer	
justitienummer	

Team bestuursrecht  
Arnhem

bezoekadres  
Walburgstraat 2-4  
6811 CD Arnhem

correspondentieadres  
Postbus 9030  
6800 EM Arnhem

t 088 361 2000

f 088 361 0385 algemeen  
f 088 361 0384 belasting  
www.rechtspraak.nl

Bij beantwoording de datum en  
ons kenmerk vermelden. Wilt u  
slechts één zaak in uw brief  
behandelen.

Geachte heer/mevrouw,

Over het verzoek om een voorlopige voorziening met zaaknummer ARN 21 / 1603 WOB 06 deel ik u mee dat de voorzieningenrechter uitspraak heeft gedaan. Ik stuur u een kopie van de uitspraak. Indien in deze uitspraak wordt verwezen naar een uitspraak met een ECLI-nummer, is de tekst van de betreffende uitspraak onder dat nummer gepubliceerd op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl).

Als u een rechtsmiddel kunt instellen tegen deze uitspraak, dan is dat onder de uitspraak vermeld.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het zaaknummer te vermelden.

Hoogachtend,

de griffier

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/127727

**Bijlage(n)**  
2

Datum 2 juli 2019  
Betreft Hoofdpijnenbrief Schone Lucht Akkoord

Geachte voorzitter,

Schone lucht is van levensbelang. Luchtverontreiniging behoort tot een van de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, in dezelfde orde van grootte als overgewicht. Door Europees, nationaal en decentraal beleid is de luchtverontreiniging sinds 1990 ongeveer gehalveerd en is de lucht een stuk schoner geworden. Toch zorgt luchtverontreiniging nog voor substantiële gezondheidsschade, ook al wordt vrijwel overal aan de Europese grenswaarden voldaan. Gemiddeld leven Nederlanders door luchtverontreiniging 9 maanden<sup>1</sup> korter en jaarlijks overlijden 11.000 mensen als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging. De verschillen in gezondheidsimpact van luchtverontreiniging zijn groot. Afhankelijk van de locatie loopt het levensduurverlies uiteen van gemiddeld vier maanden in de schonere delen van het land tot 18 maanden op locaties met de hoogste concentraties luchtverontreiniging.

Het kabinet heeft de ambitie om samen met decentrale overheden een permanente verbetering van de luchtkwaliteit te bewerkstelligen om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Dit krijgt vorm in het Schone Lucht Akkoord, dat in samenwerking tussen decentrale overheden en het Rijk tot stand zal komen. Samen met hen werk ik het akkoord verder uit, om de ambitie gezamenlijk te verwezenlijken. In de uitvoering worden ook burgers en bedrijven betrokken. Het kabinet zal voor de uitvoering van de maatregelen dan ook middelen reserveren in de ontwerpbegroting 2020.

Via deze brief informeer ik uw Kamer over de ambitie en de inzet vanuit het Rijk voor het Schone Lucht Akkoord<sup>2</sup>. De kabinetsreactie op de beleidsdoorlichting Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de kabinetsreactie op

---

<sup>1</sup> In 2016 bedroeg de vermijdbare gemiddelde levensduurverkorting door luchtvervuiling in Nederland 9 maanden.

<sup>2</sup> Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraak uit het Regeerakkoord om te komen met een nationaal actieplan luchtkwaliteit en de motie van Veldhoven (Kamerstuk 34 550 XII, nr.46).

het Interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) Luchtkwaliteit ontvangt u parallel aan deze hoofdlijnenbrief. De aanbevelingen van deze twee onderzoeken zijn, samen met het advies van de Gezondheidsraad<sup>3</sup>, bouwstenen voor het Schone Lucht Akkoord. Bijgevoegd vindt u ook de eerste tussenrapportage van de gezondheidsindicator, waarmee de potentiële gezondheidswinst door vermindering van blootstelling aan luchtverontreiniging voor een gebied in beeld wordt gebracht.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/127727

### **De gezondheidseffecten van luchtverontreiniging zijn fors**

Naast verlies in levensverwachting tast luchtverontreiniging ook de kwaliteit van leven aan en heeft het impact op de natuur. De lijst met bewezen gezondheidseffecten is lang. Blootstelling aan luchtverontreiniging is verantwoordelijk voor 3,5% van de ziektelast in Nederland. Na roken (9,4%) behoort luchtverontreiniging daarmee tot een van de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, in dezelfde orde van grootte als overgewicht (3,7%)<sup>4</sup>. Luchtverontreiniging heeft bewezen effecten op post-neonatale sterfte, bronchitisklachten bij kinderen, chronische bronchitis bij volwassenen, het aantal ziekenhuisspoedopnamen voor hart- en vaatklachten en luchtwegklachten, werkverzuim, een laag geboortegewicht, longkankersterfte en het beïnvloedt het functioneren op school en werk. Kinderen, ouderen en mensen met luchtwegaandoeningen (vooral astmapatiënten) en hart- en vaataandoeningen zijn extra gevoelig voor de effecten van luchtverontreiniging.

### **Ambitie voor het Schone Lucht Akkoord**

In het Schone Lucht Akkoord staat gezondheidswinst door schonere lucht voor alle mensen in Nederland centraal<sup>5</sup>. Hiertoe zet het kabinet in op ambitieus nationaal en internationaal luchtkwaliteitsbeleid met een gezamenlijke aanpak van Rijk en decentrale overheden.

Inzet van het kabinet is om in alle relevante sectoren een dalende trend in te zetten van emissies naar de lucht, met als doel om 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016 te behalen, voor de gezondheidseffecten afkomstig van Nederlandse bronnen<sup>6</sup>. De ambitie en doelstelling zijn gebaseerd op huidige prognoses. Nadere uitwerking volgt bij de doorrekening van de maatregelpakketten voorafgaand aan het definitieve akkoord. Ik streef ernaar uw Kamer hierover in het najaar 2019 te informeren.

Gemiddeld komt ongeveer de helft van de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging in Nederland door luchtvervuiling uit het buitenland. Hoewel de ontwikkeling van emissies uit het buitenland niet direct te beïnvloeden is, kan een stevige Nederlandse inzet hier zeker aan bijdragen. Daarom versterkt het kabinet ook de inzet in internationaal verband voor ambitieus luchtkwaliteitsbeleid. Zowel het IBO luchtkwaliteit als de beleidsdoorlichting NSL onderstrepen het belang van een stevige inzet op Europees bronbeleid.

---

<sup>3</sup> Gezondheidsraad advies: gezondheidswinst door schonere lucht

<sup>4</sup> Volksgezondheid Toekomst Verkenning 2018

<sup>5</sup> Conform het advies van de Gezondheidsraad richt het akkoord zich op de gezondheidseffecten van fijnstof (PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub>) en NO<sub>2</sub>. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van Wassenberg (30175, nr.305), waarin de regering wordt verzocht om meer aandacht te besteden aan negatieve gezondheidseffecten van PM<sub>2,5</sub>.

Deze nationale en internationale inzet heeft als streefresultaat dat in 2030 gemiddeld ruim vier maanden gezondheidswinst wordt gerealiseerd en dat jaarlijks 4.000 tot 5.000 sterfgevallen als gevolg van blootstelling aan luchtvervuiling worden voorkomen. De maatschappelijke baten hiervan worden ingeschat op €3 tot €7 miljard per jaar in 2030 ten opzichte van 2016.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/127727

### **Aanpak Schone Lucht Akkoord**

Met het Schone Lucht Akkoord wordt de samenwerking tussen Rijk en decentrale overheid bekrachtigd. In lijn met de adviezen van de Gezondheidsraad, het IBO Luchtkwaliteit en de beleidsdoorlichting NSL, richt de aanpak zich enerzijds op generieke maatregelen welke zorgdragen dat de luchtverontreiniging overal in Nederland wordt verminderd (ook wel de deken van luchtverontreiniging genoemd), en anderzijds op een gerichte aanpak voor dichtbevolkte locaties met hoge concentraties luchtverontreiniging. Deze plekken, waar de blootstelling het hoogst is en de potentiële gezondheidswinst het grootst, liggen verspreid over het land, maar zijn vooral in de Randstad, in de grote steden en nabij veehouderijen te vinden. Zoals ook uit het IBO Luchtkwaliteit en de beleidsdoorlichting NSL volgt, is voor de aanpak van deze hoog blootgestelden samenwerking met decentrale overheden essentieel. Daarom wordt, samen met decentrale overheden, een gebiedsgerichte aanpak om hoog blootgestelden te beschermen uitgewerkt. Kwetsbare groepen, zoals kinderen en astmapatiënten, hebben extra last van de gevolgen van slechte luchtkwaliteit. Daarom worden hiervoor in het Schone Lucht Akkoord specifieke maatregelen uitgewerkt. Bijvoorbeeld een stookalert bij ongunstig weer.

Om een dalende trend in alle sectoren in te zetten, treft het kabinet, in lijn met de aanbevelingen uit het IBO luchtkwaliteit, maatregelen om de emissies in de sectoren (weg)verkeer, landbouw, scheepvaart, industrie, huishoudens en luchtvaart af te laten nemen. De grootste gezondheidswinst is te behalen door het versterken en borgen van de effectiviteit van bestaand beleid, zoals emissie-eisen aan voertuigen en bedrijven. Daarnaast leveren veel maatregelen uit het Klimaatakkoord een bijdrage. Daarbovenop worden een aantal aanvullende maatregelen getroffen. Hieronder worden de belangrijkste maatregelen per sector uitgelicht. In de bijlage vindt u een uitgebreider overzicht van de luchtkwaliteitsmaatregelen per sector.

#### *(Weg)verkeer*

Voor het wegverkeer wordt ingezet op een verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor voertuigen en een verdere verbetering van de monitoring en het toezicht in Nederland. Voor mobiele werktuigen zoals bouwmachines is een forse gezondheidswinst mogelijk door het versneld schoner maken van de machines, vooral via de overheidsaanbestedingen van wegen en kunstwerken. Daarnaast leveren maatregelen uit het Klimaatakkoord, waaronder elektrificatie, de werkgeversaanpak en efficiënte logistiek, aanzienlijke reducties op.

#### *Landbouw*

In de landbouw wordt, in overleg met de sector, een plan uitgewerkt met concrete maatregelen om de emissies van primair fijnstof in de pluimveehouderij te reduceren. Ammoniakreductie draagt zowel bij aan minder stikstofdepositie en daarmee natuurdoelen als aan minder fijnstof en daarmee gezondheidsdoelen. Maatregelen voor ammoniakreductie zijn emissiearme stallen, voer en managementmaatregelen, emissiearme mestaanwending en beweiding. De



gezondheidsdoelen uit het Schone Lucht Akkoord worden meegenomen in de uitwerking van het bronbeleid voor ammoniakreductie ten behoeve van de instandhoudingsdoelen voor natuur. De precieze consequenties van de recente uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof moeten nog nader worden bezien, zoals aangegeven door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, in een nadere reactie op de uitspraak (32670, nr. 147, d.d. 11 juni 2019). Voor de langere termijn dragen (stal)innovatie en de ontwikkeling van kringlooplandbouw bij aan verdergaande ammoniakreductie en gezondheidswinst.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/127727

### *Scheepvaart*

De ambitie is een nagenoeg emissievrije binnenvaart in 2050. Tussendoel is om de emissies van luchtverontreinigende stoffen door de binnenvaart in 2035 met minimaal 35% terug te dringen ten opzichte van 2015 en indien mogelijk tot 50%. Dit wordt in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens samen met het bedrijfsleven en stakeholders verder uitgewerkt.

### *Industrie*

In de industrie en energiesector wordt ingezet op het aanscherpen van de gehanteerde emissie-eisen in de vergunningverlening en het verbeteren van de algemene minimum (emissie-)eisen voor de industrie en energiesector in de regelgeving. De sluiting van kolencentrales die wordt voorzien in het Klimaatakkoord, kan ook een grote bijdrage leveren aan vermindering van de fijnstofblootstelling. Daarbij zet ik mij ervoor in te voorkomen dat inzet van biomassa, als vervanging van fossiele brandstoffen, tot een toename van luchtverontreiniging leidt.

### *Huishoudens*

In het ontwerp Klimaatakkoord is afgesproken dat het kabinet als onderdeel van de evaluatie van de ISDE in 2019 kritisch zal kijken naar de wenselijkheid van verdere stimulering van kleinschalige verbranding van biomassa (pelletkachels en installaties <0,5 MW). Onderzoeksbureau SEO voert de evaluatie van de ISDE uit en deze zal in het derde kwartaal van 2019 worden afgerond. Vanwege de aanbevelingen uit het IBO luchtkwaliteit heeft de begeleidingscommissie voor de evaluatie van de ISDE aan SEO gevraagd om vooruitlopend op de definitieve evaluatie hier een deeladvies op te presenteren. Op 28 juni heeft SEO op basis van een mini-MKBA een advies gepresenteerd dat ingaat op de neveneffecten van de subsidie op pelletkachels. In dit advies staat dat uit de vergelijking tussen pelletkachels en warmteproductie op basis van gas blijkt dat de CO<sub>2</sub>-reductie niet opweegt tegen de negatieve milieueffecten op de luchtkwaliteit. Ervan uitgaande dat het bereiken van CO<sub>2</sub>-reductie het uiteindelijke doel wordt van de ISDE, adviseert SEO daarom dat op basis van het negatieve maatschappelijk saldo het welvaartsbevorderend is om de subsidie op pelletkachels af te schaffen. Hoewel dit advies vooruitloopt op de definitieve evaluatie heeft het kabinet op basis van dit advies en andere literatuurgegevens<sup>7</sup> en de wens vanuit de maatschappij en de Kamer besloten om de subsidie op pelletkachels uiterlijk per 1 januari 2020 af te schaffen. Bij de presentatie van de volledige evaluatie van de ISDE zal het kabinet reageren op alle andere aanbevelingen die daaruit voortvloeien.

---

<sup>7</sup> Het betreft het Kennisdocument Houtstook in Nederland, J. Koppejan en F. de Bree, September 2018 en Milieuschadekosten van verschillende technologieën voor woningverwarming, Sander de Bruyn et al, CE Delft, Maart 2019.

Daarnaast wordt een stookalarm ingevoerd voor dagen met ongunstig weer. Samen met gemeenten wordt in kaart gebracht hoe houtstookvrije wijken kunnen worden gerealiseerd en hoe deze ook naar de toekomst toe houtstookvrij kunnen worden gehouden. Daarnaast wordt ingezet op de verdere aanscherping van de eisen van de Ecodesign-richtlijn, waarbij ook in Benelux-verband samenwerking wordt gezocht. Houtstookmaatregelen zijn onderdeel van het Schone Lucht Akkoord en zullen structureel worden meegenomen in de monitoring van het Schone Lucht Akkoord conform de motie van der Lee<sup>8</sup>.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/127727

### *Luchtvaart*

De gezondheidseffecten van ultrafijn stof worden in beeld gebracht door het RIVM. De tussenresultaten zijn reeds naar de Tweede Kamer gezonden en worden betrokken bij de uitwerking van het Schone Lucht Akkoord. De resultaten van de studie naar langetermijneffecten worden naar verwachting in 2021 gepubliceerd. Elektrificatie kan een bijdrage leveren om de uitstoot van (ultra)fijnstof en stikstofdioxide te reduceren. Hiertoe is een aantal maatregelen in gang gezet in het kader van het Klimaatakkoord. Zo is als doel opgenomen dat in 2030 alle grondgebonden luchtvaartactiviteiten van luchthavens zero-emissie zijn. Daarnaast is als ambitie opgenomen om elektrisch taxiën als standaardprocedure toe te passen in 2030. In het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart committeren de partijen zich tevens aan de doelstelling dat 14% van de brandstof voor luchtvaart in Nederland in 2030 duurzaam is. Daarbij gaat het om biokerosine, waterstof, synthetische kerosine uit groene stroom en elektrisch vliegen. De vervanging van kerosine door deze brandstoffen kan mogelijk bijdragen aan een reductie van (ultra)fijnstof.

### *Overige inzet*

Naast de maatregelen in verschillende sectoren, wordt een verkenning gestart om in beeld te brengen hoe luchtkwaliteit en gezondheidsdoelen beter kunnen worden verankerd in andere sectoren en beleidsterreinen. Dit volgt uit de aanbevelingen van het IBO luchtkwaliteit. De uitkomsten hiervan worden opgenomen in het definitieve Schone Lucht Akkoord. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Kröger<sup>9</sup>, waarin de regering wordt verzocht om bij het inventariseren van mogelijke luchtkwaliteitsmaatregelen over de departementale grenzen heen te kijken.

Op internationaal gebied kan een verdere aanscherping van Europees en internationaal bronbeleid een belangrijke bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit in Nederland. Zo zet Nederland zich onder andere actief in voor een Europabrede aanscherping van emissie-eisen (BBT). Ambitieuze nationaal luchtkwaliteitsbeleid zorgt voor een betere uitgangspositie om te komen tot afspraken over verdere emissiereductie met omringende landen. In het uiteindelijke Schone Lucht Akkoord wordt een internationale agenda gepresenteerd.

Kennis over effectief luchtkwaliteitsbeleid is continu in ontwikkeling. Daarom wordt het luchtkwaliteitsbeleid gaandeweg herijkt. Voor een aantal bronnen zijn er nog onvoldoende toepasbare, kosteneffectieve maatregelen beschikbaar, of op korte termijn (door lange afschrijvingstermijnen) nog niet haalbaar. Bijvoorbeeld voor houtstook, de scheepvaart en stallen. Effectief luchtkwaliteitsbeleid vraagt daarom, naast concrete maatregelen, ook om een kennis- en innovatieagenda van het

---

<sup>8</sup> Kamerstuk 28089, nr. 102

<sup>9</sup> Kamerstuk 30175, nr. 307

kabinet. Een belangrijk onderdeel van deze agenda is het verder verbeteren van de kennis over bronnen van luchtverontreiniging, alsmede nader onderzoek naar de gezondheidseffecten van verschillende verontreinigende stoffen. Zo is nog weinig bekend over de schade van houtstook en zogenaamde condensables. Daarnaast wordt, als onderdeel van de agenda, een aantal pilots opgestart. Het doel daarvan is om samen met decentrale overheden te experimenteren met vernieuwende en verdergaande maatregelen om de luchtkwaliteit aan te pakken. Bij gebleken succes worden afspraken gemaakt over een verdere uitrol. Deze pilots zijn:

- Lokale aanpak van gezondheidsschade door houtstook en de mogelijkheden voor houtstookvrije (nieuwbouw)wijken
- Een gebiedsgerichte pilot voor een schone, gezonde haven
- Schonere landbouw
- Een optimale benutting van de ruimte binnen de vergunningverlening industrie
- Samenwerken aan schone lucht; verdere uitwerking en doorontwikkeling van een lokale aanpak van de luchtkwaliteit met inwoners, bedrijven en overheden.

Tot slot, zet het kabinet zich in om het beleid dat reeds is ingezet maximaal effectief uit te voeren. Zoals het IBO Luchtkwaliteit adresseert, is het niet waarschijnlijk dat reeds ingezet en voorgenomen beleid 100% effectief wordt uitgevoerd. Om optimale effectiviteit te realiseren is een verdere versterking en borging van de uitvoering en een goede monitoring van de effecten van belang. In het Schone Lucht Akkoord worden afspraken opgenomen om de uitvoering van staand en voorgenomen beleid te borgen en waar nodig te versterken. Voorbeelden hiervan zijn de toepassing van de Beste Beschikbare Technieken in algemene regels en in vergunningen en het blijvend voldoen aan emissie-eisen van voertuigen, mobiele werktuigen en schepen.

### **De gezondheidsindicator, monitoren van gezondheidswinst**

Het RIVM heeft voor het Schone Lucht Akkoord een eerste versie van een gezondheidsindicator voor luchtkwaliteit ontwikkeld. De gezondheidsindicator berekent hoeveel maanden korter Nederlanders leven als gevolg van luchtverontreiniging en welk percentage van de totale Nederlandse bevolking, provincie, gemeente, wijk of buurt het betreft. Dit draagt bij aan het beter in beeld brengen van de effectiviteit van beleid. Als bijlage bij deze brief ontvangt u de tussenrapportage van de gezondheidsindicator, met daarin de doorrekening van staand beleid en nadere uitleg over het instrument en de mogelijkheden die het biedt. De indicator is geschikt voor het doorrekenen van het totale maatregelpakket voor het Schone Lucht Akkoord en monitoring van de voortgang. Voor het doorrekenen van de impact van afzonderlijke maatregelen en specifieke (infrastructurele) projecten is de indicator niet geschikt. De gezondheidsindicator sluit aan bij de aanbeveling uit de beleidsdoorlichting NSL om beter te monitoren. Met de gezondheidsindicator wordt invulling gegeven aan de motie Kröger<sup>10</sup> die de regering verzoekt, te onderzoeken, of en hoe in het nieuwe luchtkwaliteitsbeleid kwantitatieve doelstellingen voor het terugdringen van de gezondheidsschade door luchtverontreiniging kunnen worden geformuleerd.

### **Samenwerking en communicatie**

---

<sup>10</sup> Kamerstuk 30175, nr.286

Luchtkwaliteit raakt niet alleen mensen, ook bedrijven ervaren direct de gevolgen van de gezondheidseffecten door verhoogd ziekteverzuim. Enerzijds omdat zij hinder en (dreigende) gezondheidsschade ervaren en anderzijds vanwege maatregelen om de emissies terug te dringen. Daarom worden bij de uitwerking van relevante maatregelen inwoners en bedrijven betrokken en wordt beter voor het voetlicht gebracht wat mensen zelf kunnen doen om de luchtkwaliteit in de eigen woonomgeving te verbeteren. Hoe het bewustzijn bij burgers en bedrijven kan worden vergroot, is in elke sector een aandachtspunt. Invoering van het stookalert en voorlichting over onjuist stookgedrag voor houtstook zijn hier voorbeelden van. Steeds meer mensen gaan aan de slag met het zelf meten van de luchtkwaliteit (Citizens science). Citizens science kan een positieve bijdrage leveren aan het luchtkwaliteitsbeleid. Het uitbreiden van het burger-meetnetwerk dient meerdere doelen: het geeft burgers een actieve rol in het monitoren van de luchtkwaliteit en zorgt ervoor dat tegen geringere kosten een grotere hoeveelheid data kan worden verzameld. Dit wordt samen met een aantal gemeenten, provincies, kennisinstituten en maatschappelijke organisaties verder uitgewerkt.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/127727

### **Vervolgproces met gemeenten en provincies**

Voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en het realiseren van gezondheidswinst is samenwerking tussen overheden essentieel. Schone lucht is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Daarom heb ik de afgelopen anderhalf jaar samen met provincies, gemeenten en andere belanghebbende partijen gewerkt aan de inhoud van het Schone Lucht Akkoord. Momenteel werken decentrale overheden aan maatregelpakketten. De inzet van alle betrokkene partijen wordt gebundeld en vastgelegd in het Schone Lucht Akkoord. Daarin worden tevens afspraken vastgelegd over de uitvoering van gezamenlijke maatregelen, de pilots en voor de governance, monitoring, evaluatie en verantwoording van het akkoord. Hierbij worden ook de aanbevelingen uit de beleidsdoorlichting NSL ten aanzien van evaluatie en monitoring betrokken. Het Schone Lucht Akkoord zal de vorm van een bestuurlijke overeenkomst tussen Rijk en decentrale overheden krijgen.

### **Tot slot**

Met het Schone Lucht Akkoord wordt in alle sectoren een dalende trend van emissies naar de lucht ingezet om 50% gezondheidswinst te realiseren in 2030 door emissies afkomstig uit Nederlandse bronnen ten opzichte van 2016. Daarmee wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden in 2030. Het kabinet zal voor de uitvoering van de genoemde maatregelen dan ook middelen reserveren in de ontwerpbegroting 2020. Hiermee zet het kabinet een stevige stap om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren.

De komende maanden werk ik het Schone Lucht Akkoord samen met decentrale overheden verder uit. Het is mijn streven om het Schone Lucht Akkoord, samen met deelnemende partijen, in het najaar van 2019 te ondertekenen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

## **Bijlage: Rijksmaatregelen Schone Lucht Akkoord in verschillende sectoren**

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

### *(Weg)verkeer*

Voor mobiliteit leveren Europese emissie-eisen een belangrijke bijdrage aan de gezondheidswinst. Daarnaast zijn in het Klimaatakkoord veel mobiliteitsmaatregelen opgenomen die ook de luchtemissies sterk kunnen terugdringen, vooral op de langere termijn. De belangrijkste daarvan zijn: het stimuleren van zero-emissie personenvervoer, zero-emissie stadsdistributie (voor bestelwagens en vrachtwagens) in 30 tot 40 steden, de gedifferentieerde kilometerheffing voor het vrachtverkeer en het bijbehorende innovatiefonds, efficiëntere mobiliteit door de werkgeversaanpak en logistieke aanpak en de zero-emissie mobiele werktuigen. Naast deze klimaatmaatregelen leveren ook de harmonisatie van milieuzones, de agenda fiets, de tariefdifferentiatie in de autobelastingen en de voorgenomen roettoeslag een bijdrage aan emissiereductie. We zetten in op een verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor voertuigen en op een verdere verbetering van de monitoring en het toezicht in Nederland. Een belangrijke stap daarvoor is de invoering van een roetmeting in de APK. Dit voorkomt dat roetfilters uit auto's worden verwijderd. Ook wordt onderzocht hoe permanente verbetering van de luchtkwaliteit een plek kan krijgen in het mobiliteitsbeleid.

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/127727

Mobiele werktuigen zoals bouwmachines en aggregaten blijken, ondanks hun beperkte aantal, een belangrijke bron van luchtverontreiniging en gezondheidseffecten te zijn. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat ook voor deze machines een zero-emissie ingroeipad geldt. De Rijksoverheid heeft met de aanbesteding van wegen en kunstwerken een belangrijke invloed op deze markt. We onderzoeken daarom ten behoeve van het Schone Lucht Akkoord de mogelijkheden voor een verdere aanscherping van de emissie-eisen bij aanbestedingen vanuit de Rijksoverheid en decentrale overheden en de mogelijkheid om dit met een verbeterde keuring en toezicht te ondersteunen.

### *Landbouw*

De landbouw draagt met name bij aan negatieve gezondheidseffecten door primair fijnstof, afkomstig van pluimveehouderijen, en secundair fijnstof door de uitstoot van ammoniak. Voor de pluimveehouderij wordt, in overleg met de sector, een plan uitgewerkt met concrete maatregelen om de emissies van primair fijnstof te reduceren, waarbij de ambitie van het kabinet is neergelegd in de brief van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit<sup>11</sup>.

Tot voor kort werd gewerkt aan ammoniakreductie in het kader van het programma aanpak stikstof (PAS). Na de recente uitspraak van de Raad van State over het PAS is duidelijk geworden dat dit beleid moet worden herzien. Het beleid om ammoniakemissie te reduceren draagt ook bij aan de gezondheidsdoelen uit het Schone Lucht Akkoord. Maatregelen voor ammoniakreductie zijn emissiearme stallen, voermaatregelen, emissiearme mestaanwending en meer beweiding.

In het kader van de verduurzaming van de veehouderij en de omslag naar kringlooplandbouw wordt ingezet op integraal duurzame en emissiearme bedrijfssystemen voor schadelijke emissies uit stallen (ammoniak, methaan, geur en fijnstof). De minister van LNV werkt aan een subsidieregeling voor verdergaande

---

<sup>11</sup> Kamerstuk 28 973, nr. 201

innovatie en brongerichte verduurzaming. Ook de subsidieregeling voor de sanering van de varkenshouderij heeft een positief effect op de luchtkwaliteit.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

### *Scheepvaart*

De Rijksinzet is om de emissies van luchtverontreinigende stoffen door de binnenvaart in 2035, conform de Verklaring van Mannheim, met minimaal 35% terug te dringen ten opzichte van 2015 en indien mogelijk tot 50%. In de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens wordt dit samen met het bedrijfsleven en stakeholders verder uitgewerkt. In 2050 zou de binnenvaart nagenoeg emissievrij en klimaatneutraal moeten zijn. De emissies door de zeevaart worden teruggedrongen in lijn met de in internationaal verband (milieucommissie IMO) gemaakte afspraken. De belangrijkste afspraken betreffen het instellen van 'Emission Control Areas' in onder meer de Noordzee en het vaststellen van mondiale uitstootnormen. Het maximum toegestane zwavelgehalte van brandstof voor zeeschepen in de Noordzee is teruggebracht van 1% naar maximaal 0,1% en in 2020 wordt het toegestane maximale zwavelgehalte wereldwijd 0,5%. Inzake NOx moeten alle nieuwgebouwde schepen die op de Noordzee varen vanaf 1 januari 2021 aan nieuwe normen voldoen, die ruim 70% strenger zijn dan de huidige geldende normen. Voor de middellange termijn vindt dit zijn uitwerking in de uitrolstrategie voor walstroom, duurzaam inkopen door overheden en grote verladers. In samenwerking met decentrale overheden wordt een gebiedsgerichte pilot voor een schone, gezonde haven uitgewerkt. De resultaten van deze pilot kunnen bij positieve effecten breder worden uitgerold naar een lokale strategie voor schone scheepvaart.

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/127727

### *Industrie*

In de industrie en energiesector wordt ingezet op het aanscherpen van de gehanteerde emissie-eisen in de vergunningverlening. Naast eisen in vergunningen specifiek voor een bedrijf, gelden er op basis van regelgeving ook algemene minimum (emissie-)eisen voor de industrie en energiesector. Onderzocht wordt of en hoe deze regels kunnen worden verbeterd ten behoeve van een betere luchtkwaliteit. Op dit moment loopt al een onderzoek naar de haalbaarheid om emissie-eisen voor het stoken van biomassa in middelgrote installaties aan te scherpen. Voor de aanscherping van de emissie-eisen in Europees verband (BBT) wordt de Nederlandse inzet versterkt. De implementatie daarvan in Nederlandse regelgeving blijft in het teken staan van emissiereductie. Zo zijn onlangs de aangescherpte Europese eisen voor grote energiecentrales in Nederlandse regelgeving opgenomen.

### *Huishoudens*

Zonder aanvullend beleid is de verwachting dat de emissies en gezondheidseffecten van houtstook de komende jaren zullen toenemen. Dit is deels het effect van een toename van houtstook voor kleinschalige warmte-opwekking zoals (pellet)kachels. De meeste hinder en gezondheidsschade hiervan vindt plaats in dichtbevolkte gebieden, op dagen met ongunstig weer en door onjuist stookgedrag. Handhavers worden ondersteund met een meetmethode, die door TNO in opdracht van IenW is ontwikkeld. Ook vindt kennisdeling met gemeenten en burgers plaats om overlastsituaties aan te pakken. Klachten die via de stookwijzer binnenkomen worden doorgestuurd naar gemeenten. Daarnaast worden de mogelijkheden onderzocht voor de invoering van een verplichte koolstofmonoxidekeuring vanaf 2022 en wordt bezien of Europese emissie-eisen aan kachels versneld kunnen

worden ingevoerd. Met het deeladvies van SEO dat vooruitloopt op de definitieve evaluatie van de subsidie op pelletkachels en op basis van andere literatuurgegevens<sup>12</sup> en de wens vanuit de maatschappij en de Kamer heeft het kabinet besloten om de subsidie op pelletkachels uiterlijk per 1 januari 2020 af te schaffen. Bij de presentatie van de volledige evaluatie van de ISDE zal het kabinet reageren op alle andere aanbevelingen die hieruit voortvloeien.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/127727

Er wordt een stookalert ingevoerd voor dagen met ongunstig weer. In het IBO Luchtkwaliteit komen mogelijke substantiële baten van invoering van het Duitse systeem met onder meer een verplichting voor schoorsteenvegen naar voren. Het is onzeker of dit in de Nederlandse situatie kansrijk en effectief kan zijn. Dit zal worden onderzocht. In gebieden die hoog worden belast onderzoeken we de mogelijkheden om uitbreiding van particuliere en kleinschalige inzet van biomassa te voorkomen. Voor nieuwe wijken en de meest hoogbelaste gebieden wordt samen met gemeenten onderzocht hoe houtstookvrije wijken kunnen worden gerealiseerd en deze ook naar de toekomst toe houtstookvrij te houden. De praktische en juridische invulling daarvan wordt nader uitgewerkt. Met onze buurlanden zijn voorbeelden uitgewisseld van hoe er wordt omgegaan met de schadelijke emissies van houtstook. In dit overleg is de wens uitgesproken om in Benelux-verband in te zetten op de verdere aanscherping van de eisen uit de Ecodesign-richtlijn zoals ook verzocht met de motie van Eijs<sup>13</sup>.

#### *Luchtvaart*

De gezondheidseffecten van ultrafijnstof worden momenteel in beeld gebracht door het RIVM. De tussenresultaten zijn reeds naar de Tweede Kamer gezonden en worden betrokken bij de uitwerking van het Schone Lucht Akkoord. De resultaten van de studie naar langetermijneffecten zullen naar verwachting in 2021 worden gepubliceerd. De uitstoot van ultrafijnstof is een gevolg van de verbranding van kerosine. Elektrificatie kan helpen om de uitstoot van ultrafijnstof te beperken. Hiertoe zijn reeds een aantal maatregelen in gang gezet in het kader van het Klimaatakkoord. Zo is als doel opgenomen dat in 2030 alle grondgebonden luchtvaartactiviteiten van luchthavens in 2030 zero-emissie zijn. Daarnaast is als ambitie opgenomen om elektrisch taxiën als standaardprocedure toe te passen in 2030. In het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart committeren partijen zich tevens aan de doelstelling dat 14% van de brandstof voor luchtvaart in Nederland in 2030 duurzaam is. Daarnaast zet Nederland zich, conform de afspraak in het Regeerakkoord, in voor Europese afspraken over een belasting op luchtvaart. Ook wordt gezien of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Verder is afgesproken dat indien deze routes onvoldoende opleveren per 2021 een nationale vlieg(ticket)belasting zal worden ingevoerd. Inmiddels is gebleken dat een Europese belasting niet op korte termijn is te realiseren, mede vanwege de komende wisseling van de Europese Commissie. Daarom wordt thans ook een nationale vliegbelasting uitgewerkt. Momenteel vindt in opdracht van het ministerie van Financiën nader onderzoek plaats.

---

<sup>12</sup> Kennisdocument Houtstook in Nederland, J. Koppejan en F. de Bree, September 2018 en Milieuschadetekosten van verschillende technologieën voor woningverwarming, Sander de Bruyn et al, CE Delft, Maart 2019.

<sup>13</sup> Kamerstuk 28089, nr. 106

## Bijlage: toezeggingen en moties

Met deze brief wordt invulling gegeven aan een aantal toezeggingen en moties:

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2019/127727

Toezegging	Kamerstuk	Omschrijving
12586	30175-257/2017D30635	De Gezondheidsraad zal begin 2018 advies uitbrengen over op welke stoffen en sectoren het luchtkwaliteitsbeleid zich zou moeten richten voor het realiseren van gezondheidswinst. Dit advies kan als basis dienen voor het nationaal actieplan luchtkwaliteit.
12793	30175-299	Ook wanneer de grenswaarden zijn gehaald, kunnen we niet stilzitten. Luchtverontreiniging leidt jaarlijks tot 12.000 vroegtijdige sterfgevallen. Daarom zet ik met het Schone Lucht Akkoord in op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Zo werken we toe naar de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie en verminderen we het aantal vroegtijdige sterfgevallen door luchtverontreiniging. Ik verwacht u het Schone Lucht Akkoord in het voorjaar van 2019 te kunnen aanbieden.
13059	29 383, nr. 318	De Kamer zal voor de zomer worden geïnformeerd hoe het referentiepunt zal worden bepaald op basis van de nieuwe gezondheidsindicatoren in relatie tot het SLA. Dit zal worden meegenomen in de verzamelbrief over dit onderwerp.

Motie	Kamerstuk	Omschrijving
11130	Kamerstuk 34 550 XII, nr.46	verzoekt de regering, samen met provincies en gemeenten in 2017 overleg te voeren met als doel in 2018 te komen met een nationaal luchtplan (NLP), dit NLP te richten op de streefwaarden voor gezonde lucht, de meest vervuilde punten als eerste aan te pakken en daarvoor samen met de partners te bezien welke maatregelen daarvoor effectief zijn uit oogpunt van zowel gezondheidswinst als kosten,
11463	30175-305	verzoekt de regering om, meer aandacht te besteden aan de negatieve gezondheidseffecten van PM <sub>2,5</sub> en dit mee te nemen in het Schone Lucht Akkoord,
11355	30175-286	verzoekt de regering om te onderzoeken of en hoe in het nieuwe luchtkwaliteitsbeleid kwantitatieve doelstellingen voor het terugdringen van de gezondheidsschade door luchtvervuiling kunnen worden geformuleerd,
11591	28089-102	verzoekt de regering, om deze maatregelen structureel onderdeel van het luchtkwaliteitsbeleid te laten zijn en de effectiviteit ervan jaarlijks te evalueren, en de Kamer hierover te informeren,
11464	30175-307	verzoekt de regering om, bij het inventariseren van mogelijke luchtkwaliteitsmaatregelen over de departementale grenzen heen te kijken, deze extra baten en effecten te onderzoeken en zo mogelijk gezamenlijk uit te voeren.



Arnhem, 19 februari 2020

Kenmerk: 20019-MG

**Betreft: voorstel voor informatieavond en drie bouw-workshops**

Geachte heer [REDACTED]

Hartelijk dank voor uw aanvraag voor het organiseren van de informatieavond op 20 februari en de daaropvolgende bouw-workshops. Zoals afgesproken ontvangt u daarvoor bijgaand ons voorstel. Wij zijn daarbij uitgegaan van 3 workshops. Als het aantal workshops meer of minder is, wijzigt het bedrag uiteraard.

Deze aanbieding beperkt zicht tot de voorbereidingsfase van het burgermeetnet. Wij hebben eerder belangstelling geuit om ook aan het vervolg bij te dragen. U heeft daarvoor bij ons een uitvraag gedaan. In bijgaand voorstel gaan wij daar nader op in.

Als u vragen heeft over ons voorstel hoor ik het graag. Als u akkoord bent, kunt u ons dit per mail bevestigen. Wij kijken uit naar de samenwerking.

Met vriendelijke groet,

## Achtergrondinformatie subsidieregeling Burgerkracht ( 4-12-19)

Maandag 2 december 2019 heeft telefonisch contact gehad met Marloes Spaander over de aanvraag Burgerkracht luchtdata project in Arnhem. De aanvraag is gedaan door EDSP ECO. Dit is onderzoeksbureau en de projectenorganisatie van Stichting Arnhem peil. EDSP ECO staat ingeschreven bij de KvK. Is een bedrijf zonder winstoogmerk, zie statuten in de bijlage.

Deze aanvraag is in de bijeenkomst van Burgerkrachtadvies groep op 29 november 2019 behandeld en afgewezen. heeft Marloes Spaander geïnformeerd over de afwijzing en de reden hiervan. Ze heeft toestemming gegeven om de aanvraag intern door te leiden naar de vakinhoudelijke collega . De gemeente Arnhem heeft een lucht agenda als onderdeel van het programma NemiA.

Burgerkracht ondersteunt bewonersinitiatieven die gericht zijn op versterking van sociale cohesie in de straat en / of wijk.

Meer aandacht voor elkaar, vermindering van eenzaamheid. Vergroten van de zelfredzaamheid van bewoners.

EDSP ECO noemt het in elkaar zetten van fijnstof meters een activiteit van bewoners.

Deze bewoners activiteit kost €500 zijnde huur voor ruimte bouw en workshops.

De aanvraag is totaal € 5.920, waarvan het grootste deel € 5.400 voor aanschaf materiaal; de meters.

Burgerkracht subsidie is gericht op kosten van het proces, niet voor aanschaf materiaal.

De subsidieregeling Burgerkracht maakt onderdeel uit van het subsidiegebouw van de gemeente Arnhem.

*De constatering van EDSP ECO dat zij niet van de ODRA uit kunnen gaan als het gaat om betrouwbare rapportage gaat over wanneer de biomassacentrale aan staat of niet* (citaat uit de aanvraag) heeft geen enkele invloed gehad op de afwijzing.

Dit burgerinitiatief is gericht op een gezonde leefomgeving en dat is gelijk aan de doelstelling van de gemeente Arnhem.

De adviesgroep Burgerkracht hoopt dan ook dat het luchtdata project een plaats zal krijgen binnen de luchtagenda.

Samenwerking met inwoners past binnen de methodiek van Wijken Weten.

### *Artikel 5: Eisen Burgerkracht aanvraag*

Om voor subsidieverstreking in aanmerking te komen moet tenminste aan de volgende eisen worden voldaan:

De activiteit moet plaatsvinden in een of meerdere Arnhemse wijken;

Er is behoefte aan de activiteit bij de doelgroep waar de activiteit voor bedoeld is;

De doelgroep levert een bijdrage aan de realisering van de activiteit in de vorm van tijd en/of geld;

De aanvraag is bedoeld voor activiteiten met toegevoegde waarde voor de wijk;

In de aanvraag wordt aangegeven hoe toegewerkt wordt naar borging van de activiteit zonder gemeentelijke subsidie.

De adviesgroep Burgerkracht bestaat uit vijf adviseurs, waarvan drie burgers en twee ambtenaren.

De adviesgroep wordt bijgestaan door een adviseur van het subsidiebureau.

# Memo

**Datum** : dinsdag 5 februari 2019  
**Aan** : Cathelijne Bouwkamp  
**Kopie aan** : Roeland van der Zee, Paul van Hoof  
**Van** : Peter Swart  
**Betreft** : Advies amendement "Meten is weten"

---

Beste Cathelijne,

De D66-fractie heeft een concept amendement ingediend, waarin het college gevraagd wordt de tekst van de Luchtagenda aan te passen met een plan om samen met inwoners en milieuorganisaties een "burgermeetnet" op te zetten.

Mijn advies is om dit amendement aan de raad te laten.

De reden hiervoor is, dat Arnhem al een uitgebreid meetnet kent, namelijk 32 meetpunten voor NO<sub>2</sub> en een continue meting van NO<sub>2</sub> en fijn stof aan het Velperplein. Dit meetnet levert een jaarlijks meetrapport op, dat op onze website in te zien is en dus aan een ieder inzicht geeft in de luchtkwaliteit. Daarbij moet wel gezegd worden dat het rapport altijd een jaar achterloopt vanwege de verwerking van de meetgegevens.

Daarnaast kan de luchtkwaliteit gevolgd worden met de Monitoringtool via de website [www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl). Maar dat is inderdaad een modelmatige berekening van de luchtkwaliteit op basis van verkeersgegevens.

Mijn belangrijkste argument is eigenlijk: geef liever geld uit aan het aanpakken van de oorzaak van slechte luchtkwaliteit in plaats van aan meer meten....

Peter

# Memo

**Datum** : maandag 4 februari 2019  
**Aan** : Cathelijne Bouwkamp  
**Kopie aan** : Roeland van der Zee, Paul van Hoof  
**Van** : Peter Swart  
**Betreft** : Advies motie "Houtrook overlast, hout stook ontmoedigen"

---

Beste Cathelijne,

De GroenLinks-fractie heeft een concept motie ingediend, waarin het college gevraagd wordt met een plan te komen om de toolkit te gaan gebruiken, de APV te wijzigen, een publiciteitscampagne op te zetten en stook alert te hanteren.

Mijn advies is om deze motie over te nemen.

De reden hiervoor is, dat er al veel materiaal ligt om te gebruiken bij het voorlichten van de inwoners. Er is ook al ervaring bij het opnemen van een dergelijk verbod in de APV. Kanttekening is echter, dat handhaven van dit verbod erg moeilijk is.

Het afgelopen jaar is gebleken dat overlast door houtrook erg leeft bij inwoners. Het ligt daarom voor de hand om dit signaal op te pakken.

Het voorstel van het college zou er als volgt uit kunnen zien:

1. Wijziging APV (daar hebben we de raad wel voor nodig);
2. Beschrijving publiciteitscampagne, waarbij de tool kit een rol speelt;
3. Beschrijven hoe aangesloten kan worden bij het stook alert.

Lijkt me logisch om toe te zeggen dat we vóór het volgende stookseizoen met een plan komen en om het aanbod van de heer Pauw aan te nemen.

Peter

# Memo

**Datum** : maandag 4 februari 2019  
**Aan** : Roeland van der Zee  
**Kopie aan** : Cathelijne Bouwkamp, Paul van Hoof  
**Van** : Peter Swart  
**Betreft** : Amendement "Stadsdistributie" van SP en DENK

---

Beste Roeland,

In het concept amendement van SP/DENK wordt voorgesteld om de maatregel "Ontlasten centrumring" te vervangen door de maatregel "Stadsdistributie".

Mijn advies is om dit amendement niet over te nemen.

De reden daarvoor:

De maatregelen die in de Luchtagenda staan zijn, in tegenstelling tot de maatregelen die in de bijlage staan, opgenomen in het Bestuursakkoord met het Ministerie van I&W. Dat geldt dus ook voor de maatregel "Ontlasten centrumring". Als wij deze maatregel vervangen, dan zal het ministerie dat deel van de bijdrage schrappen. Dat is dus de financiële reden. Inhoudelijk zijn er ook redenen om de maatregel "Ontlasten centrumring" intact te houden:

1. Deze maatregel heeft direct effect op de luchtkwaliteit in de stad, omdat automobilisten die normaal gesproken door Arnhem naar het noorden of het zuiden rijden heel snel in de gaten hebben als dat langer gaat duren. Zij zullen dan in de toekomst het Hoofdwegennet gebruiken om voorbij Arnhem te komen;
2. Door minder doorgaand verkeer toe te laten, ontstaat er meer ruimte voor bezoekend verkeer;
3. Doorstroming op centrumring wordt verbeterd, wat ook weer leidt tot lagere concentraties NO2 en roet.

Het is natuurlijk niet zo dat wij stadsdistributie niet belangrijk vinden. Er ligt nu een duidelijke behoefte van inwoners en ondernemers in de binnenstad om dit aan te pakken. De gemeente neemt daarom een faciliterende rol (onderzoek vooralsnog) en geen stimulerende rol. Een stimulerende rol heeft in het verleden niet tot succes geleid. Er móet een positieve business case zijn, anders heeft stadsdistributie geen kans van slagen. Om de faciliterende rol in te vullen heeft Arnhem zich aangesloten bij een Europees Horizon2020 aanvraag: ELLO. Met behulp van EU middelen kunnen allerlei zaken onderzocht worden. Vooralsnog wachten wij op het resultaat van het HAN onderzoek.

Peter

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
T.a.v. Staatssecretaris Veldhoven-Van der  
Meer  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum : 20 februari 2019  
Uw kenmerk : IenW/BSK-2019/24293  
Zaaknummer : 332621  
Contactpersoon : Peter Swart  
Telefoonnummer : 026 3774546

Onderwerp: Bestuurlijke overeenkomst Aanpassing NSL 2018

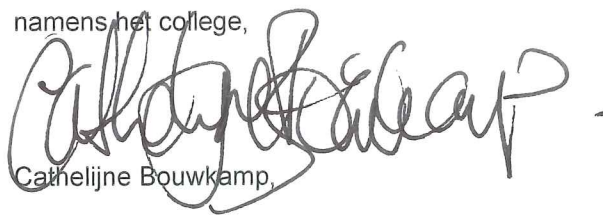
Geachte mevrouw Van Veldhoven-Van der Meer, beste Stientje

Hartelijk dank voor het toesturen van de bestuurlijke overeenkomst met betrekking tot de aanvullende maatregelen die Arnhem gaat nemen in het kader van de Aanpassing NSL 2018.

Afgelopen woensdag 13 februari heeft de raad ingestemd met de Luchtagenda. In deze agenda zijn de maatregelen uit de bestuurlijke overeenkomst opgenomen en is de financiële dekking in Arnhem voor deze maatregelen vastgelegd.

Bijgevoegd treft u de door mij ondertekende bestuurlijke overeenkomst aan. De gemeente Arnhem zal de uitvoering van de afgesproken aanvullende maatregelen voortvarend aanpakken en u tussentijds op de hoogte houden van de voortgang.

Hoogachtend,  
Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,  
namens het college,



Cathelijne Bouwkamp,

Wethouder Energie en Klimaat

# Memo

**Datum** : maandag 5 november 2018  
**Aan** : Cathelijne Bouwkamp  
**Kopie aan** : Paul van Hoof  
**Van** : Peter Swart  
**Betreft** : Voorbereiding bestuurlijk overleg luchtkwaliteit (Provincie)

---

Hallo Cathelijne,

Donderdag 8 november staat er een bestuurlijk overleg gepland van 15.30 - 16.30 uur met gedeputeerde Schouten en andere Gelderse gemeenten. Dit is een terugkerend overleg in het kader van het zogenaamde RSL (Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, een lokale variant van het NSL).

Ik zal per agendapunt kort weergeven wat bij ons de stand van zaken is en/of wat ons standpunt is.

## **Monitoringsronde 2018**

Dit slaat op de rapportage vanuit de Monitoringtool door het ministerie van I&W. Uit deze monitoring komt naar voren dat wij nog overschrijdingen hebben op enkele toetspunten langs de Eusebiusbuitensingel en Velperbuitensingel. Deze overschrijding met enkele microgrammen (maximaal 44 microgram/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>), was aanleiding om met de staatssecretaris en de andere steden met een overschrijding rond de tafel te gaan zitten. Hieruit volgde de Aanpassing NSL 2018 die net naar de Tweede Kamer is gestuurd. Hierin komt Arnhem voor met o.a. Milieuzone personenwagens Diesel en de afronding bij het Roermondsplein.

Dit geeft ook aanleiding voor Arnhem om nog extra maatregelen aan de raad voor te stellen in de Luchtagenda, en uiteindelijk moet dit leiden tot een Bestuurlijke overeenkomst met de staatssecretaris.

## **Schone Lucht Akkoord**

De staatssecretaris wil graag doorgaan met een verdere verlaging van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Uiteindelijk richting de WHO-norm (deze is voor NO<sub>2</sub> de helft van de EU-norm). Landelijk zijn hiervoor allerlei bijeenkomsten georganiseerd, die moeten leiden tot een bestuurlijke ondertekening in juli 2019 (wat voor soort overeenkomst dit moet worden is nog niet duidelijk). De staatssecretaris wil graag een de Tweede Kamer laten zien dat ze er werk van maakt.....maar de steden en andere partijen moeten het doen! Ik kan mij slechts voorstellen dat wij onze Luchtagenda inbrengen als inspanning voor het SLA.....En dat geldt waarschijnlijk voor meer partijen: wat ze al gaan doen of van plan waren wordt opgenomen in het SLA. Er is namelijk geen extra geld voor beschikbaar bij het ministerie. Misschien dat bij het bestuurlijk overleg gepeild kan worden of de Provincie een bijdrage kan

leveren? Tot nu toe hebben zij weinig middelen ter beschikking gesteld voor luchtmaatregelen in de steden.

### **Luchtcongres NRW**

De Provincie heeft enige tijd geleden ene congres georganiseerd samen met andere regionale overheden en Nord Rhein Westfalen. Hiervan krijg je een terugkoppeling. Interessant om te vermelden wellicht: wij proberen met 6 steden in de grensregio projecten van de grond te krijgen, oa. Met betrekking tot luchtmaatregelen (Arnhem, Nijmegen, Ede, Duisburg, Moers, Düsseldorf).

### **Schone scheepvaart**

Hier kan genoemd worden dat we in Arnhem al een heel eind zijn met walstroom: als de Rijnkade klaar is hebben we alles gedekt. Rijnkade is dus een project samen met de Provincie....Walstroom Nieuwe Haven wordt in december opgeleverd.

Varend ontgassen van benzeen: hierover zijn raadvragen gesteld in Arnhem. Ik ben nu bezig deze te beantwoorden. Het komt erop neer dat wij ons graag scharen achter de aanpak van de Provincie, nl. een verbod in Gelderland vooruitlopend op landelijke regels....alleen handhaving is een probleem! In Duitsland ziet men veel strengere toe op naleving van aldaar geldende ontgassingsverbod. Probleem wordt daarmee verplaatst naar ons toe. Provincie gaat waarschijnlijk vertellen hoe ze hierop gaat handhaven.

### **Maatregelen Lucht**

Hier kan je vertellen wat we al jaren doen en wat er onlangs besloten is (MZ personenwagens per 1-1-2019) en wat er aankomt als de raad instemt: MZ bestel, dosering buiten de stad en walstroom Rijnkade. Flankerend beleid is nog niet gedekt en kunnen we voor een deel samen met de Provincie doen....Nul emissie concessie OV is daar de belangrijkste van! Deze concessie is de Provincie nu aan het voorbereiden, samen met ons....maar wij willen graag dat alle technieken een kans krijgen (niet alleen batterij-elektrisch, maar ook trolley 2.0 en waterstof-elektrische bussen).

### **Maximum snelheid 130 km/uur**

Dit geldt niet direct in de buurt van Arnhem, maar ons standpunt is: nergens doen! Is eigenlijk het opvullen van de ruimte die door maatregelen in het verleden ontstaan is.....zonde dus. Wij hebben steeds gevraagd aan het ministerie om de huidige snelheid tussen Waterberg en Velperbroek (= 100 km/u) beter te handhaven (trajectcontrole).

### **Gezondheidswijzer en rondvraag**

Ik ken de Gezondheidswijzer niet en vraag mij af hoe die zich verhoudt tot de opdracht die het RIVM van de staatssecretaris heeft gekregen in het kader van het SLA: zij moeten een gezondheidsindicator ontwikkelen die gebruikt kan worden voor de beoordeling van luchtmaatregelen. Het is over het algemeen moeilijk om een verband aan te tonen tussen maatregelen en gezondheidswinst.



In Arnhem hebben we in ieder geval een twee-sporen-beleid: knelpunten wegwerken én de concentratie over de hele stad verlagen om de gezondheid van alle inwoners te verbeteren.

## **Bestuurlijke afspraak voortkomend uit Aanpassing NSL 2018**

### **Inleiding**

#### *NSL aanpak*

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (verder: NSL) is het Nederlandse luchtkwaliteitsplan als uitwerking van de Europese richtlijn luchtkwaliteit en het programma in de zin van artikel 5.12 van de Wet milieubeheer.<sup>1</sup>

In het NSL werken de Rijksoverheid en decentrale overheden samen aan het primaire doel om de luchtkwaliteit te verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid, met als concretisering het overal voldoen aan de (Europese) grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

#### *Aanleiding aanpassing NSL*

Uit de monitoringsrapportage NSL 2017 blijkt dat in het grootste deel van Nederland de berekende concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> onder de grenswaarden liggen. De norm voor NO<sub>2</sub> wordt nog overschreden langs een aantal drukke straten in enkele binnensteden. De etmaalnorm voor PM<sub>10</sub> wordt lokaal nog overschreden op een beperkt aantal toetspunten in gebieden met intensieve veehouderij en industrie.

Om deze overschrijdingen op te lossen is een gezamenlijke inspanning van Rijk en decentrale overheden nodig, waarbij in samenhang gekeken wordt welke lokale, regionale en Rijksmaatregelen genomen kunnen worden. Deze gezamenlijke inspanning is vastgelegd in de Aanpassing NSL 2018 (stcrt-2018-53862). De Aanpassing NSL 2018 is tot stand gekomen in overeenstemming met het gevoel van de Ministerraad, na het doorlopen van de zienswijzeprocedure en het horen van het parlement.

De Aanpassing NSL 2018 is een aanvulling op het NSL en heeft tot doel de resterende overschrijdingen van de grenswaarden van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> versneld teniet te doen. Hiertoe wordt met de Aanpassing NSL 2018 een knelpuntenanalyse en een pakket met passende maatregelen toegevoegd. De Aanpassing NSL 2018 is een onderdeel van het systeem waarbinnen het NSL functioneert<sup>2</sup> en dat in zijn geheel gericht is op het op de kortst mogelijke termijn bereiken van de grenswaarden. Met de vaststelling van de Aanpassing NSL 2018 dienen de daarin opgenomen maatregelen uitgevoerd te worden.

Het kabinet werkt daarnaast aan het Schone Lucht Akkoord waarmee wordt ingezet op permanente verbetering van de luchtkwaliteit om te komen tot een vermindering van gezondheidsrisico's als gevolg van luchtverontreiniging, waarbij het kabinet toewerkt naar de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.

#### *Aanpak binnenstedelijke NO<sub>2</sub> knelpunten*

Ten behoeve van het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018 (kst. nr. 30175 287 van 26 maart 2018) is voor de binnenstedelijke NO<sub>2</sub> knelpunten, per overschrijding de lokale situatie inzichtelijk gemaakt in een knelpuntenanalyse, opgesteld door Kenniscentrum InfoMil (zie bijlage 1 van kst. nr. 30175 299 van 25 juni 2018).

In het monitoringsrapport NSL 2017 van het RIVM is een trend opgenomen ten aanzien van de te verwachte concentraties naar de toekomst. Het RIVM verwacht in de

---

<sup>1</sup> Richtlijn nr. 2008/50/EG

<sup>2</sup> Dit geldt niet voor de financiën die met de aanpassing gemoeid zijn, deze zijn geen onderdeel van de financiële systematiek en de rapportage d.m.v. de SiSa.

Monitoringsrapportage NSL 2017 dat er in 2020 in Nederland nog vier overschrijdingen van de NO<sub>2</sub>-grenswaarde zullen zijn. In de knelpuntenanalyse van Kenniscentrum InfoMil is een nadere analyse opgenomen die laat zien dat na actualisatie het aantal overschrijdingen in 2020 zeer waarschijnlijk nul (0) zal zijn.

Om deze resterende knelpunten in de binnensteden versneld op te lossen is samen met de betreffende gemeenten een passend maatregelenpakket opgesteld. TNO is gevraagd de effecten van dit maatregelenpakket door te rekenen. Uit het TNO-rapport "Inschatting van effecten van gemeentelijke maatregelen voor reductie NO<sub>2</sub>-concentratie op knelpunten" van 6 juni 2018,<sup>3</sup> blijkt dat de meeste maatregelen zoals opgenomen in bijlage 2 van het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018 van 26 maart 2018, een positief effect op de NO<sub>2</sub> knelpuntlocaties hebben. TNO geeft van dit pakket aan maatregelen de algehele conclusie, dat met de geprognoseerde daling van de achtergrondconcentraties, in combinatie met de autonome verschoning van het wagenpark ter plaatse van de knelpunten en de maatregelen er, gebaseerd op de NSL rekenmethode, rond het zichtjaar 2018 geen knelpunten meer zijn.

TNO geeft daarbij aan dat de prognoses een mate van onzekerheid kennen en dat er risico's van technologische en economische aard zijn die deze autonome verschoning in de praktijk negatief kunnen beïnvloeden.

#### *Herbeoordeling maatregelenpakket van het concept-kabinetsbesluit en aanvullende maatregelen*

Het TNO-rapport is samen met de uitkomsten van de zienswijzeprocedure en de inbreng van de betrokken gemeenten input geweest voor een herbeoordeling van het maatregelenpakket voor de binnenstedelijke NO<sub>2</sub>-knelpunten ten behoeve van de definitieve Aanpassing NSL 2018.

Om te garanderen dat de knelpunten versneld opgelost kunnen worden en om potentiële tegenvallende resultaten op te vangen, wordt in de Aanpassing NSL 2018 aanvullende maatregelen genomen in een aantal steden. Daarnaast is aan vijf steden cofinanciering vanuit het rijk toegekend om de knelpunten versneld op te lossen. Bij brief van 25 juni zijn de relevante stukken rondom de Aanpassing NSL 2018 aan de Eerste en Tweede Kamer toegezonden.<sup>4</sup>

Met deze bestuurlijke overeenkomst wordt de financiering van deze specifieke maatregelen vastgelegd. In bijlage 2 bij de Aanpassing NSL 2018 is het definitieve maatregelenpakket opgenomen waar deze specifieke maatregelen onderdeel van uitmaken.

#### **Bestuurlijke afspraken in het kader van Aanpassing NSL 2018**

- Deze bestuurlijke afspraak hoort bij de Aanpassing NSL 2018 ten behoeve van het versneld oplossen van de binnenstedelijke NO<sub>2</sub> knelpunten zoals deze zijn opgenomen in de Monitoringsrapportage NSL 2017.
- De doel(stelling) van deze bestuurlijke afspraak is het vastleggen van de toezegging tot cofinanciering door het Rijk van enkele maatregelen zoals opgenomen in de Aanpassing

---

<sup>3</sup> <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/aanpassing-nationaal-samenwerkingsprogramma-luchtkwaliteit-2018/documenten/index.aspx>

<sup>4</sup> Kamerstukken 30175 L en 30175 nr. 299

NSL 2018, inclusief verplichtingen en voorwaarden die daaraan verbonden worden voor partijen.

- De gezamenlijke opgave is, dat met het uitvoeren van de maatregelen zoals opgenomen in bijlage 2 bij de Aanpassing NSL 2018 de overschrijdingen van de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> in de binnensteden versneld worden opgelost. Rijk en decentrale overheden hebben hierin eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Het ministerie van I&W draagt er zorg voor dat ten behoeve van de uitvoering van enkele maatregelen bij een aantal steden cofinanciering ter beschikking komt via het Gemeentefonds en de betreffende gemeente draagt zorg voor het uitvoeren van de maatregel(en) en rapporteert hierover.

### **Bestuurlijke afspraak ministerie van I&W en gemeente Arnhem**

- Voorliggende bestuurlijke afspraak betreft de afspraken over cofinanciering door het Rijk aan de gemeente Arnhem voor de uitvoering van de maatregel door Arnhem om de NSL knelpunten versneld op te lossen.
- Het Rijk draagt hierbij specifiek bij aan drie maatregelen van Arnhem namelijk de invoering van een Milieuzone Bestelverkeer Diesel Euro 3, aanleg van walstroom Rijnkade en dosering verkeer buiten de stad (hierna: de maatregelen) zoals verwoord in het de Aanpassing NSL 2018 paragraaf 3.3.4.3. De maatregelen dragen aantoonbaar bij aan het verlagen van de NO<sub>2</sub> concentraties in de stad.
- De cofinanciering vanuit het Rijk bedraagt maximaal 50% van het van te voren tussen Rijk en gemeente overeengekomen benodigde bedrag voor bovengenoemde maatregelen. Het ministerie van I&W stelt hiervoor per voorjaarsnota 2019 voor de maatregelen totaal € 850.000 (inclusief eventueel verschuldigd BTW) beschikbaar via het Gemeentefonds. Na storting van 15 % BTW in het compensatiefonds zal I&W € 738.558,- storten in het Gemeentefonds. De gemeente Arnhem stelt tegenover de bijdrage van het Rijk € 850.000 beschikbaar. De vastgestelde cofinanciering vanuit het Rijk van 50% is gebaseerd op de veronderstelde uitgaven van € 1.700.000. Eventueel extra kosten voor uitvoering van de maatregelen zijn voor gemeente Arnhem.
- De gemeente Arnhem draagt zorg voor het op de kortst mogelijke termijn uitvoeren van de maatregel. Indien het niet mogelijk blijkt te zijn om de maatregel uit te voeren dan draagt de gemeente Arnhem, na overleg met het ministerie van I&W, zorg voor het toevoegen van een vervangende maatregel aan het NSL, met een vergelijkbare impact op de NO<sub>2</sub> knelpunten. Dit verloopt via de meldingsprocedure van het NSL op basis van artikel 5.12 van de Wet milieubeheer.
- Gemeente Arnhem is verantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregel.
- Gemeente Arnhem informeert het ministerie van I&W (directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie) jaarlijks voor 1 november over de uitvoering van de maatregel.
- Monitoring en evaluatie van de maatregel verloopt via het reguliere proces van het NSL. Dat wil zeggen dat de effecten van de maatregel voor zover mogelijk worden meegenomen in de rekentool van het NSL en dat voortgang van de realisatie van de projecten wordt gemonitord.
- Indien een van de partijen onverwijld niet kan voldoen aan het bepaalde in deze bestuursovereenkomst stelt die partij de andere partij hiervan schriftelijk op de hoogte en treden zij zo spoedig mogelijk daarna in overleg om te bezien op welke wijze wel aan de gezamenlijke opgave kan worden voldaan.
- Deze bestuurlijke afspraak geldt met ingang van 27 september 2018 en loopt tot en met de afronding van de uitvoering van de maatregel door de gemeente Arnhem.

**Ondertekening**

Aldus overeengekomen en ondertekend in tweevoud te Den Haag op xx xx 20xx

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, S. van Veldhoven - Van der Meer

Wethouder C. Bouwkamp



Den Haag, februari 2019

## **Bestuurlijke afspraak voortkomend uit Aanpassing NSL 2018**

### **Inleiding**

#### *NSL aanpak*

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (verder: NSL) is het Nederlandse luchtkwaliteitsplan als uitwerking van de Europese richtlijn luchtkwaliteit en het programma in de zin van artikel 5.12 van de Wet milieubeheer.<sup>1</sup>

In het NSL werken de Rijksoverheid en decentrale overheden samen aan het primaire doel om de luchtkwaliteit te verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid, met als concretisering het overal voldoen aan de (Europese) grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

#### *Aanleiding aanpassing NSL*

Uit de monitoringsrapportage NSL 2017 blijkt dat in het grootste deel van Nederland de berekende concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> onder de grenswaarden liggen. De norm voor NO<sub>2</sub> wordt nog overschreden langs een aantal drukke straten in enkele binnensteden. De etmaalnorm voor PM<sub>10</sub> wordt lokaal nog overschreden op een beperkt aantal toetspunten in gebieden met intensieve veehouderij en industrie.

Om deze overschrijdingen op te lossen is een gezamenlijke inspanning van Rijk en decentrale overheden nodig, waarbij in samenhang gekeken wordt welke lokale, regionale en Rijksmaatregelen genomen kunnen worden. Deze gezamenlijke inspanning is vastgelegd in de Aanpassing NSL 2018 (stcrt-2018-53862). De Aanpassing NSL 2018 is tot stand gekomen in overeenstemming met het gevoel van de Ministerraad, na het doorlopen van de zienswijzeprocedure en het horen van het parlement en is op 28 september 2018 vastgesteld.

De Aanpassing NSL 2018 is een aanvulling op het NSL en heeft tot doel de resterende overschrijdingen van de grenswaarden van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> versneld teniet te doen. Hiertoe wordt met de Aanpassing NSL 2018 een knelpuntenanalyse en een pakket met passende maatregelen toegevoegd. De Aanpassing NSL 2018 is een onderdeel van het systeem waarbinnen het NSL functioneert<sup>2</sup> en dat in zijn geheel gericht is op het op de kortst mogelijke termijn bereiken van de grenswaarden. Met de vaststelling van de Aanpassing NSL 2018 dienen de daarin opgenomen maatregelen uitgevoerd te worden.

Het kabinet werkt daarnaast aan het Schone Lucht Akkoord waarmee wordt ingezet op permanente verbetering van de luchtkwaliteit om te komen tot een vermindering van gezondheidsrisico's als gevolg van luchtverontreiniging, waarbij het kabinet toewerkt naar de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.

#### *Aanpak binnenstedelijke NO<sub>2</sub> knelpunten*

Ten behoeve van het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018 (kst. nr. 30175 287 van 26 maart 2018) is voor de binnenstedelijke NO<sub>2</sub> knelpunten, per overschrijding de lokale situatie inzichtelijk gemaakt in een knelpuntenanalyse, opgesteld door Kenniscentrum InfoMil (zie bijlage 1 van kst. nr. 30175 299 van 25 juni 2018).

---

<sup>1</sup> Richtlijn nr. 2008/50/EG

<sup>2</sup> Dit geldt niet voor de financiën die met de aanpassing gemoeid zijn, deze zijn geen onderdeel van de financiële systematiek en de rapportage d.m.v. de SiSa.

In het monitoringsrapport NSL 2017 van het RIVM is een trend opgenomen ten aanzien van de te verwachte concentraties naar de toekomst. Het RIVM verwacht in de Monitoringsrapportage NSL 2017 dat er in 2020 in Nederland nog vier overschrijdingen van de NO<sub>2</sub>-grenswaarde zullen zijn. In de knelpuntenanalyse van Kenniscentrum InfoMil is een nadere analyse opgenomen die laat zien dat na actualisatie het aantal overschrijdingen in 2020 zeer waarschijnlijk nul (0) zal zijn.

Om deze resterende knelpunten in de binnensteden versneld op te lossen is samen met de betreffende gemeenten een passend maatregelenpakket opgesteld. TNO is gevraagd de effecten van dit maatregelenpakket door te rekenen. Uit het TNO-rapport "Inschatting van effecten van gemeentelijke maatregelen voor reductie NO<sub>2</sub>-concentratie op knelpunten" van 6 juni 2018,<sup>3</sup> blijkt dat de meeste maatregelen zoals opgenomen in bijlage 2 van het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018 van 26 maart 2018, een positief effect op de NO<sub>2</sub> knelpuntlocaties hebben. TNO geeft van dit pakket aan maatregelen de algehele conclusie, dat met de geprognoseerde daling van de achtergrondconcentraties, in combinatie met de autonome verschoning van het wagenpark ter plaatse van de knelpunten en de maatregelen er, gebaseerd op de NSL rekenmethode, rond het zichtjaar 2018 geen knelpunten meer zijn.

TNO geeft daarbij aan dat de prognoses een mate van onzekerheid kennen en dat er risico's van technologische en economische aard zijn die deze autonome verschoning in de praktijk negatief kunnen beïnvloeden.

#### *Herbeoordeling maatregelenpakket van het concept-kabinetsbesluit en aanvullende maatregelen*

Het TNO-rapport is samen met de uitkomsten van de zienswijzeprocedure en de inbreng van de betrokken gemeenten input geweest voor een herbeoordeling van het maatregelenpakket voor de binnenstedelijke NO<sub>2</sub>-knelpunten ten behoeve van de definitieve Aanpassing NSL 2018.

Om te garanderen dat de knelpunten versneld opgelost kunnen worden en om potentiële tegenvallende resultaten op te vangen, wordt in de Aanpassing NSL 2018 aanvullende maatregelen genomen in een aantal steden. Daarnaast is aan vijf steden cofinanciering vanuit het rijk toegekend om de knelpunten versneld op te lossen. Bij brief van 25 juni zijn de relevante stukken rondom de Aanpassing NSL 2018 aan de Eerste en Tweede Kamer toegezonden.<sup>4</sup>

Met deze bestuurlijke overeenkomst wordt de financiering van deze specifieke maatregelen vastgelegd. In bijlage 2 bij de Aanpassing NSL 2018 is het definitieve maatregelenpakket opgenomen waar deze specifieke maatregelen onderdeel van uitmaken.

#### **Bestuurlijke afspraken in het kader van Aanpassing NSL 2018**

- Deze bestuurlijke afspraak hoort bij de Aanpassing NSL 2018 ten behoeve van het versneld oplossen van de binnenstedelijke NO<sub>2</sub> knelpunten zoals deze zijn opgenomen in de Monitoringsrapportage NSL 2017.

<sup>3</sup> <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/aanpassing-nationaal-samenwerkingsprogramma-luchtkwaliteit-2018/documenten/index.aspx>

<sup>4</sup> Kamerstukken 30175 L en 30175 nr. 299

- De doel(stelling) van deze bestuurlijke afspraak is het vastleggen van de toezegging tot cofinanciering door het Rijk van enkele maatregelen zoals opgenomen in de Aanpassing NSL 2018, inclusief verplichtingen en voorwaarden die daaraan verbonden worden voor partijen.
- De gezamenlijke opgave is, dat met het uitvoeren van de maatregelen zoals opgenomen in bijlage 2 bij de Aanpassing NSL 2018 de overschrijdingen van de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> in de binnensteden versneld worden opgelost. Rijk en decentrale overheden hebben hierin eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Het ministerie van I&W draagt er zorg voor dat ten behoeve van de uitvoering van enkele maatregelen bij een aantal steden cofinanciering ter beschikking komt via het Gemeentefonds en de betreffende gemeente draagt zorg voor het uitvoeren van de maatregel(en) en rapporteert hierover.

### **Bestuurlijke afspraak ministerie van I&W en gemeente Arnhem**

- Voorliggende bestuurlijke afspraak betreft de afspraken over cofinanciering door het Rijk aan de gemeente Arnhem voor de uitvoering van de maatregel door Arnhem om de NSL knelpunten versneld op te lossen.
- Het Rijk draagt hierbij specifiek bij aan drie maatregelen van Arnhem namelijk de invoering van een Milieuzone Bestelverkeer Diesel Euro 3, aanleg van walstroom Rijnkade en dosering verkeer buiten de stad (hierna: de maatregelen) zoals verwoord in het de Aanpassing NSL 2018 paragraaf 3.3.4.3. De maatregelen dragen aantoonbaar bij aan het verlagen van de NO<sub>2</sub> concentraties in de stad.
- De cofinanciering vanuit het Rijk bedraagt maximaal 50% van het van tevoren tussen Rijk en gemeente overeengekomen benodigde bedrag voor bovengenoemde maatregelen. Het ministerie van I&W stelt hiervoor per voorjaarsnota 2019 voor de maatregelen totaal € 850.000 (inclusief eventueel verschuldigd BTW) beschikbaar via het Gemeentefonds. De gemeente Arnhem stelt tegenover de bijdrage van het Rijk € 850.000 beschikbaar. De vastgestelde cofinanciering vanuit het Rijk van 50% is gebaseerd op de veronderstelde uitgaven van € 1.700.000. Eventueel extra kosten voor uitvoering van de maatregelen zijn voor gemeente Arnhem.
- De gemeente Arnhem draagt zorg voor het op de kortst mogelijke termijn uitvoeren van de maatregel. Indien het niet mogelijk blijkt te zijn om de maatregel uit te voeren dan draagt de gemeente Arnhem, na overleg met het ministerie van I&W, zorg voor het toevoegen van een vervangende maatregel aan het NSL, met een vergelijkbare impact op de NO<sub>2</sub> knelpunten. Dit verloopt via de meldingsprocedure van het NSL op basis van artikel 5.12 van de Wet milieubeheer.
- Gemeente Arnhem is verantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregel.
- Gemeente Arnhem informeert het ministerie van I&W (directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie) jaarlijks voor 1 november over de uitvoering van de maatregel.
- Monitoring en evaluatie van de maatregel verloopt via het reguliere proces van het NSL. Dat wil zeggen dat de effecten van de maatregel voor zover mogelijk worden meegenomen in de rekentool van het NSL en dat voortgang van de realisatie van de projecten wordt gemonitord.
- Indien een van de partijen onverwijld niet kan voldoen aan het bepaalde in deze bestuursovereenkomst stelt die partij de andere partij hiervan schriftelijk op de hoogte en treden zij zo spoedig mogelijk daarna in overleg om te bezien op welke wijze wel aan de gezamenlijke opgave kan worden voldaan.
- Deze bestuurlijke afspraak geldt met ingang van 1 maart 2019 en loopt tot en met de afronding van de uitvoering van de maatregel door de gemeente Arnhem.

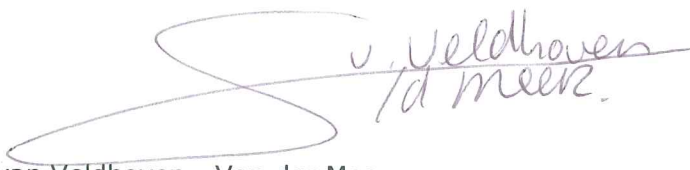


**Ondertekening**

Aldus overeengekomen en ondertekend in tweevoud,

Te Den Haag op 14 februari 2019

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

A handwritten signature in purple ink. The signature is stylized, starting with a large 'S' and ending with 'van der Meer'. The name 'Veldhoven' is written above 'van der Meer'.

S. van Veldhoven - Van der Meer

Te Arnhem op 20 februari 2019

DE WETHOUDER DUURZAAMHEID, GROEN EN RUIMTELIJKE ORDENING

A handwritten signature in black ink. The signature is stylized, starting with a large 'C' and ending with 'Bouwkamp'.

Cathelijne Bouwkamp

[REDACTED]: voorstander van braderie ipv plenaire 'statische' info-avond.

[REDACTED]: voorstander van regie bij gemeente houden, althans de komende tijd, zeg 1<sup>e</sup> jaar, totdat het meetnet helemaal staat en goed loopt. Dan evt. overdragen van regie aan burgergroepering.

In het geval van het inschakelen van projectleider PIM: deze dient betrokken te zijn, enige kennis van de inhoud te hebben (of dit zich snel eigen kunnen maken) en over een goed netwerk te beschikken. Bovendien dient de projectleider ruime ervaring met mediation, een stevig gesprekspartner en een goed onderhandelaar te zijn.

RIVM ([REDACTED]) uitnodigen voor zowel volgende projectgroep bijeenkomst als braderie en vragen om korte presentatie te geven, zodat we als projectgroep over dezelfde basiskennis beschikken.

Volgende overleg bredere projectgroep:

- inschakelen van (onafhankelijke) voorzitter (Lotte H.) en notulist. Zorgen voor goede verslaglegging.
- overleg goed met Lotte voorbereiden
- vanuit de gem. zal [REDACTED] (O&S; open data) aansluiten
- afspraken maken met projectgroep: gezamenlijke doelen onderschrijven/ voorwaarden stellen en afspraken maken mbt omgangsvormen (bijv. beleefd en respectvol communiceren; afspraken en bevindingen blijven binnen projectgroep en worden niet zomaar met naam en toenaam gepubliceerd); benadrukken van de noodzaak tot onderling vertrouwen; voorkomen van schaduw-overleggen;

Overleg [REDACTED]

do 23-1-20

Vragen/opmerkingen voor Cathelijne:

In afstemming met afdeling communicatie en GGD gekozen voor informatieverstrekking via braderie-vorm ipv plenaire 'statische' info-avond. Braderie met open inloop heeft een meer speels en open karakter, speelt mensen meer aan. Vergt weliswaar meer voorbereiding, maar is vrijblijvender en biedt meer opties voor persoonlijke vragen. Voorkomt eveneens een mogelijke clash in de zaal.

Opzet braderie: GNMF/GGD/RIVM/Gemeente/Arnhems Peil allen met diverse 'kraampjes'/eigen tafel. Eventueel wel plenaire start en afsluiting door wethouder en werknemer RIVM.

Uitnodiging voor braderie ook via communicatiekanalen SAP en dan aanmelding via gemeente laten lopen (zodat we over mailadressen beschikken). Zorgen voor gezamenlijke e-maillijst van alle Arnhemmers die meedoen, dus de verschillende initiatieven bundelen onder 1 overkoepelend netwerk/meetnet. De projectleider zal dan centraal contactpersoon zijn en over deze lijst beschikken.

Financiële vergoeding onder bepaalde voorwaarden.

- Wijzen op de beperkingen van sensoren. Uitleggen wat deelnemers wel/niet van sensoren kunnen verwachten. Evt. dit op flyers afdrukken en (tijdens braderie) en/of online verspreiden met link naar RIVM.

- [REDACTED]

Echter, betaling van sensoren leidt tot eigenaarschap, dus kleine vorm van betaling is wenselijk.

GNMF: zorgen voor regelmatige communicatie (ism gemeente), bijv. in de vorm van een nieuwsbrief om de 3 maanden.

Regie. [REDACTED]: de bredere projectgroep in de loop van het proces laten bepalen wie de regie op zich pakt. De gemeente heeft met name een rol in de voorbereiding en het proces als facilitator. Daarna regierol in overleg met de andere stakeholders bepalen.

Liefst op korte termijn: organisatie van 2 a 3 bouwavonden en dan toewerken naar een braderie/informatiebijeenkomst.

- Inschakelen van projectleider (PIM). Kwalificaties:
- hij/zij dient betrokken te zijn,
- hij/zij dient over enige inhoudelijke kennis t.a.v. luchtkwaliteit, burgerparticipatie en gebruik van sensoren te hebben (of deze zich snel eigen maken)
- hij/zij dient over een goed netwerk te beschikken;
- hij /zij dient ruime ervaring met mediation, een stevig gesprekspartner en een goed onderhandelaar te zijn.
- ervaring met burgerparticipatie is een pre.

[REDACTED] GNMF bellen: aanbod : Rol in organisatie en communicatie t.a.v. bmn (organisatie braderie en bouwavonden) en campagne houtstook. GNMF actief laten meedenken op beide onderwerpen. Dit vraagt om regelmatige overleggen met afd. communicatie op korte termijn.

GNMF: zorgen voor regelmatige communicatie (ism gemeente), bijv. in de vorm van een nieuwsbrief om de 3 maanden. Maar ook vragen om steun in de organisatie van bouwavonden en informatiebijeenkomst op 20 feb.

Regie. [REDACTED]: de bredere projectgroep in de loop van het proces laten bepalen wie de regie op zich pakt. De gemeente heeft met name een rol in de voorbereiding en het overkoepelende proces als facilitator. Daarna regierol in overleg met de andere stakeholders bepalen. Regie idealiter bij de burgers/burgergroepering, het is immers een burgermeetnet voor en door burgers.

Liefst op korte termijn: organisatie van 2 a 3 bouwavonden en dan toewerken naar een braderie/informatiebijeenkomst.

Bijeenkomst voorbereiding bestuurlijk overleg aanpassing NSL (3-10-2019)

Amsterdam

Rotterdam

Eindhoven

Arnhem

Ministerie I&W

Aandachtsgebied in Omgevingswet in/bij Arnhem bespreken met Paul/Marian

SLA even aangestipt, planning is van belang afstemming : timing ?

Opgelost in 2018? Monitoringrapportage 2019 laat slechter beeld zien....hoe gaan we om met laatste resterende knelpunten? Wat kan er nog wel in 2019? Betere berekening in Arnhem bijvoorbeeld?

Brief bij monitoringrapportage naar 2<sup>e</sup> kamer...er moet een verhaal bij.

Per stad even doorlopen?

**Hoe wordt MZ personen in monitoringtool verwerkt? Stagnatie ook niet goed verwerkt....**

Extra maatregelen, snellere maatregelen? Gaat niet lukken....Behalve wellicht expeditieverkeer over busbaan....(niet noemen nu)

Tekst voor bij de brief (eind november) onze tekst kan eerder

Evt middelen beschikbaar of hulp vanuit het Rijk

Bouwlogistiek in R'dam (meekijken???)

Hoe kan het Rijk helpen: snelheidsverlaging, matrixborden?

Mobiliteitsfonds

Tom Tom aanpakken? Taak van het Rijk?

Hoe staat het met de bomen langs de singel? Robin vragen.

Wanneer bestuurlijk overleg?

Aandachtsgebieden: dat betekent dat Omgevingsplan uitgebreid moet worden met luchtonderzoek....gebieden er omheen moeten ook rekening houden en onderzoek doen. Monitoring blijft !

Ronald Groen vragen ons te begeleiden.

Onderwerp: Rapportage cofinanciering in het kader van bestuurlijke  
overeenkomst Aanpassing NSL 2018  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
T.a.v. Minister Veldhoven-Van der Meer  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum : 3 december 2019  
Zaaknummer : 332621  
Contactpersoon : Peter Swart  
Telefoonnummer : 026 3774546

Geachte mevrouw Van Veldhoven-Van der Meer,

In het kader van het kabinetsbesluit *Aanpassing NSL 2018* is een bestuurlijke overeenkomst getekend voor cofinanciering door het Rijk van één of meerdere maatregelen. Zoals in de bestuurlijke overeenkomst staat vermeld, wordt het ministerie van I&W (directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie) jaarlijks voor 1 november over de uitvoering van de maatregelen geïnformeerd.

In deze brief zal ik in het kort rapporteren over de voortgang van de aanvullende maatregelen die Arnhem neemt in het kader van de *Aanpassing NSL 2018*. Ik zal hierbij antwoord geven op de volgende vragen:

1. *Of het geld besteed is aan de maatregelen die we hebben afgesproken, indien niet: wat zijn de wijzigingen en waarom?*
2. *Wanneer worden/zijn de maatregelen uitgevoerd? Worden de maatregelen uitgevoerd binnen de termijn zoals vermeld in de Aanpassing NSL 2018? (tekst bijgevoegd, zie H 3.3.4). bij een wijziging, graag aangeven waarom.*
3. *Aantonen dat er sprake is van 50%-50% cofinanciering ten behoeve van uitvoer van de maatregel.*
4. *Wat was het effect van het uitvoeren van de maatregel met betrekking tot het NSL-knelpunt?*

Het antwoord op de eerste vraag luidt als volgt: ja, het geld is besteed aan de maatregelen die we hebben afgesproken. In het geval van de milieuzone bestelverkeer, het ontlasten van de centrumring en walstroom geldt dat de middelen tot nu toe besteed zijn aan onderzoek en voorbereidende activiteiten op de uiteindelijke uitvoering, die op een later tijdstip plaats zal vinden. Zie tabel 1 en de volgende vraag.

Wat de tweede vraag betreft, verwijs ik naar onderstaande opsomming en tabel 1 waarin per maatregel de stand van zaken wordt weergegeven. Wij gaan er nog steeds van uit dat deze aanvullende NSL-maatregelen bijdragen aan het sneller beëindigen van overschrijdingslocaties.

- Instellen milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel). Ingevoerd **per 1 januari 2019**. De exacte effecten op de luchtkwaliteit hebben we met behulp van de Rekentool 2019 vastgesteld.
- Milieuzone bestelverkeer. Uitbreiding milieuzone naar Bestelverkeer Diesel Euro 3, die uiterlijk zal worden ingevoerd **per 1 oktober 2020**.
- Ontlasten centrumring: Er zijn twee locaties aan de rand van de stad waar verkeer, dat niet in de binnenstad hoeft te zijn, omgeleid kan worden. In het voorjaar van 2019 is een onderzoek uitgevoerd naar het aandeel doorgaand verkeer dat zich op de centrumring bevindt (waar de knelpunten zich bevinden). Er vindt momenteel onderzoek plaats naar de stagnatie(factor) en mogelijke maatregelen om de centrumring te ontlasten. Doel is om **in de tweede helft van 2020** deze maatregelen tot uitvoering te brengen.



Datum: 3 december 2019  
Zaaknummer: 332621  
Pagina: 2

- Walstroom Rijnkade: De realisatie van de walvoorzieningen aan de Rijnkade is gepland voor **2021**.

Wat de derde vraag betreft, kan gesteld worden dat er sprake is van 50%-50% cofinanciering ten behoeve van uitvoer van de maatregel. Zie onderstaande opsomming.

- Milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel):  
is apart begroot; er is geen sprake van een rijksbijdrage;
- Milieuzone bestelverkeer t/m Euro 3 (diesel):  
Financiering Arnhem € 193.789; Bijdrage Rijk € 139.376
- Ontlasten centrumring:  
Financiering Arnhem € 355.159; Bijdrage Rijk € 230.121
- Walstroom Rijnkade:  
Financiering Arnhem € 480.938; Bijdrage Rijk € 369.062

Voor een overzicht van de uitgebreide begroting, verwijs ik u naar tabel 2.

Voor beantwoording van de vierde vraag, de effecten op de knelpunten, hebben wij verbeterde stagnatiecijfers en de maatregel Milieuzone personenwagens diesel ingevoerd in de Rekentool (rekenjaar 2019). In onderstaande tabel ziet u de resultaten van deze berekening:

Knelpunt	NO <sub>2</sub> concentratie 2018	NO <sub>2</sub> concentratie 2019	NO <sub>2</sub> concentratie 2019 inclusief maatregel Aanpassing NSL 2018
Eusebiusbuitensingel	45,0 µg/m <sup>3</sup>	41,1 µg/m <sup>3</sup>	40,3 µg/m <sup>3</sup>
Velperbuitensingel	41,2 µg/m <sup>3</sup>	37,9 µg/m <sup>3</sup>	35,9 µg/m <sup>3</sup>

Dit betekent dus dat het knelpunt in 2019 onder de grenswaarde uitkomt en dat de andere maatregelen, die naast hun effect op het knelpunt ook de gezondheid van alle inwoners ten goed komen, gebruikt worden om een veilige marge te krijgen. Deze marge is nodig om tegenvallende achtergrondconcentratie en emissiefactoren in de komende jaren te compenseren.

Voor de effecten van de overige maatregelen die in voorbereiding zijn verwijs ik u naar onderstaande opsomming:

- Milieuzone bestelverkeer t/m Euro 3 (diesel): verwacht effect **0,2 µg/m<sup>3</sup>**
- Dosering verkeer buiten de stad: Op basis van de nu voorhanden zijnde gegevens wordt een effect van **ca. 0,5 µg/m<sup>3</sup>** verwacht.
- Walstroom Rijnkade: Op basis van de planning van ligplaatsen 2018 is berekend dat het elektrificeren van de schepen op deze plek een verlaging van de NO<sub>2</sub>-concentratie ter hoogte van het knelpunt Velperbuitensingel/Eusebiusbuitensingel van **0,3 µg/m<sup>3</sup>** geeft.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,  
Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,  
namens het college,



Cathelijne Bouwkamp,  
 Wethouder Energie en Klimaat

**Tabel 1. Nieuwe maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit op de korte termijn** (bron: Luchtagenda gemeente Arnhem: "Naar een schonere lucht in 2025")

Nr.	Maatregel	Effect NO <sub>2</sub> concentratie op knelpuntlocatie	Huidige stand van zaken
<b>B.I</b>	<b>EMISSIONS - LICHT VERKEER</b>		
B.I.1	Instellen milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel) , conform huidige omvang <sup>a)</sup>	0,3 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; ingesteld per 1-1-2019;
B.I.2 <sup>c)</sup>	Instellen milieuzone bestelverkeer t/m Euro 3 (diesel)	0,2 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; deze maatregel wordt uiterlijk 1-10-2020 doorgevoerd;
<b>B.III</b>	<b>VERKEER OVERIG - VOLUME EN DOORSTROMING</b>		
B.III.8 <sup>c)</sup>	Ontlasten centrumring door dosering buiten de stad <sup>b)</sup>	0,5 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; onderzoek naar mate doorgaand verkeer op centrumring is afgerond; onderzoek naar stagnatiefactor is momenteel gaande;
<b>B.V</b>	<b>OVERIGE BRONNEN</b>		
B.V.1 <sup>c)</sup>	Uitbreiding walstroom Rijnkade <sup>b)</sup>	0,3 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; er is in het voorjaar van 2019 een onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en de kosten van walstroom aan de Rijnkade; het rapport was op 7 mei gereed; uitvoering is gepland voor het jaar 2021;

a) Effect luchtkwaliteit uit 'Maatregelen verbetering luchtkwaliteit Arnhem'.

b) Effect luchtkwaliteit uit 'Bijdrage van verschillende bronnen aan de NO<sub>2</sub>-concentraties op knelpunten'.

c) Deze maatregelen zijn voorgesteld in het kader van de landelijke aanpak van resterende knelpunten. Hiervoor is landelijke cofinanciering beschikbaar.



**Tabel 2. Financieel overzicht maatregelen luchtagenda** (bron: Luchtagenda gemeente Arnhem: "Naar een schonere lucht in 2025")

	investering	exploitatiekosten					totaal bijdrage rijk
	2019	2019	2020	2021	2022	2023	
A. Milieuzone bestelverkeer							
investering	25.000						
bijdrage rijk	-10.855						10.855
investering voor rekening gemeente	14.145						
jaarlijkse kapitaallasten			3.112	3.055	2.999	2.999	
jaarlijks beheerkosten		147.200	67.200	27.200	27.200	27.200	
bijdrage rijk		-63.913	-29.178	-11.810	11.810	-11.810	128.521
saldo ten laste van de gemeente		83.287	41.134	18.445	18.389	18.389	
Het saldo wordt gedekt uit het in de MJPB 2019-2021 opgenomen Nemia budget.							
B. Dosering buiten de stad							
investering	295.000						
bijdrage rijk	-128.086						128.086
investering voor rekening gemeente	166.914						
jaarlijkse kapitaallast			14.089	13.874	13.659	13.659	
jaarlijks beheerkosten		144.000	64.000	9.000	9.000	9.000	
bijdrage rijk		-62.523	-27.788	-3.908	-3.908	-3.908	102.035
saldo ten laste van de gemeente		81.477	50.300	18.966	18.751	18.751	
Het saldo wordt gedekt uit het in de MJPB 2019-2021 opgenomen budget voor autobereikbaarheid							
C. Walstroombaan							
eenmalige kosten		770.000					
bijdrage rijk		-334.327					334.327
jaarlijkse beheerkosten		10.000	70.000	0	0	0	
bijdrage rijk		-4.342	-30.393	0	0	0	34.735
saldo ten laste van de gemeente		441.331	39.607	0	0	0	
Het saldo wordt gedekt vanuit het project Zuidelijke Binnenstad.							
							738.558





## Aan burgemeester en wethouders

Zaaknummer	441234	Portefeuillehouder(s)	Cathelijne Bouwkamp
Programmamanager	Paul van Hoof		
Ambtenaar	Herman Kleinjan en Peter Swart	Vertrouwelijk	Nee
Telefoonnummer	026-3774546	Datum in college	18-2-2020
		Datum fataal	ja

## Onderwerp: Voortgang burgermeetnet Arnhem

### Voorstel

1. Kennis te nemen van de voortgang van het burgermeetnet Arnhem.
2. De raad te informeren middels bijgevoegde raadsbrief.

### Inleiding

Bij de vaststelling van de Luchtagenda in februari 2019 is door de raad het amendement "Meten is weten" (19A01) toegevoegd. Hiermee heeft het college de opdracht gekregen om een burgermeetnet te realiseren. Na het vaststellen van de Luchtagenda is contact gezocht met organisaties in Arnhem die erg betrokken zijn met de luchtkwaliteit in Arnhem, zoals de Arnhemse Luchtwachters en de Gelderse Natuur en Milieu Federatie (GNMF). Er is ook contact geweest met de gemeente Ede, waar men al enige tijd bezig is met een burgermeetnet, waarbij ook het RIVM betrokken is. Uiteindelijk is een kernteam ontstaan van Arnhemse Luchtwachters, de GNMF en de gemeente Arnhem. Met dit kernteam is gewerkt aan een plan van aanpak. Dit plan is vervolgens voorgelegd aan de beoogde projectgroep: het kernteam aangevuld met het RIVM, het team Milieu & Gezondheid van de GGD Midden Gelderland, het team Metingen en Advies van de ODRA en de vakgroep Management van de Radboud Universiteit. Inmiddels is ook contact gelegd met de Stichting Arnhems Peil, die al een meetnet gerealiseerd hebben. Met de raad is afgesproken dat zij geïnformeerd zou worden over de voortgang. Dat doen we bij deze.

### Beoogd effect

Starten met de uitvoering van het burgermeetnet in Arnhem en het informeren van de raad over de voortgang.

### Argumenten

#### 1.1 De raad heeft het college opgedragen om een burgermeetnet te realiseren.

Met het amendement "Meten is weten" van februari 2019 (19A01), die de Luchtagenda heeft aangepast, heeft de raad het college opgedragen om samen met burgers en milieuorganisaties een meetnet te realiseren. Dit meetnet dient om inzicht te krijgen in de luchtkwaliteit in Arnhem en tegelijk bij te dragen aan het bewustzijn van inwoners over luchtkwaliteit en hun handelingsperspectief. Een burgermeetnet past in de huidige trend van burgerparticipatie en de



ambitie om toe te werken naar een meer netwerkende, samenwerkende en responsieve overheid. Tot slot stimuleert het burgermeetnet citizen science, waardoor samenwerking tussen onder meer burgers, overheden en kennisinstellingen wordt bevorderd.

## 1.2 *De gemeente Arnhem heeft met meerdere organisaties in de stad samenwerking gezocht om dit meetnet op te bouwen.*

In Arnhem zijn al verschillende organisaties actief op het gebied van het meten van luchtkwaliteit én op het gebied van bewustwording. Vanaf het begin is steeds contact geweest met de Arnhemse Luchtwachters en met de Gelderse Natuur en Milieu Federatie (GNMF). Samen met deze organisaties zijn de eerste stappen gezet voor dit plan. Later is ook contact gezocht met de GGD Midden Gelderland en het RIVM, omdat zij ook veel ervaring hebben met meten en omdat het RIVM al bezig is met meetnetten met burgers in andere steden. Ook de ODRA en RadboudUniversiteit zijn aangesloten bij de projectgroep die is ontstaan. Kort geleden is ook samenwerking gezocht met Stichting Arnhems Peil en hun Luchtdata-project, omdat zij al gestart zijn met een meetnet.

## Kanttelingen en risico's

### 1.1 *Op dit moment is nog niet duidelijk hoe wij de inwoners gaan faciliteren bij het meten van de luchtkwaliteit, waardoor sommige inwoners misschien afhaken*

Er wordt gewerkt aan een regeling voor de compensatie van inwoners die meedoen. Uitgangspunt is dat de inwoners zelf niet veel hoeven te betalen voor de sensor.

## Financiën

Er moet nog een begroting gemaakt worden. Binnenkort wordt een regeling opgesteld voor sensoren met als uitgangspunt dat deze voor gebruikers niet veel kosten. De regeling die begroot wordt op € 10.000 - € 15.000 zal voor iedere Arnhemmer bereikbaar worden en wordt gedekt uit de beschikbare budgetten Energie en Klimaat.

## Uitvoering

De uitvoering start met een informatieavond op 20 februari 2020. Deze avond wordt, op verzoek van de gemeente Arnhem, georganiseerd door het GNMF. Hierbij worden zoveel mogelijk inwoners uitgenodigd, waarbij ook de inwoners die al meedoen aan het Luchtdata-project, omdat wij iedereen op hetzelfde kennisniveau willen brengen. Tevens willen wij ook informatie bij de inwoners zelf ophalen op deze avond: wat zijn hun beweegredenen om luchtkwaliteit te meten? Wat willen zij met de meetgegevens doen. Deze avond dient ook om nieuwe deelnemers te werven.

Na de informatieavond worden bouwworkshops georganiseerd om samen met inwoners de meters gebruiksklaar te maken.

## Communicatie

Voor de informatieavond zijn al uitnodigingen verstuurd en is een persbericht opgesteld.

## Bijlagen



Stukken voor college

- Raadsbrief burgermeetnet

Ter inzage stukken voor college

–

Stukken voor gemeenteraad

- Raadsbrief burgermeetnet

Ter inzage stukken voor gemeenteraad

–



## Aan burgemeester en wethouders

Zaaknummer	293484	Portefeuillehouder(s)	Cathelijne Bouwkamp
Programmamanager	Paul van Hoof		Roeland van der Zee
Ambtenaar	Peter Swart	Vertrouwelijk	Nee
Telefoonnummer	026-3774546	Datum in college	11 december 2018
		Datum fataal	Ja

## Onderwerp: Luchtagenda "Naar een schonere lucht in 2025"

### Voorstel

1. De raad voor te stellen om de Luchtagenda 2018 vast te stellen;
2. De raad voor te stellen de dekking van de kosten van de Luchtagenda vast te stellen;
3. Mevrouw C. Bouwkamp, wethouder van de gemeente Arnhem, machtiging en volmacht te verlenen tot het ondertekenen van het bestuursakkoord met het ministerie van I&W namens de gemeente Arnhem (beslispunt burgemeester), indien de raad de Luchtagenda vaststelt.

### Inleiding

De luchtkwaliteit in Arnhem is nog steeds niet op orde: op enkele plaatsen wordt de wettelijke grenswaarde voor stikstofdioxide nog overschreden of bijna overschreden. Daarnaast zorgt de concentratie stikstofdioxide en roet over de gehele stad nog voor gezondheidsproblemen bij inwoners. Het is dus zaak dat in Arnhem stevig doorgepakt wordt met maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Arnhem heeft op lokaal niveau maatregelen uitgevoerd die de bijdrage van vooral verkeer aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen (stikstofdioxide en roet) hebben verminderd. Het Uitvoeringsprogramma 2005-2010 en het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2011-2015 bevatten een concreet pakket aan maatregelen dat inmiddels is uitgevoerd, dan wel in uitvoering is. Hierdoor zijn de concentraties in Arnhem echter onvoldoende gedaald, zoals blijkt uit zowel berekeningen als metingen. Dit ondanks de inzet vanuit het programma New Energy made in Arnhem (NEMiA).

Arnhem zet in op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Door de al genomen maatregelen, in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), is het potentieel van effectieve maatregelen ingeperkt. Verkeer is in Arnhem echter nog steeds de voornaamste bron. Deze bron is ook door ons zelf te beïnvloeden. Om gefundeerde keuzes te kunnen maken heeft Arnhem de mogelijk nieuwe maatregelen die deze bronnen aanpakken, laten inventariseren en beoordelen op de gestelde doelen. Meer gedetailleerd zijn de uitbreidingsvarianten van de milieuzone onderzocht. Dit heeft al geleid tot het voorstel en besluit voor de milieuzone personenauto's. Deze maatregel is op zichzelf echter onvoldoende om invulling te geven aan onze ambities. Op basis van het overzicht van mogelijke maatregelen hebben wij nu de meest effectieve geselecteerd. Deze nieuwe maatregelen vormen de basis van voorliggende Luchtagenda.



Het ministerie van Infrastructuur en Waterwegen (I&W) maakt zich ook zorgen over de resterende knelpunten in verschillende steden, waaronder Arnhem. De staatssecretaris heeft daarom, in overleg met deze steden, de Aanpassing NSL 2018 naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin zijn extra maatregelen genoemd die bovenop het reeds bestaande pakket komen. Verder wil de staatssecretaris afspraken maken met o.a. Arnhem over aanvullende maatregelen. Deze afspraken worden vastgelegd in een aparte Bestuursovereenkomst met Arnhem. Het ministerie van I&W is bereidt een financiële bijdrage te leveren aan deze maatregelen, welke overeenkomen met de maatregelen uit onze Luchtagenda.

## Beoogd effect

De gestelde emissiereductie doelstellingen uit New Energy made in Arnhem bereiken, met als uiteindelijk doel een betere gezondheid van de inwoners en bezoekers van Arnhem.

## Argumenten

1.1 *Zie Raadsvoorstel*

2.1 *Zie Raadsvoorstel*

3.1 *Door ondertekening van het Bestuursakkoord met het ministerie van I&W wordt de cofinanciering vanuit het Rijk zeker gesteld.*

De staatssecretaris wil graag een Bestuursakkoord ondertekenen met Arnhem, de zogenaamde "Bestuurlijke afspraak voortkomend uit Aanpassing NSL 2018", om zo snel mogelijk de overschrijding van de NO<sub>2</sub> grenswaarde ongedaan te maken en om aan de Tweede Kamer te laten zien dat zij, samen met de steden, vaart maakt met het verbeteren van de luchtkwaliteit in Nederland. Dit Bestuursakkoord is voorafgegaan door een Aanpassing van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2018, waarin ook al maatregelen zijn vastgelegd. De afzonderlijke akkoorden met de verschillende steden moeten gezien worden als contract om nog extra maatregelen aan het NSL toe te voegen.

Daarna wil de staatssecretaris met meer partijen in Nederland een zogenaamd Schone Lucht Akkoord afsluiten in 2019 om de luchtkwaliteit nog verder te verbeteren, om uiteindelijk richting de WHO-norm (is de helft van de huidige EU-norm)

## Kanttelingen en risico's

*Zie Raadsvoorstel*

## Financiën

*Zie Raadsvoorstel*



## **Uitvoering**

Zie Raadsvoorstel

## **Communicatie**

Zie Raadsvoorstel

## **Bijlagen**

### Stukken voor college

- Luchtagenda gemeente Arnhem
- Raadsvoorstel Luchtagenda

### Ter inzage stukken voor college

- Bestuursakkoord "Bestuurlijke afspraak voortkomend uit Aanpassing NSL 2018"

### Stukken voor gemeenteraad

- Raadsvoorstel Luchtagenda
- Luchtagenda gemeente Arnhem

### Ter inzage stukken voor gemeenteraad

–



## Aan burgemeester en wethouders

Zaaknummer	416133	Portefeuillehouder(s)	Cathelijne Bouwkamp
Programmamanager	Paul van Hoof		
Ambtenaar	Peter Swart en Herman Kleinjan	Vertrouwelijk	Nee
Telefoonnummer	026-3774546, 026-3773028	Datum in college	3-12-2019
		Datum fataal	Ja

## Onderwerp: Rapportage Aanpassing NSL 2018

### Voorstel

1. De rapportage voortgang NSL vast te stellen
2. Wethouder Bouwkamp te mandateren om namens het college de brief met rapportage *Aanpassing NSL 2018* over het jaar 2019 te ondertekenen
3. De raad te informeren middels bijgevoegde raadsbrief

### Inleiding

In 2018 heeft het kabinet het besluit *Aanpassing NSL 2018* genomen. In dit besluit, dat een verlengde is van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), worden de laatste knelpunten in Nederland genoemd en zijn maatregelen afgesproken om deze versneld op te lossen. Hierin staat het stikstofdioxide-knelpunt in Arnhem ook genoemd. Op basis van dit besluit heeft minister Van Veldhoven met de gemeente Arnhem een bestuursovereenkomst gesloten. Hierin staan vier maatregelen genoemd die in Arnhem genomen moeten worden om het knelpunt op te lossen. Het Rijk heeft zich in deze overeenkomst vastgelegd op het bijdragen van middelen om de maatregelen te kunnen nemen. De raad van Arnhem heeft hiervoor de cofinanciering ter beschikking gesteld met het vaststellen van de Luchtagenda. De onderstaande vier maatregelen vormen de kern van de Luchtagenda:

1. Milieuzone diesel personenwagens t/m euro 3;
2. Milieuzone bestelverkeer;
3. Ontlasten centrumring;
4. Walstroom Rijnkade.

In de overeenkomst is afgesproken om elk jaar te rapporteren over de voortgang, met behulp van het door het ministerie voorgeschreven model. Daartoe is deze brief opgesteld.

### Beoogd effect

De minister te informeren over de voortgang in Arnhem n.a.v. onze bestuursovereenkomst in het kader van *Aanpassing NSL 2018*.

### Argumenten



**1.1** *In de bestuursovereenkomst Aanpassing NSL 2018 is afgesproken om elk jaar over de voortgang te rapporteren*

Voor een nadere toelichting zie de brief aan de raad.

**Kanttekeningen en risico's**

**1.1** *Omdat de concentratie stikstofdioxide in 2019 berekend is met de Rekentool bestaat het gevaar dat de resultaten te gunstig berekend zijn.*

Voor een nadere toelichting zie de brief aan de raad.

**Financiën**

Er zijn geen financiële consequenties.

**Uitvoering**

De brief aan de minister wordt zo snel mogelijk verstuurd.

**Communicatie**

De raad wordt geïnformeerd met de bijgevoegde raadsbrief.

**Bijlagen**

**Stukken voor college**

- Brief aan de minister
- Raadsbrief rapportage *Aanpassing NSL 2018*

**Stukken voor gemeenteraad**

- Raadsbrief rapportage *Aanpassing NSL 2018*
- Brief aan de minister





## Aan burgemeester en wethouders

Zaaknummer	416133	Portefeuillehouder(s)	Cathelijne Bouwkamp
Programmamanager	Paul van Hoof		
Ambtenaar	Peter Swart en Herman Kleinjan	Vertrouwelijk	Nee
Telefoonnummer	026-3774546, 026-3773028	Datum in college	3-12-2019
		Datum fataal	Ja

## Onderwerp: Rapportage Aanpassing NSL 2018

### Voorstel

1. Wethouder Bouwkamp te mandateren om namens het college de brief met rapportage *Aanpassing NSL 2018* over het jaar 2019 te ondertekenen
2. De raad te informeren middels bijgevoegde raadsbrief

### Inleiding

In 2018 heeft het kabinet het besluit *Aanpassing NSL 2018* genomen. In dit besluit, dat een verlengde is van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), worden de laatste knelpunten in Nederland genoemd en zijn maatregelen afgesproken om deze versneld op te lossen. Hierin staat het stikstofdioxide knelpunt in Arnhem ook genoemd. Op basis van dit besluit heeft minister Van Veldhoven met de gemeente Arnhem een bestuursovereenkomst gesloten. Hierin staan vier maatregelen genoemd die in Arnhem genomen moeten worden om het knelpunt op te lossen. Het Rijk heeft zich in deze overeenkomst vastgelegd op het bijdragen van middelen om de maatregelen te kunnen nemen. De raad van Arnhem heeft hiervoor de cofinanciering ter beschikking gesteld met het vaststellen van de Luchtagenda. De onderstaande vier maatregelen vormen de kern van de Luchtagenda:

1. Milieuzone diesel personenwagens t/m euro 3;
2. Milieuzone bestelverkeer;
3. Ontlasten centrumring;
4. Walstroom Rijnkade.

In de overeenkomst is afgesproken om elk jaar te rapporteren, met behulp van het door het ministerie voorgeschreven model, over de voortgang. Daartoe is deze brief opgesteld.

### Beoogd effect

De minister te informeren over de voortgang in Arnhem n.a.v. onze bestuursovereenkomst in het kader van *Aanpassing NSL 2018*.

### Argumenten

- 1.1 *In de bestuursovereenkomst Aanpassing NSL 2018 is afgesproken om elk jaar over de voortgang te rapporteren*



Op 14 februari 2019 heeft wethouder Bouwkamp een bestuurlijke overeenkomst getekend namens het college, waarin is vastgelegd dat Arnhem een viertal maatregelen zal nemen om het voldoen aan de grenswaarden uit de Wet Milieubeheer ten aanzien van stikstofdioxide te versnellen. De voortgang van deze maatregelen moet elk jaar gerapporteerd worden. Bijgevoegde brief is de rapportage over 2019, berekend met het door het ministerie van I&W voorgeschreven model (Rekentool). Hierin wordt de luchtkwaliteit berekend aan de hand van diverse parameters, zoals wegvakken, omgevingsfactoren en genomen maatregelen, zoals de invoering van een milieuzone.

Het belangrijkste resultaat in deze rapportage is, dat door de verwerking van actuele gegevens over stagnatie én de invoering van de milieuzone personenwagens diesel per 1-1-2019, de concentratie stikstofdioxide bij het knelpunt aan de Eusebiusbuitensingel/Velperbuitensingel net onder de grenswaarde uitkomt (40,3 µg/m<sup>3</sup>). Voor de drie andere maatregelen (milieuzone bestelverkeer, ontlasten centrumring en uitbreiding walstroom aan de Rijnkade) zijn voorbereidingen getroffen en onderzoeken uitgevoerd.

## Kanttekeningen en risico's

- 1.1 *Omdat de concentratie stikstofdioxide in 2019 berekend is met de Rekentool bestaat het gevaar dat de resultaten te gunstig berekend zijn.*

Al jaren is er discussie over een tweetal gegevensbronnen die ervoor zorgen dat voorspellende berekeningen achteraf niet blijken te kloppen met de berekeningen in het jaar zelf: dit zijn de emissiefactoren voor voertuigen en de zogenaamde achtergrondconcentratie uit de Grootschalige Concentratiekaart Nederland (GCN). Een aantal keer is gebleken dat de resultaten in het actuele jaar tegenvielen. De berekeningen die nu met de Rekentool zijn gedaan, worden in de loop van volgend jaar (2020 is de rapportage over 2019) berekend met de Monitoringtool door het ministerie. De enige manier om rekening te houden met de te lage berekening is het nemen van voldoende maatregelen om de concentratie verder naar beneden te brengen.

## Financiën

Er zijn geen financiële consequenties

## Uitvoering

Brief wordt zo snel mogelijk opgestuurd

## Communicatie

De raad wordt geïnformeerd met de bijgevoegde raadsbrief.

## Bijlagen

### Stukken voor college

- Brief aan de staatssecretaris
- Raadsbrief rapportage *Aanpassing NSL 2018*

Ter inzage stukken voor college



–

Stukken voor gemeenteraad

- Raadsbrief

Ter inzage stukken voor gemeenteraad

–



## Aan burgemeester en wethouders

Zaaknummer	415413	Portefeuillehouder(s)	Cathelijne Bouwkamp
Programmamanager	Paul van Hoof		
Ambtenaar	Herman Kleinjan	Vertrouwelijk	Nee
Telefoonnummer	026-3773028	Datum in college	26-11-2019
		Datum fataal	Ja

## Onderwerp: Schone Lucht Akkoord besluit Arnhem

### Voorstel

1. Wethouder Bouwkamp te mandateren om namens het college het Schone Lucht Akkoord (SLA) te ondertekenen.
2. De raad te informeren middels bijgevoegde raadsbrief.

### Inleiding

Arnhem werkt al jaren succesvol aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het *Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2005-2010* en het *Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2011-2015* bevatten een concreet pakket aan maatregelen om luchtverontreiniging op lokaal niveau te verminderen. In 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) gestart, een samenwerkingsprogramma van Rijksoverheid en lokale overheden dat er voor moest zorgen dat Nederland op tijd aan de Europese grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide voldeed. Het NSL werd verlengd tot 2017 en gevolgd door het kabinetsbesluit *Aanpassing NSL 2018*. Dit besluit, waarin ook maatregelen voor Arnhem opgenomen zijn, is bedoeld om de resterende knelpunten waar Europese grenswaarden van luchtverontreiniging worden overschreden, versneld op te lossen.

Op 13 februari 2019 is het raadsvoorstel *Luchtagenda: Naar een schonere lucht in 2025* door de raad vastgesteld. Deze luchtagenda is gestoeld op de bestuursovereenkomst die Staatssecretaris Van Veldhoven in het kader van *Aanpassing NSL 2018* op 14 februari 2019 met het college van de gemeente Arnhem heeft gesloten. In deze bestuursovereenkomst, waarin een rijksbijdrage is opgenomen, legt Arnhem zich vast op de uitvoering van vier hoofdmaatregelen om het resterende knelpunt in Arnhem versneld op te lossen, te weten: milieuzone personenverkeer, milieuzone bestelverkeer, ontlasten centrumring en uitbreiding walstroom aan de Rijnkade. De raad heeft cofinanciering voor deze maatregelen ter beschikking gesteld.

Naast deze vier hoofdmaatregelen bevat de Luchtagenda een pakket aan flankerende maatregelen, die qua uitvoering en dekking nader onderzocht wordt. Met de raad is afgesproken dat het college voor 2021 de maatregelen uit het flankerend beleid zal voorzien van uitgewerkte plannen en deze zal voorleggen aan de raad. In de Luchtagenda staat dat de ambitie van de gemeente Arnhem is om zo snel mogelijk te voldoen aan de WHO-normen voor gezonde lucht. Het college heeft toegezegd extra maatregelen te treffen indien de WHO-norm niet wordt behaald.



Het Schone Luchtakkoord (SLA) is een akkoord tussen de Rijksoverheid, gemeenten en provincies. Het SLA is het vervolg op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en het kabinetsbesluit *Aanpassing NSL 2018*. Het SLA maakt de omslag van het sturen op het voldoen aan Europese grenswaarden bij knelpunten, naar het streven van een permanente verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheidswinst voor iedereen in Nederland. Daarbij wordt toegewerkt naar de WHO advieswaarden voor luchtkwaliteit in 2030. Het SLA sluit uitstekend aan op de doelen en maatregelen van de Luchtagenda en biedt kansen om deze verder tot uitvoering te brengen (zie paragraaf Argumenten).

## Beoogd effect

De huidige Luchtagenda verder tot uitvoering te brengen.

## Argumenten

### 1.1 *Deelname aan het SLA is voor Arnhem aantrekkelijk omdat het aansluit op de doelen en maatregelen van de Luchtagenda.*

Op 13 februari 2019 is het raadsvoorstel *Luchtagenda: Naar een schonere lucht in 2025* door de raad vastgesteld. Het SLA sluit goed aan op de doelen en inhoud van de Luchtagenda en biedt kansen om deze verder tot uitvoering te brengen door mee te doen aan pilots op het gebied van participatie (burgermeetnet), schone havens, mobiele werktuigen/bouwlogistiek en mogelijk houtstook. Dit zijn feitelijk maatregelen die momenteel vallen onder het flankerend beleid waar momenteel nog geen dekking voor is. Ook biedt het de mogelijkheid om actuele flankerende maatregelen als stadsdistributie en transferia verder te brengen.

### 1.2 *Staatssecretaris Van Veldhoven wil op 4 december 2019 het SLA ondertekenen, samen met provincies en gemeenten.*

Het SLA is een akkoord tussen de Rijksoverheid, gemeenten en provincies. Het SLA is het vervolg op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en het kabinetsbesluit *Aanpassing NSL 2018* waar Arnhem aan deelneemt. Het SLA maakt de omslag van het sturen op het voldoen aan Europese grenswaarden bij knelpunten, naar het streven van een permanente verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheidswinst voor iedereen in Nederland. Daarbij wordt toegewerkt naar de WHO advieswaarden voor luchtkwaliteit in 2030. Partijen stellen als doel om 50% gezondheidswinst uit binnenlandse bronnen in 2030 ten opzichte van 2016 te realiseren.

## Kanttekeningen en risico's

### 1.1 *Ondertekening van het akkoord houdt niet alleen het onderschrijven van de gezamenlijke uitgangspunten en ambities in, maar ook het committeren aan acties en maatregelen in het akkoord.*

Er is een bepaling opgenomen ter verduidelijking voor derden dat het akkoord en de acties en maatregelen van de uitvoeringsagenda een inspanningsverplichting betreffen en geen juridisch afdwingbaar recht.

### 1.2 *Financiering is nog niet geregeld.*

Het ministerie van I&W geeft aan dat er rijksbudget (50 miljoen) beschikbaar is voor rijksmaatregelen, ondersteuning van gezamenlijke opgaven (toezicht etc.), pilots, onderzoek en innovatie en tenslotte samenwerking t.b.v. hoogblootgestelde gebieden. Er is uitsluitend sprake van cofinanciering; eigen inzet van de gemeente is een vereiste (zie paragraaf Financiën).



## Financiën

Er zijn momenteel nog geen afspraken gemaakt over de financiële uitwerking n.a.v. het uitvoeren van maatregelen uit het SLA. Naar verwachting zal dit begin 2020 duidelijk worden. Arnhem kiest voor pilots en maatregelen binnen het SLA die goed aansluiten op of in het verlengde liggen van onze Luchtagenda. De maatregelen en betreffende cofinanciering zullen t.z.t. aan de raad worden voorgelegd.

## Uitvoering

Ondertekening van het SLA door wethouder Bouwkamp (namens het college). Ondertekening vindt volgens laatste berichtgeving plaats op 4 of 13 december.

## Communicatie

De raad wordt geïnformeerd met de bijgevoegde raadsbrief.

## Bijlagen

### Stukken voor college

- Definitieve conceptversie Schone Lucht Akkoord
- Raadsbrief

### Ter inzage stukken voor college

–

### Stukken voor gemeenteraad

- Raadsbrief

### Ter inzage stukken voor gemeenteraad

–



## Aan burgemeester en wethouders

Zaaknummer		Portefeuillehouder(s)	
Programmamanager			
Ambtenaar		Vertrouwelijk	Nee
Telefoonnummer		Datum in college	27 mei 2020
		Datum fataal	Nee

## Onderwerp: Burgermeetnet plan van aanpak

### Voorstel

1. Te besluiten de subsidieregeling burgermeetnet Arnhem 2020 vast te stellen

### Inleiding

Met het amendement "Meten is weten" van februari 2019 (19A01), die de Luchtagenda heeft aangepast, heeft de raad het college opgedragen om samen met burgers en milieuorganisaties een meetnet te realiseren. Dit meetnet dient om inzicht te krijgen in de luchtkwaliteit in Arnhem en tegelijk bij te dragen aan het bewustzijn van inwoners over luchtkwaliteit en hun handelingsperspectief. Een burgermeetnet past in de huidige trend van burgerparticipatie en de ambitie om toe te werken naar een meer netwerkende, samenwerkende en responsieve overheid. Tot slot stimuleert het burgermeetnet citizen science, waardoor samenwerking tussen onder meer burgers, overheden en kennisinstellingen wordt bevorderd. In Arnhem zijn al verschillende organisaties actief op het gebied van het meten van luchtkwaliteit én op het gebied van bewustwording. Vanaf het begin is steeds contact geweest met de Arnhemse Luchtwachters en met de Gelderse Natuur en Milieu Federatie (GNMF). Samen met deze organisaties zijn de eerste stappen gezet voor dit plan. Later is ook contact gezocht met de GGD Midden Gelderland en het RIVM, omdat zij ook veel ervaring hebben met meten en omdat het RIVM al bezig is met meetnetten met burgers in andere steden. Ook de ODRA en RadboudUniversiteit zijn aangesloten bij de projectgroep die is ontstaan. Kort geleden is ook samenwerking gezocht met Stichting Arnhems Peil en hun Luchtdata-project, omdat zij al gestart zijn met een meetnet. Om de verdere uitbouw van het burgermeetnet te stimuleren is een subsidieregeling opgezet, die zowel nieuwe deelnemers zal helpen bij de aanschaf van een luchtmeter, als bestaande deelnemers zal compenseren voor de kosten die zij al gemaakt hebben voor hun meter.

### Beoogd effect

Inwoners van Arnhem stimuleren om de luchtkwaliteit te meten en de gegevens ter beschikking te stellen via verschillende websites. Daarmee wordt de bewustwording van inwoners van Arnhem ten aanzien van luchtkwaliteit vergroot.

### Argumenten



**1.1 Inwoners van Arnhem die zich willen inzetten voor het meten van de luchtkwaliteit worden met een kleine bijdrage gestimuleerd.**

Om mee te kunnen doen met het burgermeetnet dienen inwoners van Arnhem een meter aan te schaffen die ongeveer € 35,- kost. Samen met de Gelderse Milieu federatie worden bouwworkshops georganiseerd waarbij de meters in elkaar gezet worden en waarin wordt uitgelegd hoe de meters in gebruik genomen kunnen worden. Belangrijk daarbij: de gegevens moeten ter beschikking gesteld worden via de website van [Luftdaten.info](http://Luftdaten.info) en de website van het RIVM, [samenmetenaanluchtkwaliteit.nl](http://samenmetenaanluchtkwaliteit.nl). Om ervoor te zorgen dat de inwoners gestimuleerd worden om de gegevens daadwerkelijk ter beschikking stellen, is de subsidieregeling opgesteld, waarbij € 17,50 bijgedragen wordt, waarin deze voorwaarde is opgenomen. De meters die aangeschaft kunnen worden zijn fijn stofmeters. Echter, stikstofdioxidemeters worden niet uitgesloten.

**Kanttekeningen en risico's**

**1.1 Er is al een groep inwoners die al meters hebben aangeschaft, die mogelijk over het hoofd gezien worden.**

Via het Luchtdata-project is al een groot aantal inwoners aan het meten. Die hebben al een meter uit eigen middelen aangeschaft. Er bestaat een kans dat er straks twee meetnetten naast elkaar bestaan in Arnhem. Om dit te voorkomen, hebben we samenwerking gezocht met het Luchtdata-project en stellen we ook voor deze inwoners dezelfde € 17,50 ter beschikking. Hiermee borgen we dat alle inwoners van Arnhem die een bijdrage willen leveren aan het burgermeetnet gelijk behandeld worden.

**1.2 Meters die aangeschaft worden en waarvoor subsidie beschikbaar wordt gesteld moeten wél betrouwbaar zijn.**

Er zijn meerdere meters in de markt, die in sommige aspecten van elkaar verschillen en dus ook soms min of meer betrouwbare gegevens kunnen opleveren. Om te voorkomen dat er allerlei verschillende meters worden ingezet, is contact gelegd met het RIVM, die adviezen zal geven over de in te zetten meters. Conformiteit met de wensen en adviezen van het RIVM is als voorwaarde in de subsidieregeling opgenomen.

**Financiën**

De subsidieregeling loopt vanaf de datum van besluitvorming tot 1 juli 2021. Per adres in Arnhem kan maximaal voor twee meters subsidie gevraagd worden. De subsidie bedraagt € 17,50 per meter en het subsidieplafond is € 10.000,-.

De subsidie wordt gedekt vanuit de begroting van het programma New Energy made in Arnhem.

**Uitvoering**

De subsidieregeling wordt uitgevoerd door het team van NEmiA. De bouwworkshops worden samen met GNM uitgevoerd, zodra fysieke bijeenkomsten weer toegestaan zijn.

**Communicatie**

De communicatie over deze regeling zal in eerste instantie verlopen via het GNM, omdat zij een bestand met geïnteresseerden hebben en via het Luchtdata-project, die al een bestand met deelnemers hebben. Parallel zal de subsidieregeling via de Staatscourant bekend gemaakt worden en via onze website.





## Bijlagen

### Stukken voor college

- Subsidieregeling burgermeetnet Arnhem 2020

### Ter inzage stukken voor college

–

### Stukken voor gemeenteraad

- Raadsbrief subsidieregeling burgermeetnet

### Ter inzage stukken voor gemeenteraad

–

Maatregel	kosten	rijk	eigen	dossier
MZ personen diesel	520.000		0 520.000	RvdZ
MZ bestel	321.000	160.000	160.000	RvdZ
Walstroom Rijnkade	850000	425000	425000	CB
Dosering buiten de stad	530000	265000	265000	RvdZ
Vrachtwagens en taxi's uit	25000		0 25000	
Flankerend				
Stimulering brommers/snor	150000		0 150000	CB?
Gemeentelijk wagenpark	150000		0 150000	CB
Stadsdistributie	50000		0 50000	RvdZ
Transferia	350000		0 350000	RvdZ
Houtstook	50000		0 50000	CB
	2.996.000	850000	2.145.000	

nieuwe dekking gevraagd:

780.000

dekking

raadsbesluit MJPB

nieuw

Project Rijnkade (waterschap, provincie etc)

nieuw

nieuw

nieuw

70000 al gereserveerd in NEmiA

Bereikbaarheid Binnenstad

Bereikbaarheid Binnenstad

nieuw

## **Op weg naar een zero-emissie doelgroepenvervoer**

Gemeente Arnhem, Peter Swart, Maud Wolf, 14/2/2019

Onderstaand wordt aangegeven wat vanuit de gemeente Arnhem de weg is naar zero-emissie doelgroepenvervoer, waar de ambities zijn vastgelegd en worden aanbevelingen gedaan voor de aanbesteding.

### ***De weg naar zero emissie doelgroepenvervoer***

Doel is uiteindelijk een zero-emissie doelgroepenvervoer. Daarin zien wij de volgende stappen:

- naar een efficiënter vervoer: naar minder vervoer en efficiënter organiseren
- gefaseerd naar zero-emissie, daarvoor langdurige contracten aangaan en de markt uitdagen
- splits het in percelen, voor Arnhem een eigen perceel

### ***Vastgestelde doelen en ambities***

In het programma New energy made in Arnhem (NemiA, vastgesteld sept 2015, zie bijlage 1) zijn ambities opgenomen op weg naar energieneutraliteit, met ambities en acties voor duurzame mobiliteit, luchtkwaliteit en de voorbeeldige gemeente (gemeente geeft het goede voorbeeld). De volgende ambities zijn opgenomen in NemiA:

- Duurzame mobiliteit (blz 29):
  - o Korte termijn (t/m 2020): uitbreiding bijdrage duurzame brandstoffen met 85.000 GJ tot 305.000 GJ
  - o Lange termijn (voor 2050): een uitstootvrije mobiliteitssector
- Luchtkwaliteit (blz 31):
  - o Korte termijn (t/m 2020): 10 % reductie van roet- en stikstofdioxideconcentratie, bovenop de autonome reductie, ten opzichte van 2015
  - o Lange termijn (voor 2050): Bijdrage van verkeer aan concentraties roet en stikstofdioxide is nul
- Voorbeeldige gemeente (blz 38):
  - o De gemeente wil, daar waar mogelijk, innovatiegericht inkopen en aanbesteden stimuleren: bij innovatiegericht inkopen wordt gezocht naar een innovatieve oplossing of laat de gemeente ruimte aan de ondernemer om een innovatieve oplossing aan te bieden

In NemiA zijn de volgende acties opgenomen:

- Opnemen eisen en criteria mbt emissies door verkeer in aanbestedingen (actie B40, blz 46)
- Verschonen van het vervoer in Arnhem (actie B41, blz 46)
- Het daar waar mogelijk aanmoedigen van innovatiegericht inkopen (en aanbesteden). Bij innovatiegericht inkopen wordt gezocht naar een innovatieve oplossing of laat de gemeente ruimte aan de ondernemer om een innovatieve oplossing aan te bieden (actie C32, blz 48)
- Bepalen van CO<sub>2</sub>-footprint gemeentelijke organisatie (actie C28, blz 49)
- Bepalen CO<sub>2</sub>-reductie ten opzichte van footprint voor gemeentelijke organisatie (actie C29, blz 49)
- Ontwikkelen van systeem voor opladen E-voertuigen via trolley netwerk (B33)
- Uitrol laadinfrastructuur (B34)

Naar aanleiding van acties C28 en C29 is de gemeente Arnhem bezig met het bepalen van de CO<sub>2</sub>-footprint van de eigen organisatie, waarbij er CO<sub>2</sub>-reductiedoelen worden bepaald. Dit wordt vastgelegd in een Klimaatplan. Planning is om in september 2019 ons te laten certificeren voor de CO<sub>2</sub>-prestatieladder, met daarbij de vaststelling van CO<sub>2</sub>-reductiedoelen uit het Klimaatplan. Het doelgroepenvervoer (voor perceel Arnhem) valt onder de CO<sub>2</sub>-footprint van de gemeente Arnhem en heeft een relatief grote impact op de CO<sub>2</sub>-footprint en zal daarmee ook onderdeel uitmaken van de uit te werken CO<sub>2</sub>-reductiedoelen.

De acties met betrekking tot laadinfrastructuur hebben geleid tot een pilot bij het trolleyneet én een concessie voor laadinfra: dat wil zeggen dat binnen de gemeente Arnhem op elke gewenste plek een oplaadmogelijkheid kan komen, inclusief snelladers (check bij andere gemeenten of zij ook aangesloten zijn bij concessie van Provincie!)

In aanvulling op de gestelde doelen in NemiA is op 13 februari de Luchtagenda (zie bijlage 2) vastgesteld met daarin concrete maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit in Arnhem.

In de Luchtagenda is opgenomen (A.6.2 Inkoop en aanbesteding, blz 14):

De gemeente Arnhem heeft een voorbeeldfunctie. Daarom zullen binnen de procedures voor inkoop en aanbesteding eisen of gunningscriteria worden opgenomen die aangrijpen op voertuigen of mobiele werktuigen die een negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. Dat wil dus zeggen dat er emissie-eisen opgenomen worden in de procedures. Dit is doorgaans indirect: bij aanbestedingen van diensten in de openbare ruimte, zoals groenonderhoud en aannemerswerk (bestrating, straatmeubilair etc), en bij doelgroepenvervoer, huisvuilophaaldiensten en bijvoorbeeld aggregaten bij evenementen. Het kan ook direct zijn, zoals bij ons eigen wagenpark. Deze regels worden gecombineerd met regels die de CO<sub>2</sub> emissies moeten reduceren (klimaatbeleid).

### ***Aanbevelingen aanbesteding doelgroepenvervoer***

Naar aanleiding van bovenstaande geven we de volgende aanbevelingen mee voor de aanbesteding:

- de ambities zoals hierboven beschreven en door de raad vastgesteld in de uitgangspunten meegeven.
- zero-emissie mee te geven als ambitie met een gefaseerde aanpak. Bijvoorbeeld eerste 10 % zero-emissie vanaf 3 jaar na ingang van de aanbesteding en vervolgens per jaar 10 % aanvullend naar zero-emissie. Als marktpartij het sneller kan, dan wordt dat beloond via gunningscriteria.
- uitgaan van langere contracten zodat de markt ook kan anticiperen op de ambities en kan redeneren vanuit exploitatie en afschrijvingstermijnen en niet vanuit investeringen. Tusse 5 en 10 jaar
- in aanbesteding stimuleren zo efficiënt mogelijk te vervoeren, waarbij klantvriendelijkheid niet uit het oog wordt verloren.
- splits het in aparte percelen. Zodat elke gemeente zijn eigen ambitie kan inzetten en zelf betalen....

Een inschatting van eventueel extra benodigde kosten naar een zero-emissie doelgroepenvervoer is lastig te maken. Als bovenstaande aanbevelingen goed worden meegenomen in de aanbesteding hoeft het niet extra geld te kosten. Op basis van TCO en geschat aantal voertuigen kan wel een inschatting gemaakt worden, maar het stellen van eisen en gebruiken van gunningscriteria is nooit te voorspellen hoe de ondernemers de investering in duurzame voertuigen verwerken in hun aanbod. Nogmaals: langer contract zorgt voor lagere extra kosten, vanwege langere afschrijvingstermijn.

Bijlagen:

1- Programma New energy made in Arnhem

2- Luchtagenda

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 29 mei 2020 10:05  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: offerte  
**Bijlagen:** Aanbiedingsbrief Gemeente Arnhem voorstel infoavond en bouwworkshops.pdf; OF-00001 [redacted].pdf; Gemeente Arnhem - offerte tbv info avond en bouwworkshops.pdf

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 19 maart 2020 14:55  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: offerte

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 19 februari 2020 16:41  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** offerte

Hallo [redacted],

Bijgaand ontvang je de offerte + aanbiedingsbrief voor de informatieavond en de bouw-workshops. Ik heb de offerte van [redacted] hierin opgenomen maar stuur het je separaat toch even mee. In de offerte gaan we ook in op het mogelijke vervolg, naar aanleiding van je uitvraag.

Ik hoor graag of je er zo in kunt vinden. Ondertussen zijn we natuurlijk al volop bezig met de voorbereidingen 😊

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
[redacted]  
[redacted]



De vereniging GNMf werkt aan een mooi en duurzaam Gelderland.  
Blij met ons werk? [Word lid](#) of steun ons met een [donatie](#).

## **Aanleiding**

De gemeente wil samen met betrokken inwoners, ondernemers en (milieu)organisaties een fijnmazig netwerk van sensoren opzetten die de luchtkwaliteit meten. In dit 'burgermeetnet' gaan deelnemers met behulp van zelfgebouwde sensoren aan de slag met het meten van de luchtkwaliteit. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij het RIVM-initiatief 'Samen meten aan luchtkwaliteit'. Het burgermeetnet zorgt voor meer kennis, bewustwording en inzicht in de luchtkwaliteit in de gemeente Arnhem.

## **Burgermeetnet Arnhem – voorbereidingsfase**

Het traject om het burgermeetnet goed van de grond te krijgen, verloopt in een aantal fasen. De voorbereidingsfase bestaat uit:

- De informatieavond op 20 februari 2020. Tijdens deze avond krijgen belangstellenden informatie over het burgermeetnet en kunnen zij zich hiervoor aanmelden.
- De bouw-workshops. Tijdens deze workshops bouwen de deelnemers onder begeleiding hun eigen sensor.

De gemeente Arnhem heeft de Gelderse Natuur en Milieufederatie gevraagd om partner te zijn in de voorbereidingsfase. Dit doen wij graag. Het belang van schone lucht zien wij als een gemeenteschappelijk belang. Zoals afgesproken nemen wij onze uren voor de bijeenkomst op 20 februari dan ook graag voor onze rekening. De kosten van derden zoals de locatie, catering, avondvoorzitter en presentjes voor de sprekers, worden aan u doorberekend. Voor het traject van de bouw-workshops hebben we afgesproken dat wij u een offerte sturen. Deze ontvangt u hierbij.

## **Bouw-workshops**

Onder deskundige begeleiding van [REDACTED] en [REDACTED] van Luchtwachters Arnhem bouwen de deelnemers van het burgermeetnet hun eigen, betrouwbare sensor. Wij gaan uit van 3 workshops met maximaal 30 deelnemers per workshop. Als locatie hebben wij inmiddels een optie genomen bij De Molenplaats, Arnhem. De data die vooralsnog gepland staan zijn:

- Dinsdagavond 10 maart, 19.30 – 21.30 uur
- Donderdagavond 12 maart, 19.30 – 21.30 uur
- Zaterdagochtend 14 maart, 10.00 – 12.00 uur

De workshop duurt in totaal 2 uur en bestaat uit:

- Inloop met koffie/thee
- Presentatie
- Zelf bouwen onder begeleiding

De sensoren worden vooraf deels in elkaar gezet, zodat er tijdens het bouwen bijna niets fout kan gaan en het ook voor iedereen leuk is om te doen. Deelnemers krijgen een handleiding mee over hoe zij de sensor thuis moeten monteren. Er zijn twee uur begroot voor telefonische nazorg.

De kosten van [REDACTED] zijn in de offerte opgenomen. [REDACTED] heeft aangegeven zich vrijwillig in te zetten voor het project.



## **Werkzaamheden Gelderse Natuur en Milieufederatie**

De werkzaamheden die door ons worden gedaan voor de bouw-workshops:

- Deelnemers uitnodigen voor bouw-workshops met keuze uit één van de drie data.
- Offertes opvragen locaties en keuze maken, in overleg met gemeente.
- Afstemming met de workshopsbegeleiders.
- Administratie, regelwerk en communicatie rondom de aanmeldingen.
- Aanwezigheid tijdens de drie workshops.
- Terugkoppeling na afloop naar deelnemers, gemeente Arnhem en Luchtwachters Arnhem.
- Nieuws/persbericht met foto voor website gemeente en GNMf

Na de bouw-workshops, start de beheerfase. De gemeente zal hier binnenkort invulling aan geven.

### **Planning**

Informatieavond	20 februari
Vorbereiding bouw-workshops	15-25 februari
Drie bouw-workshops	10, 12 en 14 maart
Nazorg en afronding	15-31 maart
Terugkoppeling	1-15 april

### **Afbakening**

Als er niet voldoende deelnemers voortkomen uit de informatiebijeenkomst, zal er een aanvullend geworven moeten worden. Dit is niet meegenomen in de offerte.

De kosten voor de sensoren zijn niet meegenomen in de offerte. Er zijn verschillende opties, waarin de gemeente nog een keuze moet maken. Ook de bijdrage van de deelnemers moet nog worden vastgesteld.

Wij zijn uitgegaan van de medewerking en beschikbaarheid van [REDACTED] van Luchtwachters Arnhem om de deelnemers te begeleiden.

### **Vervolg**

Na de voorbereidingsfase volgt de beheerfase. U heeft aangegeven 2 tot 3 jaar te willen meten met het burgermeetnet en ons gevraagd of we tijdens deze fase een rol willen/kunnen spelen. Het gaat daarbij om volgende werkzaamheden:

- zorgen voor de aanschaf van materiaal voor de bouw van sensoren
- het geven van bouwworkshops
- het beschikbaar stellen van een bruikleenovereenkomst
- zorgen voor het onderhoud en beheer van de sensoren
- contacten onderhouden met het RIVM en de deelnemers
- het organiseren van informatieve 'terugkom'-avonden (bijv. eens per (half) jaar) om kennis en ervaringen uit te wisselen, deelnemers over de voortgang te informeren en hen aan het project te blijven binden.

Wij zien voor ons dat de GNMf hierin een 'loketfunctie' vervult; waarbij wij zorgdragen voor het hele proces en voor de meer technische ondersteuning (eerste vier bullets) samenwerken met bijvoorbeeld de Arnhemse Luchtwachters. Voor het technische deel hebben wij namelijk zelf geen medewerkers. Als u dit een goede werkwijze lijkt, kunnen wij hiervoor een passende aanbieding doen.

Aanvullend hebben wij eerder met u gesproken over een communicatiecampagne gericht op de inwoners. Doel van de campagne is om inwoners bewust te maken van het belang van schone lucht, informatie hierover te verstrekken en aan te zetten tot ander gedrag op het gebied van bijvoorbeeld houtstook en mobiliteit.

Ook dit onderdeel werken we graag nader met u uit.

## Kostenopgave voorbereidingsfase

### a. Bijeenkomst 20 februari 2020

Investering GNMF:

Voorbereiding 2019/2020 64 uur à 90 euro

Uitvoering 24 uur à 90 euro

GNMF verzorgt voor deze bijeenkomst:

- Communicatie: afstemming, uitnodigingstekst, persbericht, nieuwsbericht, foto
- Administratie: registratie deelnemers, terugkoppeling achteraf
- Organisatie: locatie, catering

### Uw investering

Kosten van derden

- Avondvoorzitter [REDACTED] 680 euro
- Locatie Showroom 600 euro vaste kosten, drankjes op nacalculatie
- Drie presentjes voor de sprekers 42 euro

De kosten van derden worden aan u doorberekend.

### b. Drie bouw-workshops

Coördinatie, organisatie en communicatie, zoals omschreven.

40 uur à 90 euro	3.600 euro
------------------	------------

Kosten [REDACTED] (zie bijlage)	1.412 euro
---------------------------------	------------

Locatie Molenplaats huur drie dagdelen	300 euro
--	----------

Koffie/thee op nacalculatie	PM
-----------------------------	----

### c. Vervolg beheerfase

Kan na overleg nader worden uitgewerkt.

*Genoemde bedragen zijn excl. 21% BTW*

## Overzicht

	Specificatie	Bedrag excl. BTW	Voor rekening van
<b>Informatieavond</b>			
Vorbereiding door GNMF	88 uur à 90 euro	7.920	GNMF
Kosten derden	Locatie Avondvoorzitter Presentjes	1.322	Gemeente Arnhem
Koffie/thee/drankjes		Op nacalculatie	Gemeente Arnhem
<b>Drie bouw-workshops</b>			
Werkzaamheden GNMF (communicatie, administratie, organisatie)	40 uur à 90 euro	3.600	Gemeente Arnhem
Inhoudelijke ondersteuning [REDACTED]		1.412	Gemeente Arnhem
Locatie Molenplaats	Huur 3 x 100 euro	300	Gemeente Arnhem
Koffie/thee		Op nacalculatie	Gemeente Arnhem

## Groslijst potentiële aanvullende maatregelen korte termijn - gemeente Arnhem

voorkeur Arnhem?

	Nummer	Maatregel	Effect NO2-knelpunten	Effect Reductie-doelstelling 2020	Kosten	Maatschappelijke kosten	Realiseerbaarheid*	Synergie met geluidbeleid	Synergie met mobiliteitsbeleid	Synergie met klimaatbeleid	
		<b>B.I PERSONEN- en BESTELVERKEER - EMISSIES</b>									
J	1	B.I.1 Instellen MZ personenverkeer t/m Euro 3, cf huidige omvang	2	2	3	3					Op basis van de eerder RHDHV-rapportage blijkt dat er een relevant effect is op het knelpunt en ook een daling van de emissie v werkt dit, ondanks de kleine zone, door in een groter gebied.
	2	B.I.2 Instellen MZ bestelverkeer t/m Euro 3, cf huidige omvang	2	2	3	4					
	3	B.I.3 Instellen MZ scooters/brommers	0	0	3	2					De bijdrage van scooters en brommers is te klein om een "meetbaar" effect te sorteren. Specifiek ter hoogte van de fietspaden maar de score voor de stad als geheel is beperkt.
J	4	B.I.4 Verder verschonen gemeentelijk wagenpark		0	3	0					De gemeente heeft al circa 60% voertuigen verschoond . De nog niet verschoonde voertuigen representeren een beperkt aantal voertuigkilometers in de stad. Het effect op de luchtkwaliteit en emissies is daarmee beperkt.
J	5	B.I.5 Elektrisch autodelen in de wijk	0	0	1	1					Op het geheel aan voertuigkilometers draagt deze maatregel beperkt bij. Waarschijnlijk is ook dat de gebruikers als alternatief v Het verschil met elektisch is dan in termen van luchtkwaliteitswinst beperkt.
		<b>B.II BUSSEN en VRACHTVERKEER - EMISSIES</b>									
J	1	B.II.1 Aanscherpen eisen MZ vrachtverkeer Euro VI per 2020	2	2	2	3					De huidige eisen van de MZ zijn Euro IV. Euro VI voertuigen substantieel schoner. Maar in de huidige situatie zijn er al relatief v
J	2	B.II.2 Optimaliseren Bouwlogistiek	1	0	2	2					Wanneer zoveel wordt voorkomen wordt het bouwverkeer afwikkelt via de knelpuntlocatie is enig effect mogelijk op deze speci beperkt.
	3	B.II.3 "Motor uit" voor stilstaande vrachtwagens met koeling	0	0	1	1					Op specifieke locaties waar vrachtwagens nu lang stilstaan kan er voor omwonenden en chauffeur een relevant effect zijn. Voor

		B.III	VERKEER OVERIG - VOLUME EN DOORSTROMING								
J	1	B.III. 1	Hernieuwde stadsdistributie/distributiecentra	1	1	3	1				Door stadsdistributie kan het aantal ritten met vrachtwagens en bestelbusjes relevant worden verminderd. Doordat tevens wordt verwacht dat de mobiliteit zal verbeteren. Mogelijk ook een relevant effect wanneer de maatregel een grotere omvang bereikt.
J	2	B.III. 2	Streng parkeerbeleid In en rondom centrum	0	0	2	2				De beperking van het aantal ritten door parkeerbeleid in relatie tot het totaal aantal ritten in de stad is te verwaarlozen. Er is daardoor geen negatief effect te verwachten.
J	3	B.III. 3	P+R's & shuttle-bussen rondom Ring	0	0	4	1				Als op zichzelf staande maatregel is er een beperkte vermindering van voertuigbewegingen te verwachten. Daarmee is het effect klein.
J	4	B.III. 4	Snel fietsroutes woon-werk	0	0	3	1				Als op zichzelf staande maatregel is er een beperkte vermindering van voertuigbewegingen te verwachten. Daarmee is het effect klein.
J	5	B.III. 5	Voortzetten stimuleren elektrische fiets	0	0	2	1				Als op zichzelf staande maatregel is er een beperkte vermindering van voertuigbewegingen te verwachten. Daarmee is het effect klein.
	7	B.III. 7	Belonen chauffeurs voor goed/zuinig rijgedrag	0	0	1	1				Zuinig rijgedrag kan invloed hebben op de emissies bij het optrekken. Dit kan met name voor slecht afgestelde voertuigen een enigszins positief effect te verwachten.
		B.IV	HUISHOUDENS & KANTOREN								
	1	B.IV. 1	Bewustwording houtstook particulieren	0	0	1	2				De bijdrage van houtstook op roet is relevant. Wanneer dit substantieel wordt teruggedrongen is dan ook een effect te verwachten.
J	2	B.IV. 2	Vuurwerkverbod	0	0	0	1				Vuurwerk levert (afhankelijk van de weercondities) eens in jaar een meetbare piek van fijn stof. Over het jaar gemeten is de impact daarvan gering.
		B.V	OVERIGE BRONNEN								
J	1	B.V.1	Uitbreiding walstroom	0	0	2	2				De hoeveelheid boten die potentieel gebruik gaat maken is beperkt. Daarmee is er geen "meetbaar" effect.
	2	B.V.2	Schoon aanbesteden bouw (mobiele en stationaire brn)	0	1	2	3				Aan pompen, aggregaten en schovels en dergelijke dieselbronnen die in de bouw worden ingezet zijn de emissie-eisen beperkt. (pompen) en doordat deze bronnen nog relatief vies zijn is er enige effect te verwachten op de stad als geheel.
		B.VI	OVERIGE MAATREGELEN EN FLANKEREND BELEID								
	1	B.VI. 1	Bescherming gevoelige bestemmingen	0	0	1	1				Voor de emissies of concentraties buiten heeft deze maatregel uiteraard geen effect. Maar ter bescherming van kwetsbare gebieden is het noodzakelijk.
		B.VII	NIET-GEMEENTELIJKE MAATREGELEN								
	1	B.VII. 1	Trajecctcontrole A12	0	0	1	1				De bijdrage van de snelweg in de stad is beperkt. Met trajectcontrole kan een beperkte reductie van de emissies van het hoofdverkeer mogelijk zijn, maar is echter beperkt.
	2	B.VII. 2	Trajecctcontrole Pleyroute	0	0	1	1				
				4	4						
				4	4		4	3	3	3	

\*) Realiseerbaarheid: hierin is meegenomen de mate van haalbaarheid BUITEN de bevoegdheid van de gemeente (nationaal en regionaal beleid en regelgeving) alsmede de mate waarin het project technisch te realiseren is binnen de gewenste termijn.

Uit aantekeningen Robert:

0	geen/nauwelijks effect					<50 k	<50 k
1	enig effect	50-200	50-200				
2	relevant effect					200 -	200 -
3	substantieel effect					500 -1M	500 -1M
4	DOELSTELLING					> 1M e	> 1M e

	A.IV	HUSHOUDENS						
1	A.IV.1	Gasloze wijk - Schuijtgroaf	0,5	0,5	0	0,5	0	0

1. Wat is de resterende opgave binnen je gemeente (aantal overschrijdingen, zijn de overschrijdingen die RIVM aangeeft wat jullie betreft terecht of is er aanleiding op bijlage 6 opmerkingen er op te maken?

Het gaat in Arnhem om 3 overschrijdingslocaties langs 1 straat, de Velperbuitensingel/ Eusebiusbuitensingel. Het betreft dezelfde drie locaties als in 2017.

De monitorrapportage 2019 zal voor Arnhem een achterhaald beeld laten zien voor 2018, wat we in bijlage 6 nader zullen toelichten. Bij deze een korte verklaring: de maatregelen die wij nemen, ook in de Aanpassing NSL 2018, moeten namelijk op de één of andere manier verwerkt worden in de invoergegevens. De (verkeerskundige) onderbouwing van een andere invoer met name met betrekking tot stagnatie, voor de Monitoringstool was echter niet op tijd af. Vandaar dat er nog "oude" gegevens gebruikt zijn die uiteraard leiden tot ongeveer dezelfde uitkomsten als het jaar daarvoor.

Het is helaas niet mogelijk om nog deze maand met de verkeerskundige onderbouwing opnieuw met de monitortool te rekenen. De onderbouwing zal naar verwachting op zijn vroegst in december 2019 gereed zijn. In 2020 verwachten we de (verkeerskundige) onderbouwing wel klaar te hebben en zullen we andere invoergegevens gaan gebruiken. Dit geldt voor alle maatregelen die invloed hebben op de doorstroming.. Dit zullen we in bijlage 6 nader toelichten.

2. Wanneer verwacht je dat de overschrijdingen oplossen 2019, 2020 of later?

In 2020 zullen we voor het zichtjaar 2019 wel werken met de verkeerskundig onderbouwde invoergegevens. Daarnaast werken we nu aan de invoering van de dosering en de milieuzone bestelverkeer. Deze maatregelen zullen pas in de loop van 2020 effect krijgen (MZ Bestel wordt, net als in de nadere steden pas in oktober 2020 echt ingevoerd). Daarnaast geldt dat uit onderzoek van TNO blijkt dat vanaf het zichtjaar 2018 geen knelpunten meer voor Arnhem verwacht worden vanwege de sterk dalende achtergrondconcentraties en de autonome verschoning van het wagenpark ter plaatse. Indien er geen daling optreedt van de achtergrondconcentratie, geeft TNO aan dat er mogelijk nog enkele hardnekkige knelpunten in Arnhem overblijven met risico's van overschrijdingen tot 2020.

3. Welke maatregelen uit Aanpassing NSL 2018 moet nog uitgevoerd worden en welk effect verwacht je dat dat op de overschrijdingen heeft. Verwacht je dat overschrijding daarmee sneller opgelost wordt?

Zie onderstaande opsomming en tabel waarin per maatregel de stand van zaken wordt weergegeven. Wij gaan er nog steeds van uit dat deze aanvullende NSL-maatregelen bijdragen aan het sneller beëindigen van overschrijdingslocaties.

- Instellen milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel). Ingevoerd per 1 januari 2019. **De exacte effecten op de luchtkwaliteit worden vastgesteld met het bovengenoemde onderzoek**
- Milieuzone bestelverkeer. Uitbreiding milieuzone naar Bestelverkeer Diesel Euro 3, die zal worden ingevoerd per oktober 2020. In combinatie met de milieuzone personenwagens diesel is het verwachte effect 0,5 µg/m<sup>3</sup> (toename van 0,3 µg/m<sup>3</sup> ten opzicht van situatie met alleen milieuzone personenwagens). (Financiering Arnhem € 161.000; Rijk € 160.000)
- Dosering verkeer buiten de stad: Er zijn twee locaties aan de rand van de stad waar verkeer, dat niet in de binnenstad hoeft te zijn, omgeleid kan worden. In het voorjaar van 2019 is een onderzoek uitgevoerd naar het aandeel doorgaand verkeer dat zich op de Centrumring



bevindt (waar de knelpunten zich bevinden). Een nadere analyse en uitwerking n.a.v. dit onderzoek worden na de zomer verwacht. Op basis van de nu voorhanden zijnde gegevens wordt een effect van ca. 0,5 µg/m<sup>3</sup> verwacht. (Financiering Arnhem € 265.000; Rijk € 265.000)

- Walstroom Rijnkade: Op basis van de planning van ligplaatsen 2018 is berekend dat elektrificeren van de schepen op deze plek een verlaging van de NO<sub>2</sub>-concentratie ter hoogte van het knelpunt (Velperbuitensingel en Eusebiusbuitensingel) van 0,3 µg/m<sup>3</sup> geeft. De realisatie van de walvoorzieningen aan de Rijnkade is gepland voor 2021 (Financiering Arnhem € 425.000; Rijk € 425.000)

Nr.	Maatregel	Effect NO <sub>2</sub> concentratie op knelpuntlocatie	Stand van zaken
B.I	EMISSIONS - LICHT VERKEER		
B.I.1	Instellen milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel) , conform huidige omvang <sup>a)</sup>	0,3 µg/m <sup>3</sup>	Besloten
B.I.2 <sup>c)</sup>	Instellen milieuzone bestelverkeer t/m Euro 3 (diesel)	0,2 µg/m <sup>3</sup>	Besloten
B.III	VERKEER OVERIG - VOLUME EN DOORSTROMING		
B.III.8 <sup>c)</sup>	Ontlasten centrumring door dosering buiten de stad <sup>b)</sup>	0,5 µg/m <sup>3</sup>	Besloten
B.V	OVERIGE BRONNEN		
B.V.1 <sup>c)</sup>	Uitbreiding walstroom Rijnkade <sup>b)</sup>	0,3 µg/m <sup>3</sup>	Besloten

a) Effect luchtkwaliteit uit 'Maatregelen verbetering luchtkwaliteit Arnhem'.

b) Effect luchtkwaliteit uit 'Bijdrage van verschillende bronnen aan de NO<sub>2</sub>-concentraties op knelpunten'.

c) Deze maatregelen zijn voorgesteld in het kader van de landelijke aanpak van resterende knelpunten. Hiervoor is landelijke cofinanciering beschikbaar.

In het coalitieakkoord 2018-2022 is nog eens bevestigd dat de milieuzone voor diesel personenwagens per 1-1-2019 ingevoerd zal worden, dat de doelstellingen uit het programma New Energie made in Arnhem worden blijven nagestreefd (waaronder luchtkwaliteit) en dat Arnhem extra aandacht zal besteden aan stadsdistributie om de binnenstad te ontlasten.

4. Welke andere maatregelen/ beleid gaat effect hebben op de overschrijdingen (in positieve of negatieve zin)

In februari 2019 is de uitvoeringsagenda luchtkwaliteit (luchtagenda) door de raad vastgesteld, waarin maatregelen staan die in de periode 2018-2025 genomen zullen worden om de luchtkwaliteit in de gemeente Arnhem te verbeteren. Naast de bovengenoemde aanvullende maatregelen uit de Aanpassing NSL 2018, die als hoofdmaatregelen in de luchtagenda staan vermeld, wordt een serie flankerende maatregelen onderzocht die de luchtkwaliteit verder zullen verbeteren. Hierbij heeft de raad om extra aandacht gevraagd voor stadsdistributie en de aanpak van houtrook, Maatregelen vanuit andere beleidsvelden die al in gang gezet zijn, zullen worden voortgezet, zoals verschoning van het wagenpark, een zero-emissie OV, imuleren gebruik fiets en OV en het verbeteren van de transferia.

5. Zijn er aanvullende maatregelen denkbaar die het knelpunt sneller op gaan lossen? Wat houden die maatregelen in? Hoe ingrijpend zijn deze maatregelen? Wat kosten die maatregelen?

Veel van de maatregelen die onder het flankerend beleid worden genoemd (zie voorgaand antwoord), worden momenteel nog onderzocht en bevinden zich in de onderzoeksfase. Hoe ingrijpend de maatregelen zijn, wat het effect er van is en welke kosten deze met zich meebrengen is nog niet duidelijk.

6. Wat verwacht je van belangenafweging binnen gemeentelijke bestuur/politiek tav deze maatregel? Zou het haalbaar zijn en waarom wel/niet?

De luchtagenda is in februari 2019 door de raad met een overtuigende meerderheid vastgesteld. Er is dus voldoende politiek draagvlak voor de bovengenoemde maatregelen.

7. Is de gemeente van plan om deel te nemen aan het SLA?

Jazeker.

# Memo

Datum : Dinsdag 2 juli 2019  
Aan : Cathelijne Bouwkamp  
Kopie aan : Peter Swart  
Van : Herman KleinJan  
Betreft : Bestuurlijke bijeenkomst inzake Schone Lucht Akkoord

---

Beste Cathelijne,

Op vrijdag 5 juli vindt er een bestuurlijke bijeenkomst inzake het Schone Lucht Akkoord (SLA) plaats, wat het startschot zal zijn voor de bestuurlijke afstemming over de inhoud van het SLA. Tijdens deze bijeenkomst word je, mede door Staatssecretaris Stientje van Veldhoven (Infrastructuur en Waterstaat), op de hoogte gebracht van het proces dat is doorlopen, de bestuurlijke stappen die hierin zijn gezet en krijg je uitleg over de gezondheidsindicatoren van Nederland in 2030.

In deze memo zal ik allereerst de context schetsen van waaruit het SLA is ontstaan. Vervolgens zal ik het tot nu toe verlopen proces besluitvormingsproces beschrijven. Daarna zal ik ingaan op de houding van de VNG en de uitkomsten van de regionale ambtelijke deelsessie. In het concluderende advies zal ik uitleggen hoe we als Arnhem tegen het SLA aankijken waarbij ik zal ingaan op enkele aandachtspunten voor de bijeenkomst van 5 juli, waaronder de relatie tussen de biomassacentral en de luchtkwaliteit.

## Achtergrondschets SLA

Het Schone Lucht Akkoord (SLA) is het vervolg op het kabinetsbesluit *Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2018*. In het NSL werken het Rijk en andere overheden samen om op de kortst mogelijke termijn overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen. In de Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is met de betrokken gemeenten (waaronder Arnhem) afgesproken te komen tot een pakket van aanvullende maatregelen om de resterende luchtkwaliteitsknelpunten versneld op te lossen en zodoende de termijn van overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit zo kort mogelijk te houden. In Arnhem betreft het de vier hoofdmaatregelen uit de Luchtagenda: milieuzone personenverkeer, milieuzone bestelverkeer, ontlasten centrumring en walstroom, waarvoor Arnhem geld heeft gekregen van het Rijk.

De Staatssecretaris wil met het Schone Lucht Akkoord werken aan een verdere vermindering van gezondheidsrisico's door luchtverontreiniging. Het advies van de Gezondheidsraad 'Gezondheidswinst door schonere lucht' van 23 januari 2018 is de basis voor het SLA. Uiteindelijke doel is ondertekening van een bestuursovereenkomst, gepland in november 2019.

## Besluitvormingsproces

In het voorjaar van 2018 is gestart met het stakeholderproces van het Schone Lucht Akkoord. In 2018 zijn vier brede ambtelijke stakeholderbijeenkomst gehouden tbv de inhoudelijke vormgeving van het SLA. Er

is een kernteam geformeerd dat regelmatig bijeen komt, waarmee de stappen worden afgestemd en waarin naast proces, inhoudelijke onderwerpen over het SLA worden gedeeld. In het kernteam zitten vertegenwoordigers van gemeenten (oa VNG) en provincies, omgevingsdiensten, GGD, longfonds, RIVM. Er is een gezondheidsindicator ontwikkeld door RIVM en RHDHV en TAUW hebben in kaart gebracht wat potentieel mogelijke maatregelen zijn die gemeenten, provincies en rijk kunnen treffen. In april 2019 zijn regionaal kleinere bijeenkomsten georganiseerd om resultaten van deze inventarisatie en doorrekeningen te bespreken. In totaal zijn (sinds najaar 2018) regionaal 3 rondes van 6 regionale deelsessie gehouden. De regionale deelsessies faciliteren het opstellen van de decentrale maatregelenpakketten voor het SLA en bevorderen de samenwerking op regionaal niveau. I&W was bij al deze sessies aanwezig. In navolging op de regio bijeenkomsten hebben alle regio's het initiatief genomen om op eigen regie en in regionale gezamenlijkheid hun regio pakket aan maatregelen vast te stellen (op ambtelijk niveau). Meestal neemt de provincie het voortouw in het organiseren hiervan. Tot 1 juli is het verzoek aan provincies en gemeenten om verder inhoud te geven aan mogelijke samenwerking op regionaal niveau en in beeld te brengen wat daar voor nodig is bv van het rijk. Op 3 juli volgt de voorlopig laatste brede stakeholderbijeenkomst waarbij het streven is om een meer definitieve maatregelenpakket te formuleren. Dit pakket wordt na de zomer opnieuw doorgerekend.

## **Opstelling VNG**

De VNG en diverse gemeenten nemen deel aan de stakeholderbijeenkomsten voor het SLA. Bij de stakeholderbijeenkomsten is gesproken over mogelijke maatregelen om toe te werken naar de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Belangrijke thema's uit de stakeholderbijeenkomsten zijn volksgezondheid, mobiliteit, landbouw, houtrook, industrie, scheepvaart en participatie. Belangrijk voor de VNG bij dit onderwerp is de borging van de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de luchtkwaliteit. Samenwerking met onder andere provincies en het Rijk is nodig, omdat de lucht gemeenteeverschrijdend is. Ook is voor VNG belangrijk dat straks de afspraken en maatregelen in het SLA aansluiten bij afspraken voor andere opgaven, met name het Klimaatakkoord. En tevens aansluiten bij beleid voor duurzame mobiliteit, beleid voor duurzame veehouderij en aanpak met betrekking tot houtrook.

## **Regionale invulling SLA**

In de afgelopen maanden zijn er regiobijeenkomsten gehouden om invulling te geven aan een pakket van maatregelen per regio voor het Schone Lucht Akkoord. Vanuit deze regionale invulling is er een voorstel gemaakt voor een gezamenlijk SLA maatregelenpakket met ondersteunende rijksmaatregelen. Dit gezamenlijke SLA maatregelenpakket, samen met de eerste concept tekst van het SLA én een voorstel voor de uitvoeringsorganisatie na ondertekening van het SLA worden a.s. woensdag 3 juli besproken in een interactieve sessie tijdens een stakeholdersbijeenkomst in Utrecht die ik zal bijwonen. De maatregelen aangedragen door de Provincie Gelderland zijn onder voorbehoud gegeven, met inachtneming van de volgende aandachtspunten:

- Input is enkel ambtelijk afgestemd met partijen in Gelderland die reeds betrokken zijn bij traject SLA.
- Bestuurlijke afstemmingstraject gaat tijd kosten en bestuurlijke besluitvorming wordt pas na de zomer verwacht.

- Het betreft in een aantal gevallen maatregelen met betrekking tot thema's die wel spelen, maar waar op dit moment geen capaciteit voor is, dus nu niet opgepakt worden en daarom nuttig zijn onder het SLA onder te brengen.
- Een aantal maatregelen zullen partijen pas uitvoeren indien er een financiële bijdrage komt van het Rijk
- Inbreng maatregelen betekent nu dus nog niet dat deelname aan SLA toegezegd is.
- Het SLA is pas sterk als het Rijk overheidsmaatregelen neemt, die de luchtkwaliteit in de steden en op de wegen verbetert, bijvoorbeeld door de maximumsnelheid op wegen naar beneden te brengen en maatregelen als trajectcontrole in te voeren. En bijvoorbeeld een bijdrage vanuit het Rijk voor de reductie van emissies van de biomassa-centrale.
- Reken bij deelname vanuit Gelderland ook op een uitgangspunt als: Eerlijke communicatie over effect snelheidsverlaging op luchtkwaliteit (inzichtelijk maken en motiveren waarom gelet op dit effect wel of niet voor deze maatregel wordt gekozen, integraal gezien dus ook CO<sub>2</sub> uitstoot en stikstofdepositie op natuurgebieden meewegend).

### **Voorlopig advies**

De vraag is of het SLA een meerwaarde voor Arnhem is en indien dat het geval is, waar deze meerwaarde uit bestaat. In Arnhem is afgelopen februari de Uitvoeringsagenda luchtkwaliteit (Luchtagenda) door de raad vastgesteld. Daarin staan de vier bovengenoemde hoofdmaatregelen vermeld, die vallen onder het kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018. We krijgen voor de uitvoering van deze maatregelen geld van het Rijk. Onze luchtagenda bestaat naast de vier hoofdmaatregelen uit een bijlage met flankerende maatregelen, zoals stadsdistributie, transferia en houtstook. Een deel van deze flankerende maatregelen voeren we reeds uit. Een voorbeeld hiervan is stadsdistributie, dat we op aanvraag van en in samenwerking met burgers/ondernemers uit de binnenstad uitvoeren. Hiervoor putten we geld uit diverse potjes zoals de RVO en Europa. Bij de maatregel houtstook hebben we bijv. aansluiting en samenwerking gezocht bij/met de Provincie.

### **Biomassa-centrale**

De Staatssecretaris geeft zelf aan in de Brief aan de kamer van 2 juli j.l. dat zij bij biomassa-centrales zich zal inzetten dat de maatregelen voor de energietransitie niet voor een verslechtering van de luchtkwaliteit zullen zorgen. Daarmee sluit haar ambitie precies aan bij die van Arnhem. Wellicht is zij bereid daad bij haar woord te voegen voor de maatregelen die in Arnhem nodig zijn om de uitstoot van de biomassa-centrale te verminderen (lees; bijdrage Rijk aan filters).

Hoe sluit het SLA aan op onze reeds bestaande luchtagenda? Wat vraagt het Rijk precies van ons? Wat zijn we als gemeente Arnhem bereid te geven? Antwoorden op deze essentiële vragen zijn er (nog) niet. Een algemeen gehoorde klacht is dat de terugkoppeling naar en afstemming met VNG en IPO te wensen overlaat en dat er nog veel onduidelijkheid heerst over wat het SLA precies inhoudt. Een andere klacht is dat naast overheden, andere essentiële stakeholders, zoals veehouderijen, te weinig inspraak krijgen.

Mijn/ons advies om tijdens de bestuurlijke bijeenkomst op 5 juli zoveel mogelijk duidelijkheid en antwoord te krijgen op bovengenoemde vragen. Deelname aan het SLA is nog niet toegezegd en staat wat ons betreft nog open. We willen best maatregelen uit de SLA uitvoeren, vermeld in onze bijlage met flankerende beleid, maar alleen als het Rijk ons daarin financieel tegemoet komt.



# Memo

Datum : Donderdag 4 juli 2019

Aan : Cathelijne Bouwkamp

Kopie aan : Bern Lauriks, Paul van Hoof

Van : Herman KleinJan en Peter Swart

Betreft : Bestuurlijke bijeenkomst inzake Schone Lucht Akkoord

---

Beste Cathelijne,

Op vrijdag 5 juli vindt er een bestuurlijke bijeenkomst inzake het Schone Lucht Akkoord (SLA) plaats, wat het startschot zal zijn voor de bestuurlijke afstemming over de inhoud van het SLA. Tijdens deze bijeenkomst word je, mede door Staatsecretaris Stientje van Veldhoven (Infrastructuur en Waterstaat), op de hoogte gebracht van het proces dat is doorlopen, de bestuurlijke stappen die hierin zijn gezet en krijg je uitleg over de gezondheidsindicatoren van Nederland in 2030.

## Opbouw

In deze memo zal allereerst de context geschetst worden van waaruit het SLA is ontstaan. Vervolgens zal het tot nu toe verlopen besluitvormingsproces worden beschreven. Daarna zal worden ingegaan op de houding van de VNG en de uitkomsten van de regionale ambtelijke deelsessies. Dit wordt gevolgd door de doelen en ambities van het SLA die gisteren tijdens de ambtelijke stakeholdersbijeenkomst in Utrecht werden gepresenteerd. In het concluderende advies zal worden ingegaan op de vraag in hoeverre de SLA aansluit op onze luchtagenda en de eventuele meerwaarde van het SLA voor Arnhem. Ook zullen enkele aandachtspunten voor de bijeenkomst van 5 juli worden benoemen, waaronder de pilots burgermeetnet en biomassa-installatie.

## Achtergrondschets SLA

Het Schone Lucht Akkoord (SLA) is het vervolg op het kabinetsbesluit *Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2018*. In het NSL werken het Rijk en andere overheden samen om op de kortst mogelijke termijn overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen. In de Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is met de betrokken gemeenten (waaronder Arnhem) afgesproken te komen tot een pakket van aanvullende maatregelen om de resterende luchtkwaliteitsknelpunten versneld op te lossen en zodoende de termijn van overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit zo kort mogelijk te houden. In Arnhem betreft het de vier hoofdmaatregelen uit de Luchtagenda: milieuzone personenverkeer, milieuzone bestelverkeer, ontlasten centrumring en walstroom, waarvoor Arnhem geld heeft gekregen van het Rijk.

De Staatssecretaris wil met het Schone Lucht Akkoord werken aan een verdere vermindering van gezondheidsrisico's door luchtverontreiniging. Het advies van de Gezondheidsraad 'Gezondheidswinst

door schonere lucht' van 23 januari 2018 is de basis voor het SLA. Uiteindelijke doel is ondertekening van een bestuursovereenkomst, gepland in november 2019.

### **Besluitvormingsproces**

In het voorjaar van 2018 is gestart met het stakeholderproces van het Schone Lucht Akkoord. In 2018 zijn vier brede ambtelijke stakeholderbijeenkomst gehouden tbv de inhoudelijke vormgeving van het SLA. Er is een kernteam geformeerd met vertegenwoordigers van gemeenten (oa VNG) en provincies, omgevingsdiensten, GGD, Longfonds en RIVM. Er is een gezondheidsindicator ontwikkeld door RIVM en RHDHV en TAUW hebben in kaart gebracht wat potentieel mogelijke maatregelen zijn die gemeenten, provincies en rijk kunnen treffen. In april 2019 zijn regionaal kleinere bijeenkomsten georganiseerd om resultaten van deze inventarisatie en doorrekeningen te bespreken. In navolging op de regio bijeenkomsten hebben alle regio's het initiatief genomen om op eigen regie en in regionale gezamenlijkheid hun regio pakket aan maatregelen vast te stellen (op ambtelijk niveau). Binnen Gelderland had de provincie een trekkende rol en participeerden naast Arnhem gemeenten als Nijmegen, Apeldoorn, Ede, Wageningen. Tot 1 juli was het verzoek aan provincies en gemeenten om verder inhoud te geven aan mogelijke samenwerking op regionaal niveau en in beeld te brengen wat daar voor nodig is bv van het rijk. Op 3 juli volgde de voorlopig laatste brede stakeholderbijeenkomst waarbij het streven was om een meer definitieve maatregelenpakket te formuleren. Dit pakket wordt na de zomer opnieuw doorgerekend.

### **Opstelling VNG**

De VNG en diverse gemeenten nemen deel aan de stakeholderbijeenkomsten voor het SLA. Belangrijke thema's uit de stakeholderbijeenkomsten zijn volksgezondheid, mobiliteit, landbouw, houtrook, industrie, scheepvaart en participatie. Belangrijk voor de VNG bij dit onderwerp is de borging van de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de luchtkwaliteit. Ook is voor VNG belangrijk dat straks de afspraken en maatregelen in het SLA aansluiten bij afspraken voor andere opgaven, met name het Klimaatakkoord. En tevens aansluiten bij beleid voor duurzame mobiliteit, beleid voor duurzame veehouderij en aanpak met betrekking tot houtrook.

### **Regionale invulling SLA**

In de afgelopen maanden zijn er regiobijeenkomsten gehouden om invulling te geven aan een pakket van maatregelen per regio voor het Schone Lucht Akkoord. Enkele benoemenswaardige aandachtspunten die namens de Provincie Gelderland zijn ingebracht:

- Input is enkel ambtelijk afgestemd met partijen in Gelderland die reeds betrokken zijn bij traject SLA.
- Bestuurlijke besluitvorming wordt pas na de zomer verwacht.
- Een aantal maatregelen zullen partijen pas uitvoeren indien er een financiële bijdrage komt van het Rijk
- Inbreng maatregelen betekent nu dus nog niet dat deelname aan SLA toegezegd is.
- Het SLA is pas sterk als het Rijk overheidsmaatregelen neemt, die de luchtkwaliteit in de steden en op de wegen verbetert, bijvoorbeeld door de maximumsnelheid op wegen naar beneden te



brengen en maatregelen als trajectcontrole in te voeren. En bijvoorbeeld een bijdrage vanuit het Rijk voor de reductie van emissies van de biomassacentrale.

- Reken bij deelname vanuit Gelderland ook op een uitgangspunt als: Eerlijke communicatie over effect snelheidsverlaging op luchtkwaliteit (inzichtelijk maken en motiveren waarom gelet op dit effect wel of niet voor deze maatregel wordt gekozen, integraal gezien dus ook CO<sub>2</sub> uitstoot en stikstofdepositie op natuurgebieden meewegend).

## **Doelen en ambities SLA**

Gisteren, tijdens de ambtelijke stakeholdersbijeenkomst in Utrecht, zijn de doelen en ambities van het SLA door het ministerie en het RIVM gepresenteerd. Een opsomming van een aantal slides zijn te vinden in het bijgevoegde Word document. In het kort: het doel is 50% reductie in 2030 van de emissies van binnenlandse bronnen (wat leidt tot een gezondheidswinst van 2,25 maanden), het sturen op gezondheidsschade door NO<sub>2</sub> en fijn stof, een dalende trend van gezondheidsschade in alle sectoren, het toewerken naar WHO advieswaarden, concrete maatregelen en innovatieopgave (pilots, onderzoek, innovatie).

Ondertekening van het akkoord houdt het volgende in: het onderschrijven van een gezamenlijke gezondheidsambitie, het aansluiten bij de eigen schone lucht plannen (omgevingsvisie/omgevingsplannen), meedoen met gezamenlijke activiteiten (landelijk en regionaal), eigen maatwerk activiteiten, optioneel pilots (bijv. burgermeetnet) en aanpak hoogblootgestelden, actieve kennisdeling en het leveren van informatie t.b.v. monitoring.

Een goede samenwerking wordt als de kern van het SLA gezien. De meerwaarde van het SLA zit 'm in de samenwerking tussen verschillende overheidslagen (EU, Rijk, provincie, gemeenten) en tussen overheden, burgers en bedrijven (het zgn. handshake model).

## **Voorlopig advies**

De vraag is of het SLA een meerwaarde voor Arnhem is en indien dat het geval is, waar deze meerwaarde uit bestaat. De vraag die hier logischerwijs uit voort vloeit, is in hoeverre het SLA op onze reeds bestaande luchtagenda aansluit. In Arnhem is afgelopen februari de Uitvoeringsagenda luchtkwaliteit (Luchtagenda) door de raad vastgesteld. Daarin staan de vier bovengenoemde hoofdmaatregelen uit de Luchtagenda vermeld, die vallen onder het kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018. We krijgen voor de uitvoering van deze maatregelen geld van het Rijk. Onze luchtagenda bestaat naast de vier hoofdmaatregelen uit een bijlage met flankerende maatregelen, zoals stadsdistributie, transferia en houtstook.

De doelen vermeld in het SLA sluiten in principe goed aan op de doelen uit onze luchtagenda en in het bijzonder op enkele aangenomen amendementen die in februari aan onze uitvoeringsagenda luchtkwaliteit zijn toegevoegd. Zo verwijst het aangenomen amendement 'Gezonde lucht' op de ambitie om op termijn de luchtkwaliteit op het niveau van de WHO te krijgen. Ook het amendement 'Meten is weten', waarin de gemeente Arnhem wordt opgeroepen een burgermeetnet(werk) op te zetten, past goed binnen de doelstellingen van het SLA. Sterker nog, het Rijk biedt een pilot op dit gebied aan, zoals hieronder zal worden beschreven.

## Deelname pilots

Om concreet handen en voeten te geven aan de gestelde ambities en doelstellingen op het gebied van participatie, wordt vanuit het SLA ingezet op een aantal specifieke deelpilots. Naast financiële ondersteuning wordt vanuit de Rijksoverheid ook expertise en kennis beschikbaar gesteld bij het opzetten en uitvoeren van de co-creatie.

De **pilot participatie** sluit heel goed aan op het Burgermeetnet(werk) dat momenteel wordt opgezet n.a.v. het amendement "Meten is weten" (zie memo burgermeetnet van stafoverleg 20 mei). Het is een ideale kans om Arnhem op de kaart te zetten en financiering te krijgen voor het burgermeetnetwerk.

Een andere pilot die in de context van Arnhem interessant zou zijn, maar wij afraden, is de **pilot houtstookvrije wijken**. De pilot, die inzet op het houtstookvrij maken van een nieuwbouwwijk en op termijn het houtstookluw maken van een bestaande wijk, is erg ambitieus. De vraag of dit haalbaar is. Er is in Arnhem waarschijnlijk te weinig politiek draagvlak voor. Het onderwerp houtstook ligt politiek gevoelig. Het advies is dan ook om als Arnhem *niet* aan deze pilot deel te nemen.

## Pilot Biomassa-installatie

De Staatssecretaris geeft zelf aan in de Brief aan de kamer van 2 juli j.l. dat zij bij biomassacentrales zich zal inzetten dat de maatregelen voor de energietransitie niet voor een verslechtering van de luchtkwaliteit zullen zorgen. Daarmee sluit haar ambitie precies aan bij die van Arnhem. Wellicht is zij bereid daad bij haar woord te voegen voor de maatregelen die in Arnhem nodig zijn om de uitstoot van de biomassacentrale te verminderen. Veolia heeft in haar vergunning uiteraard al eisen meegekregen mbt de emissie van fijn stof en Nox, maar om deze verder te verlagen ten behoeve van de gezondheid van inwoners, is een extra investering nodig van 1,5 miljoen euro (investering en operationele kosten voor 10 jaar).

## Slotconclusie

Het Ministerie geeft aan dat er rijksbudget is voor rijksmaatregelen, ondersteuning van gezamenlijke opgaven (toezicht etc), pilots, onderzoek en innovatie en tenslotte samenwerking tbv hoogblootgestelde gebieden. Voorwaarden voor rijksbudget die zijn genoemd: er zal alleen sprake zijn van cofinanciering, waarbij eigen inzet een vereiste is. Het rijksbudget is niet bedoeld voor uitvoering van het klimaatakkoord en andere beleidsterreinen. Om welke bedragen het gaat is niet duidelijk. Uitkomsten van Prinsjesdag worden afgewacht.

Deelname aan het SLA is nog niet toegezegd en staat wat ons betreft nog open, maar is met het oog op de aansluiting met de doelen vanuit onze Luchtagenda en de pilot burgermeetnet een aantrekkelijke optie. Op 5 juli zal hopelijk duidelijker worden wat er voor Arnhem te halen (en te brengen) valt, met name wat betreft de pilot burgermeetnet en het verschonen van de biomassa installatie.

# Memo

**Datum** : vrijdag 22 februari 2019

**Aan** : Cathelijne Bouwkamp

**Kopie aan** : Herman Kleinjan

**Van** : Peter Swart

**Betreft** : Bestuurlijk overleg RSL

---

Beste Cathelijne,

Op maandag 25 februari om 15.30 uur is een bestuurlijk overleg gepland bij de provincie Gelderland over het RSL.

De volgende agendapunten komen aan bod:

1. Mededelingen;
2. Toekomst luchtbeleid (SLA)
3. Houtstook;
4. Varend ontgassen;
5. Geitenhouderijen;
6. Rondvraag

Hieronder geef ik even kort de stand van zaken met betrekking tot deze punten in Arnhem en doe ik een suggestie over een mogelijk standpunt (of je dat overneemt is uiteraard aan jou!).

1. Bij mededelingen zou je kunnen noemen dat de raad onze Luchtagenda heeft goedgekeurd met daarin maatregelen die ook voor de provincie interessant zijn, zoals Walstroom Rijnkade (is gedeeltelijk provinciaal project). Details zou ik bewaren voor volgende agendapunt.

2. Toekomst luchtbeleid: Arnhem heeft naar aanleiding van de vastgestelde Luchtagenda een bestuursakkoord ondertekend met de staatssecretaris: dit heeft te maken met de Aanpassing NSL 2018 die vorig jaar naar de Tweede Kamer is gestuurd en die nationaal ter inzage heeft gelegen. De vier maatregelen in Arnhem zijn bedoeld om de NO2 knelpunten op te lossen, maar helpen tegelijk om de algehele luchtkwaliteit in Arnhem te verbeteren. Wat wij de komende jaren gaan doen staat in de Bijlage: vooral Stadsdistributie (met daarbij o.a. de samenwerking met de Provincie in het kader van een experiment: de duurzaamheidszone in het Spijkerviertel), Houtrook (volgende agendapunt) en meten. Daarnaast blijven wij doorgaan met het stimuleren van schone mobiliteit (denk b.v. aan strategisch plan laadinfra, doelgroepenvervoer, OV concessie en diverse Europese projecten) en gaan wij aan een Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) werken.

Wat precies de uitkomst gaat zijn van het Schone Lucht Akkoord (SLA) is nog niet zeker....wij denken en kijken intensief mee met het ministerie, maar vragen ons nog steeds af wat het Rijk nu precies gaat doen

en of er middelen beschikbaar komen. Vooralsnog weten we niet precies waarvoor er getekend gaat worden in juni 2019 (wat gaat het IPO doen, kun je vragen? Wat is standpunt Provincie Gelderland?). Kortom: ons standpunt is vooral meewerken maar nog niets toezeggen (laat het Rijk maar komen).

3. Houtstook: in onze Luchtagenda hadden wij daar al een paragraaf aan besteed, maar de raad heeft zelf een motie aangenomen die nog wat extra vraagt: APV aanpassen (dat kan door middel van een artikel om overlast te verbieden, moet door de raad vastgesteld worden, want verordening!), gebruik Toolkit en Stook Alert. Ambtelijk hebben wij ons al aangesloten bij een houtstookoverleg dat door de provincie wordt geleid. Standpunt: wij stemmen graag af met andere gemeenten en provincie, om één boodschap naar buiten te brengen.

4. Varend ontgassen: jouw standpunt van de vorige keer was duidelijk: uitzoeken of er beter gehandhaafd kan worden en je wilde graag weten hoe vaak het voorkomt....misschien heeft de provincie nu een antwoord. Als je mij vraagt kan er beter aangesloten worden bij RWS (want die houden alle scheepvaartbewegingen bij). Een waarschuwingssysteem met sensoren is erg duur en geeft wellicht nog te weinig bewijslast.

5. Geitenhouderijen: we hebben in Arnhem alleen hobbyboeren wat geiten betreft. Wel benieuwd of het provinciale beleid geleid heeft tot minder geiten of minder groei?

6. Rondvraag: misschien is dit een kans om de EU projecten te noemen die te maken hebben met schone mobiliteit en waarbij wij samenwerken met de provincie (soms zijn zij partner en soms volger): CleanMobilEnergy, E bus 2020 en H2 Nodes (waterstoftankstation wordt in juni geopend). Misschien een kans om voor het EU project HECTOR (huisvuilwagen op waterstof) steun te vragen van Mevr. Schouten in de vorm van een deel van de cofinanciering van de HAN Automotive (€ 100.000,-) ? Arnhem heeft zelf een begroting van (slechts) € 80.000,- in dit project, omdat wij een faciliterende rol hebben voor Suez en de HAN.

Zou mooi zijn als de provincie standaard co-financiering ter beschikking stelt voor EU projecten....dat doet de provincie al voor Interreg A (grensregio Rijn-Waal), maar niet voor andere EU programma's zoals Interreg NWE, TenT, Innovative Urban Action etc.....misschien iets voor het volgende college?

# Memo

**Datum** : maandag 22 februari 2019

**Aan** : Cathelijne Bouwkamp

**Kopie aan** : [REDACTED]

**Van** : [REDACTED]

**Betreft** : Agendapunt Staf 20 mei 2019: Luchtagenda; amendement "Meten is weten"; opzetten burgermeetnet

---

Beste Cathelijne,

Op 13 februari 2019 is tijdens de besluitvormende raadszitting Luchtagenda: "Naar een schonere lucht in 2025" het amendement "Meten is weten" aangenomen (zie bijlage), waarin wordt verwezen naar het opzetten van een burgermeetnet. Ik citeer:

"Het inzicht in de luchtkwaliteit en het bewustzijn van onze inwoners over die luchtkwaliteit kan versterkt worden door samen met onze inwoners actief te gaan meten. Dit kan tegenwoordig met goedkope technologie waardoor voor enkele tientallen euro's een sensor gebouwd kan worden. Hierdoor ontstaat meer inzicht in de werkelijke kwaliteit van de lucht en kunnen de berekende waarden uit de modellen gevalideerd worden. Het RIVM heeft hier een initiatief voor ontplooid: "Samen meten aan luchtkwaliteit". Onder andere de gemeente Ede heeft zich hier zeer recent bij aangesloten. Binnen de gemeente Arnhem zijn onder andere de Arnhemse Luchtwachters en de GNMF actief die zouden kunnen participeren in het opzetten van zo'n "burgermeetnet".

Dit amendement is opgenomen in de definitieve versie van de Luchtagenda.

Hieronder schets ik in het kort de diverse voor- en nadelen van het opzetten van een burgermeetnet. Vervolgens geef ik een voorlopig advies over de rol die de gemeente Arnhem zou kunnen spelen en de verwijs ik naar de aandachtspunten waar op gelet dient te worden.

## Burgermeetnet

Aan het opzetten van een burgermeetnet liggen de volgende voor- en nadelen ten grondslag:

### Voordelen:

- Met behulp van een burgermeetnet worden burgers actief betrokken bij het thema luchtkwaliteit en daarmee wordt de **bewustwording** onder burgers m.b.t. luchtkwaliteit vergroot. Het meetnet geeft burgers meer inzicht in bijv. (de oorzaken van) luchtvervuiling, de invloed hiervan op hun eigen leefomgeving en gezondheid, de actuele, lokale luchtkwaliteitsconcentraties en de correlatie tussen luchtkwaliteit en klimatologische omstandigheden zoals windrichting, temperatuur en luchtvochtigheid.
- Een burgermeetnet is een innovatief project dat past in de huidige trend van **burgerparticipatie**. Het draagt bij aan het open data beleid van overheden en stimuleert de samenwerking tussen burgers en overheden. Op den duur kan dit het vertrouwen van de burger in de (lokale) overheid vergroten.
- Een burgermeetnet is een mooi voorbeeld van **citizen science**. Door middel van citizen science zijn burgers in staat om met lokale kennis, creativiteit, extra rekenkracht, financiële middelen of dataverzameling bij te dragen aan de wetenschap. Citizen science stimuleert creativiteit, biedt een

kritisch platform voor de wetenschap, en bevordert lokale, nationale en internationale samenwerking tussen onder meer burgers, overheden en kennisinstellingen. Door middel van citizen science worden wetenschap en maatschappij dichter bij elkaar gebracht.

- Eén van de grote voordelen van citizen science is dat het zorgt voor **het verzamelen van grotere hoeveelheden data op een grote(re) geografische schaal**. Citizen science maakt het mogelijk om op grote(re) schaal wetenschappelijk onderzoek te doen, zonder dat daarbij de kosten hoog oplopen. Wanneer de op deze manier verkregen data niet systematisch van de juiste waarde afwijken, hoeft de kwalitatief mindere data, die grote onzekerheden bevat, geen problemen op te leveren. Het gemiddelde van een grote hoeveelheid datapunten kan namelijk dicht bij de waarde liggen die gemeten zou worden met een officieel meetapparaat. Vertaald naar de situatie in Arnhem levert een burgermeetnet naast de data verkregen bij officiële meetstations van het RIVM (te weten meetstation Arnhem Gelredome en Arnhem Velperbroek) meer data op in diverse plekken in de gemeente, zowel langs drukke verkeersaders, als in verkeersluwe woonwijken. Het levert daarmee een schat aan data op dat het RIVM kan gebruiken om haar eigen data te verifiëren en te corrigeren. Daarbij geldt dat hoe groter de dichtheid van het aantal meetpunten landelijk gezien en hoe meer data het RIVM landelijk kan inwinnen, hoe groter de correctie en daarmee de betrouwbaarheid.
- Aanvullende lokale meetresultaten verkregen uit het burgermeetnet kunnen, naast controle van officiële metingen, dienen ter geruststelling van burgers.

#### Nadelen:

- Volgens de GGD levert het meten van luchtkwaliteit door burgers in de meeste situaties **nauwelijks meerwaarde** op naast de berekeningen en rekenmodellen die worden geïkt met metingen van het RIVM. De betrouwbaarheid van alternatieve metingen is, zeker als dat gebeurt via sensoren, minder dan die van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Je krijgt daarmee, aldus de GGD, dus **geen beter inzicht in de ‘werkelijke’ luchtkwaliteit**, zoals in het amendement is verwoord.
- De vraag is wat we als gemeente gaan doen met de meetresultaten. Het geeft inwoners weliswaar inzicht in de oorzaken van luchtverontreiniging, maar dit kan ook juist leiden tot **meer discussie over maatregelen** om als gemeente iets aan te doen als bijvoorbeeld blijkt dat concentraties de grenswaarden overschrijden.
- De GGD onderkent dat alternatieve metingen door burgers weliswaar kunnen bijdragen aan bewustwording, maar wijst er tegelijkertijd op dat de **meetresultaten verwachtingen scheppen**. **Verwachtingsmanagement** is hierbij erg belangrijk, iets dat zowel door de GGD als het RIVM wordt benadrukt. Zo vergt het **goede voorlichting** en uitleg dat de gemeten waarden niet hetzelfde zijn als wat het RIVM meet (correctiefactoren). Ook dient goed te worden gecommuniceerd dat burgers geen rechten kunnen ontlenen aan de meetresultaten.

#### Bespreekpunten/beslispunten:

- 1) Is de meerwaarde van (aanvullende) metingen door burgers voldoende? Mogelijke toegevoegde waarde zit met name op het vlak van bewustwording. N.B. We dienen ons hierbij bewust te zijn van verwachtingen die metingen kunnen oproepen.
- 2) Als er besloten wordt tot alternatieve metingen, dan liggen volgens de GGD in de Arnhemse situatie NO2 metingen met Palmes-buisjes het meest voor de hand (vanwege verkeer als belangrijkste bron van luchtverontreiniging en betrouwbaarheid van de meetmethode).
- 3) Welke alternatieve metingen ook worden toegepast, in alle gevallen is **verwachtingsmanagement** belangrijk. In de communicatie en voorlichting richting burgers is het belangrijk voldoende aandacht te besteden aan verwachtingsmanagement: waarom doen we deze metingen, wat leveren ze wel (en niet) op, en wat wil de gemeente doen met de uitkomsten (qua beleid/maatregelen)? Joost Wesseling, landelijk expert op het gebied van luchtkwaliteit en werkzaam bij het RIVM, is bereid om de nodige tekst en uitleg te geven tijdens

bewonersavonden en om voorafgaand aan die avonden, de wethouder(s) voor te lichten indien gewenst, zoals ook in Ede is gebeurd.

4) Volgens het RIVM dient duidelijk naar burgers te worden gecommuniceerd dat burgers geen rechten kunnen ontlenen aan hun metingen. Er dienen **duidelijke spelregels** te worden opgesteld, m.b.t. gebruiksrechten, duidelijk afbakening van de duur van het project etc. De betrokkenheid van burgers kan gegarandeerd worden door een bruikleenovereenkomst met deelnemers aan te gaan, zoals de gemeente Nijmegen destijds ook heeft gedaan (zie voorbeeld in de bijlage). In de gemeente Nijmegen zijn er overigens nauwelijks protestgeluiden vernomen naar aanleiding van lokale meetresultaten. In de gemeente Ede is het nog te vroeg om hierover iets te zeggen. In beide gemeenten is een forum opgezet, waar burgers hun vragen/opmerkingen/bevindingen met elkaar kunnen delen.

### **Voorlopig advies:**

Mijn advies luidt ten eerste om het woordje 'werkelijke luchtkwaliteit' in het amendement te verwijderen of te vervangen, omdat het ten onrechte suggereert dat de meetresultaten betrouwbaar zijn. Een burgermeetnet zal, aldus de GGD, geen beter inzicht in de 'werkelijke' luchtkwaliteit kunnen geven. Het is beter om te spreken van 'actuele en lokale luchtkwaliteit', dat meer de lading dekt en waarmee geen valse verwachtingen worden gewekt.

Wat de rol van de gemeente betreft, adviseer ik om vooral een **faciliterende rol** aan te nemen, d.w.z. mee te kijken en te helpen waar nodig. Dit zal vooral in de opstartfase het geval zijn, waarbij de gemeente de nodige contacten tussen de verschillende stakeholders zal leggen. Het is de bedoeling dat het vooral een project is dat wordt uitgevoerd voor en door burgers, zodat ook daadwerkelijk recht wordt gedaan aan de term 'burgermeetnet', dat immers suggereert dat de burger een centrale rol heeft.

De Arnhemse Luchtwachters en de GNMF kunnen en willen een substantiële rol in de uitvoering spelen. De GNMF heeft aangegeven dit project graag breder te trekken en daadwerkelijk iets met de meetresultaten te doen, bijv. de meetresultaten op den duur te publiceren. Naast de expertise vanuit het RIVM, zal aansluiting worden gezocht bij lokale kennisinstellingen als de Radboud University (waar binnenkort het project Smart Emission 2 wordt gestart) en de HAN, die mogelijk op dit project kunnen aansluiten en hun expertise aan kunnen bieden.

Het is niet de bedoeling dat de gemeente als een verzamelplek van data zal fungeren. Dit is iets wat bij de burgers zelf en de betrokken kennisinstellingen (RIVM, mogelijk de RU en HAN) zal liggen. Wel zal de gemeente de nodige informatie op haar website publiceren, om het thema luchtkwaliteit naar buiten toe meer inzichtelijk te maken. Part Up Arnhem, dat zich bezig houdt met innovatieve projecten, kan hier een rol in spelen.

Het opzetten van een burgermeetnet past met het oog op bewustwording, burgerparticipatie en citizen science uitstekend in de Luchtagenda. Voorbeelden uit onder meer Ede en Nijmegen laten zien dat het (financieel) haalbaar is en tot goede resultaten kan leiden, mits het in goede banen wordt geleid en wordt voldaan aan de volgende randvoorwaarden:

- 1) er in de communicatie en voorlichting richting burgers voldoende aandacht wordt besteed aan verwachtingsmanagement. Zo dient duidelijk naar burgers te worden gecommuniceerd dat burgers geen rechten kunnen ontlenen aan hun metingen.
- 2) er duidelijke spelregels richting de deelnemers, omschreven in een bruikleenovereenkomst (naar het voorbeeld van de gemeente Nijmegen), opgesteld worden, dat tevens de betrokkenheid van deelnemers kan garanderen.

# Memo

**Datum** : maandag 4 februari 2019  
**Aan** : Roeland van der Zee  
**Kopie aan** : Cathelijne Bouwkamp, Paul van Hoof  
**Van** : Peter Swart  
**Betreft** : Motie GroenLinks "Scooters en brommers vernieuwen"

---

Beste Roeland,

GroenLinks heeft een concept motie ingediend over het verplaatsen van scooters en brommers naar de rijbaan, een helmplicht én een stimuleringsregeling.

Het college wordt opgeroepen om een plan te formuleren en dat aan de raad voor te leggen, waarin:

1. Brommers en scooters zoveel mogelijk naar de rijbaan te verplaatsen;
2. Een helmplicht in te voeren voor scooters;
3. een sloop- en stimuleringsregeling in te voeren om het gebruik van elektrische scooters en fietsen te bevorderen.

Kleine kanttekening: officieel spreekt de wet van brommers en snorfietsen. Ik ga ervan uit dat GL met scooters snorfietsen bedoelt.

Mijn advies is om deze motie gedeeltelijk over te nemen. Dat wil zeggen: wel onderzoeken, maar niet toezeggen dat het ook zo uitgevoerd gaat worden. Ik denk dat er in de raad wellicht een meerderheid voor het aanpakken van brommers en snorfietsen is en dat we deze maatregel uit de bijlage hoger op de wensenlijst (= lijst met nader te onderzoeken maatregelen) moeten zetten.

De redenen daarvoor:

1. Brommers en scooters hebben geringe invloed op jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide en roet;
2. Brommers en scooters zijn wél vervuilend, met name voor fietsers;
3. Verplaatsen van snorfietsen en brommers naar de rijbaan kan leiden tot erg onduidelijke regels, maar we kunnen te rade gaan bij Amsterdam om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn;
4. Helmplicht is nu mogelijk gemaakt in de wet;
5. Als we dat onderzocht hebben kunnen we een plan voorleggen aan de raad.
6. Er is nu geen dekking voor een stimuleringsregeling, Als we een plan voorleggen aan de raad kunnen we gelijk om dekking vragen.

Peter



Samenvatting overleg kernteam burgermeetnet op 19-12-19 Aanw.: [REDACTED]  
[REDACTED]

### **Staf 9 december**

Tijdens het stafoverleg van 9 december is besloten om het LuchtData Project zakelijk te omarmen. Wethouder Bouwkamp heeft op 13 december per mail geantwoord op de drie verzoeken die Stichting Arnhems Peil (SAP) bij de wethouder had ingediend. In de mail nodigt de wethouder SAP uit om aan te sluiten bij het burgermeetnet dat de gemeente in samenwerking met de GNMF, de Arnhemse Luchtwachters, het RIVM etc. aan het opzetten is.

### **Verzoek Nieuw Arnhems Peil**

Het subsidieverzoek van SAP voor de €5000,00 binnen de subsidieregeling Burgerkracht is afgewezen. Burgerkracht subsidie is gericht op kosten van het proces, niet voor aanschaf materiaal. De motie die pleit om die €5000,00 toch te betalen is op 18 dec. niet aan de orde geweest omdat de raadsvergadering uitliep. De motie wordt waarschijnlijk behandeld tijdens de besluitvormende raadsvergadering op 29 januari.

SAP gaat gestaag verder en organiseert op 21 dec. een workshop waar men sensoren maakt. De gemeente gaat geen onderzoek doen bij de schoorsteen van de biomassacentrale omdat men vertrouwt op de gegevens van provincie en ODRA. De gemeente deelt de zorgen over de luchtkwaliteit en heeft daarover contact met provincie en ODRA.

### **Schone Lucht Akkoord**

Het college van B&W heeft afgelopen dinsdag definitief besloten om het Schone Lucht Akkoord (SLA) te ondertekenen. Wethouder Bouwkamp zal op maandag 13 januari het akkoord namens de gemeente Arnhem in Utrecht ondertekenen. COMPLIMENTEN daarvoor. De raadsbrief 'Ondertekening Schone Lucht Akkoord door Arnhem' is, evenals de bijlage 'definitieve conceptversie Schone Lucht Akkoord' te vinden op het Bestuurlijk Informatiesysteem van de gemeente Arnhem.

### **Burgermeetnetwerk**

In de staf van 9-12 is afgesproken dit meetnetwerk in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2020 uit te rollen. Het volgende overleg van het kernteam vindt plaats op donderdag 9 januari. Tijdens dat overleg buigt het kernteam zich over de verdere voorbereiding en invulling van de informatiebijeenkomst, georganiseerd door de GNMF in samenwerking met de gemeente Arnhem. Deze informatiebijeenkomst vindt naar verwachting plaats op donderdagavond 20 februari in het Stadhuis van Arnhem. N.B. Datum en locatie zijn nog niet definitief vastgelegd. Het doel van de bijeenkomst is om belangstellenden te informeren over (deelname aan) het burgermeetnet d.m.v. presentaties van gastsprekers van o.a. de gemeente Arnhem, het RIVM en de GGD. [REDACTED]

[REDACTED] bestuursassistent van Cathelijne op donderdag 19-12 gesproken. Cathelijne blijkt in week 6 en 7 volgeboekt te zijn. [REDACTED] heeft een reservering gemaakt voor dinsdagavond 17-2 en donderdagavond 20-2. [REDACTED] gaat op 6 januari de sprekers uitnodigen voor de bijeenkomst in week 6. [REDACTED] met de vraag of hij gastspreker wil zijn tijdens de informatiebijeenkomst. Joost is dan verhinderd, maar zal een collega vragen. [REDACTED].

Het volgende overleg van het kernteam vindt plaats op donderdag 9 januari. Tijdens dat overleg buigt het kernteam zich over de verdere voorbereiding en invulling van de informatiebijeenkomst, georganiseerd door de GNMF in samenwerking met de gemeente Arnhem. Ook zullen we ons buigen over het concept plan van aanpak. Op maandag 13 januari is er volgens de laatste berichten geen staf ivm ondertekening van het Schone Lucht Akkoord te Utrecht. [REDACTED] zal het projectvoorstel en de invulling van de informatiebijeenkomst op 20 februari bespreken in de staf van maandag 20 januari.

In het projectvoorstel ligt ook vast hoe de financiering er uit ziet. Besloten is dat er binnen het burgermeetnetwerk pas uitbetaald wordt aan deelnemers als de sensor is aangesloten en werkt.

Van Hack42 is nog steeds geen reactie gekomen op onze vraag over een moederbord, dus gaan we de door Luftdaten en RIVM aanbevolen sensoren gebruiken.

██████████ vragen hoe de RIVM omgaat met de gegevens die de sensoren leveren en hoe kalibratie werkt zodat het door bijvoorbeeld luchtvochtigheid vertekende beeld is te corrigeren.

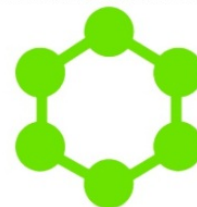
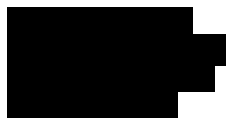
### **Onderstroom Ontmoeting**

Op zaterdag 20-12 organiseren verschillende partijen (o.a. Rozet en NAP) in de Stadskeuken een bijeenkomst over Luchtkwaliteit. ██████████ gaan daar naar toe.

### **Tekst houtstook op gemeente site**

Herman heeft een concept basistekst en bijbehorende toelichting op de basistekst voorgelegd aan Roeland, communicatieadviseur bij de gemeente Arnhem, alsmede ██████████ van de ODRA. Het plaatsen van de teksten op de gemeentelijke website is minder eenvoudig dan gedacht, aangezien onderwerpen m.b.t. het thema luchtkwaliteit versnipperd op de website staan. Het is de vraag waar de informatie en voorlichting m.b.t. houtstook het beste kan worden geplaatst. Nadere afstemming met de betrokken communicatieadviseur en webredacteur zal plaatsvinden op 8 en 16 januari. ██████████ zal de bevindingen nav deze twee overleggen rapporteren aan Cathelijne tijdens het stafoverleg van 20 januari.

Ipe heeft een artikel geschreven voor de wijkwebsite St.Marten-Sonsbeekkwartier (zie bijlage). Dat zal de komende dagen worden geplaatst.



Sensoria Sustainable Energy  
Solutions  
Emmikkerboslaan 16  
3454 NV De meern

Mobiele nummer 0628184781  
Email remy@sensoria.solutions

KVK nummer 71938176

Bankrekening [IBAN]

## OFFERTE OF-00001

Datum: 17-02-2020  
Geldig t/m: 17-03-2020  
Offertenummer: OF-00001  
Klantnummer: 14  
Uw kenmerk: FIJNSTOF  
WORKSHOPS

Aantal	Code	Omschrijving		Totaal	BTW
8	50	Vorbereiden workshop	€	600,00	21%
6	50	Begeleiding Workshop (3x)	€	450,00	21%
2	50	Nazorg workshop	€	150,00	21%
2	40	Kosten hotel overnachting (2x)	€	170,00	21%
150	99	Reiskosten per km	€	42,00	21%
			Totaal excl BTW	€	1.412,00
			BTW Hoog 21% (€1.412,00)	€	296,52
			<b>Totaal te betalen</b>	<b>€</b>	<b>1.708,52</b>

Voor akkoord:

.....

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
T.a.v. Staatssecretaris Veldhoven-Van der  
Meer  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum : 20 februari 2019  
Uw kenmerk : IenW/BSK-2019/24293  
Zaaknummer : 332621  
Contactpersoon : Peter Swart  
Telefoonnummer : 026 3774546

Onderwerp: Bestuurlijke overeenkomst Aanpassing NSL 2018

Geachte mevrouw Van Veldhoven-Van der Meer, beste Stientje

Hartelijk dank voor het toesturen van de bestuurlijke overeenkomst met betrekking tot de aanvullende maatregelen die Arnhem gaat nemen in het kader van de Aanpassing NSL 2018.

Afgelopen woensdag 13 februari heeft de raad ingestemd met de Luchtagenda. In deze agenda zijn de maatregelen uit de bestuurlijke overeenkomst opgenomen en is de financiële dekking in Arnhem voor deze maatregelen vastgelegd.

Bijgevoegd treft u de door mij ondertekende bestuurlijke overeenkomst aan. De gemeente Arnhem zal de uitvoering van de afgesproken aanvullende maatregelen voortvarend aanpakken en u tussentijds op de hoogte houden van de voortgang.

Hoogachtend,  
Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,  
namens het college,

Cathelijne Bouwkamp,

Wethouder Energie en Klimaat

Aan de gemeenteraad

Datum : 3 december 2019  
Zaaknummer : 416133  
Contactpersoon : Peter Swart  
Telefoonnummer : 026 3774546

Onderwerp: Rapportage Aanpassing NSL 2018

Geachte voorzitter en leden,

Wij stellen u voor kennis te nemen van de brief die het college heeft gestuurd aan minister Van Veldhoven (Milieu en Wonen) over de voortgang van de Arnhemse maatregelen in het kader van het kabinetsbesluit *Aanpassing NSL 2018*.

### **Inleiding**

In 2018 heeft het kabinet het besluit *Aanpassing NSL 2018* genomen. In dit besluit, dat een verlengde is van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), worden de laatste knelpunten in Nederland genoemd waar de grenswaarde van stikstofdioxide wordt overschreden. Het knelpunt aan de Eusebiusbuitensingel/Velperbuitensingel in Arnhem wordt ook genoemd. Op basis van dit besluit heeft minister Van Veldhoven met de gemeente Arnhem een bestuursovereenkomst gesloten. Hierin staan vier maatregelen genoemd die in Arnhem genomen moeten worden om het stikstofdioxide knelpunt op te lossen. Het Rijk heeft zich in deze overeenkomst vastgelegd op het bijdragen van middelen om de maatregelen te kunnen nemen. De raad van Arnhem heeft hiervoor de cofinanciering ter beschikking gesteld met het vaststellen van de Luchtagenda. De volgende vier maatregelen vormen de kern van de Luchtagenda:

1. Milieuzone personenwagens diesel euro 3;
2. Milieuzone bestelverkeer;
3. Ontlasten centrumring;
4. Walstroom Rijnkade.

In de overeenkomst is afgesproken om elk jaar te rapporteren, met behulp van het door het ministerie voorgeschreven model, over de voortgang. Daartoe is deze brief opgesteld.

### **Rapportage Aanpassing NSL 2018**

Op 14 februari 2019 heeft wethouder Bouwkamp een bestuurlijke overeenkomst getekend namens het college, waarin is vastgelegd dat Arnhem bovengenoemde viertal maatregelen zal nemen om het voldoen aan de grenswaarden uit de Wet Milieubeheer ten aanzien van stikstofdioxide te versnellen. Het ondertekenen van deze overeenkomst volgde direct op het vaststellen door uw raad van de Luchtagenda. In deze Luchtagenda vormden dezelfde vier maatregelen de kern van de uitvoering. De



Datum : 3 december 2019  
Zaaknummer : 416133  
Pagina : 2

voortgang van deze maatregelen moet elk jaar gerapporteerd worden. Bijgevoegde brief is de rapportage over 2019, berekend met het model dat door het ministerie van I&W wordt voorgeschreven (Rekentool). Hierin wordt de luchtkwaliteit berekend aan de hand van diverse parameters, zoals wegvakken, omgevingsfactoren en genomen maatregelen, zoals de invoering van een milieuzone.

Het belangrijkste resultaat in deze rapportage is, dat door de verwerking van actuele gegevens over stagnatie én de invoering van de milieuzone personenwagens diesel per 1-1-2019, de concentratie stikstofdioxide bij het knelpunt aan de Eusebiusbuitensingel/Velperbuitensingel net onder de grenswaarde uitkomt (40,3 µg/m<sup>3</sup>). Voor de drie andere maatregelen, milieuzone bestelverkeer, ontlasting centrumring en walstroom, zijn voorbereidingen getroffen en onderzoeken uitgevoerd.

Naast de vier hoofdmaatregelen, waartoe uw raad cofinanciering ter beschikking heeft gesteld, bevat de Arnhemse luchtagenda een pakket aan flankerende maatregelen, die qua uitvoering en dekking nader onderzocht wordt. Het college zal voor 2021 de maatregelen uit het flankerend beleid voorzien van uitgewerkte plannen en deze voorleggen aan uw raad. We streven er naar om de luchtkwaliteit te blijven verbeteren om de gezondheid van bewoners in Arnhem te waarborgen. In de luchtagenda staat de ambitie vermeld om zo snel mogelijk te voldoen aan de WHO-normen voor gezonde lucht.

### **Kanttekening**

Al jaren is er discussie over een tweetal gegevensbronnen die ervoor zorgen dat voorspellende berekeningen achteraf niet blijken te kloppen met de berekeningen in het jaar zelf: dit zijn de emissiefactoren voor voertuigen en de zogenaamde achtergrondconcentratie uit de Grootschalige Concentratiekaart Nederland (GCN). Een aantal keer is gebleken dat de resultaten in het actuele jaar tegenvielen. De berekeningen die nu met de Rekentool zijn gedaan, worden in de loop van volgend jaar (2020 is de rapportage over 2019) berekend met de Monitoringtool door het ministerie. De enige manier om rekening te houden met de te lage berekening is het nemen van voldoende maatregelen om de concentratie verder naar beneden te brengen.

Hoogachtend,  
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,  
de secretaris, de burgemeester,

### **Bijlage(n)**

- Brief aan de minister

Aan de gemeenteraad

Datum : 3 december 2019  
Zaaknummer : 416133  
Contactpersoon : Peter Swart  
Telefoonnummer : 026 3774546

Onderwerp: Rapportage Aanpassing NSL 2018

Geachte voorzitter en leden,

Wij stellen u voor kennis te nemen van het besluit van het college om Wethouder Bouwkamp te mandateren de brief aan de minister Milieu en Wonen inzake de rapportage Aanpassing NSL 2018 te ondertekenen.

### **Inleiding**

In 2018 heeft het kabinet het besluit *Aanpassing NSL 2018* genomen. In dit besluit, dat een verlengde is van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), worden de laatste knelpunten in Nederland genoemd waar de grenswaarde van stikstofdioxide wordt overschreden. Het knelpunt aan de Eusebiusbuitensingel/Velperbuitensingel in Arnhem wordt ook genoemd. Op basis van dit besluit heeft minister Van Veldhoven met de gemeente Arnhem een bestuursovereenkomst gesloten. Hierin staan vier maatregelen genoemd die in Arnhem genomen moeten worden om het stikstofdioxide knelpunt op te lossen. Het Rijk heeft zich in deze overeenkomst vastgelegd op het bijdragen van middelen om de maatregelen te kunnen nemen. De raad van Arnhem heeft hiervoor de cofinanciering ter beschikking gesteld met het vaststellen van de Luchtagenda. De volgende vier maatregelen vormen de kern van de Luchtagenda:

1. Milieuzone personenwagens diesel euro 3;
2. Milieuzone bestelverkeer;
3. Ontlasten centrumring;
4. Walstroom Rijnkade.

In de overeenkomst is afgesproken om elk jaar te rapporteren, met behulp van het door het ministerie voorgeschreven model, over de voortgang. Daartoe is deze brief opgesteld.

### **Rapportage Aanpassing NSL 2018**

Op 14 februari 2019 heeft wethouder Bouwkamp een bestuurlijke overeenkomst getekend namens het college, waarin is vastgelegd dat Arnhem bovengenoemde viertal maatregelen zal nemen om het voldoen aan de grenswaarden uit de Wet Milieubeheer ten aanzien van stikstofdioxide te versnellen. Het ondertekenen van deze overeenkomst volgde direct op het vaststellen door uw raad van de Luchtagenda.



Datum : 26 november 2019  
Zaaknummer : 416133  
Pagina : 2

In deze Luchtagenda vormden dezelfde vier maatregelen de kern van de uitvoering. De voortgang van deze maatregelen moet elk jaar gerapporteerd worden. Bijgevoegde brief is de rapportage over 2019, berekend met het model dat door het ministerie van I&W wordt voorgeschreven (Rekentool). Hierin wordt de luchtkwaliteit berekend aan de hand van diverse parameters, zoals wegvakken, omgevingsfactoren en genomen maatregelen, zoals de invoering van een milieuzone

Het belangrijkste resultaat in deze rapportage is, dat door de verwerking van actuele gegevens over stagnatie én de invoering van de milieuzone personenwagens diesel per 1-1-2019, de concentratie stikstofdioxide bij het knelpunt aan de Eusebiusbuitensingel/Velperbuitensingel net onder de grenswaarde uitkomt (40,3 µg/m<sup>3</sup>). Voor de drie andere maatregelen, milieuzone bestel, walstroom en ontlasting centrumring, zijn voorbereidingen getroffen en onderzoeken uitgevoerd.

Naast de vier hoofdmaatregelen, waartoe uw raad cofinanciering ter beschikking heeft gesteld, bevat de luchtagenda een pakket aan flankerende maatregelen, die qua uitvoering en dekking nader onderzocht wordt. Het college zal voor 2021 de maatregelen uit het flankerend beleid voorzien van uitgewerkte plannen en deze voorleggen aan uw raad. De gemeente Arnhem streeft er naar om de luchtkwaliteit te blijven verbeteren om de gezondheid van bewoners in Arnhem te waarborgen. In de luchtagenda staat de ambitie vermeld om zo snel mogelijk te voldoen aan de WHO-normen voor gezonde lucht.

### **Kanttekening**

Al jaren is er discussie over een tweetal gegevensbronnen die ervoor zorgen dat voorspellende berekeningen achteraf niet blijken te kloppen met de berekeningen in het jaar zelf: dit zijn de emissiefactoren voor voertuigen en de zogenaamde achtergrondconcentratie uit de Grootschalige Concentratiekaart Nederland (GCN). Een aantal keer is gebleken dat de resultaten in het actuele jaar tegenvielen. De berekeningen die nu met de Rekentool zijn gedaan, worden in de loop van volgend jaar (2020 is de rapportage over 2019) berekend met de Monitoringtool door het ministerie. De enige manier om rekening te houden met de te lage berekening is het nemen van voldoende maatregelen om de concentratie verder naar beneden te brengen.

### **Communicatie**

Communicatie over deze brief en deze rapportage wordt gecombineerd met de communicatie over het ondertekenen van het Schone Lucht Akkoord. Gaat dit nog steeds op nu ondertekening van het SLA is uitgesteld naar 13 januari?

Hoogachtend,  
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,  
de secretaris, de burgemeester,



Datum : 26 november 2019  
Zaaknummer : 416133  
Pagina : 3



Bijlage(n)

—

Aan de gemeenteraad

Datum : 18 februari 2020

Zaaknummer : 441234

Contactpersoon : Herman Kleinjan en Peter Swart

Telefoonnummer : 026-3773028 / 026-3774546

Onderwerp: Voortgang burgermeetnet Arnhem

Geachte voorzitter en leden,

Wij stellen u voor kennis te nemen van de voortgang van het opzetten van het burgermeetnet Arnhem.

### **Inleiding**

Op 13 februari 2019 is het raadsvoorstel *Luchtagenda: Naar een schonere lucht in 2025* door de raad vastgesteld. De uitvoeringsagenda Luchtkwaliteit, vanaf nu 'luchtagenda' genoemd, beschrijft de maatregelen die de gemeente Arnhem in de periode 2018-2025 gaat uitvoeren ter verbetering van de luchtkwaliteit in Arnhem. Bij de vaststelling van de luchtagenda is door de raad het amendement "Meten is weten" (19A01) toegevoegd. Hiermee heeft de raad het college opgedragen om samen met burgers en (milieu)organisaties een meetnet te realiseren. Met de raad is afgesproken dat zij geïnformeerd zou worden over de voortgang. Dat doen we bij deze.

### **De meerwaarde van een burgermeetnet**

Ten eerste dient het burgermeetnet om meer inzicht te krijgen in de luchtkwaliteit van Arnhem. Een burgermeetnet, bestaande uit een fijnmazig netwerk van tientallen sensoren verspreid over de stad, vormt een aanvulling op huidige berekeningen en metingen. Daarnaast draagt het burgermeetnet bij aan het bewustzijn van inwoners met betrekking tot luchtkwaliteit en hun handelingsperspectief. Met behulp van een burgermeetnet betreft de gemeente Arnhem haar inwoners actief bij het thema luchtkwaliteit. Deelnemers worden door het zelf meten van de luchtkwaliteit zich meer bewust van de luchtkwaliteit en het effect van hun eigen handelen op de directe leefomgeving. Ook past een burgermeetnet in de huidige trend van burgerparticipatie en de ambitie om toe te werken naar een meer netwerkende, samenwerkende en responsieve overheid. Het burgermeetnet draagt bij aan open data beleid en de transparantie van overheden en stimuleert de samenwerking tussen wetenschap, overheden en de (burger)maatschappij. Tot slot stimuleert het burgermeetnet citizen science. Het is een innovatief project waardoor burgers in staat zijn om met lokale kennis, creativiteit, extra rekenkracht, financiële middelen of dataverzameling bij te dragen aan de wetenschap. Citizen science stimuleert creativiteit en bevordert samenwerking tussen onder meer burgers, overheden en kennisinstellingen.



## **Betrokken partijen**

Na het vaststellen van de Luchtagenda is contact gezocht met organisaties in Arnhem die reeds actief zijn op het gebied van het meten van luchtkwaliteit én op het gebied van bewustwording, zoals de Arnhemse Luchtwachters en de Gelderse Natuur en Milieu Federatie (GNMF). Er is ook contact geweest met de gemeente Ede, waar men al enige tijd bezig is met een burgermeetnet, waarbij ook het RIVM betrokken is. Uiteindelijk is een kernteam ontstaan van Arnhemse Luchtwachters, de GNMF en de gemeente Arnhem. Met dit kernteam is gewerkt aan een plan van aanpak. Dit plan is vervolgens voorgelegd aan de beoogde projectgroep: het kernteam aangevuld met specialisten van diverse kennisinstellingen die veel ervaring hebben met het meten van luchtkwaliteit zoals het RIVM, het team Milieu & Gezondheid van de GGD Midden Gelderland, het team Metingen en Advies van de ODRA en een wetenschapper van de vakgroep Management van de Radboud Universiteit. Inmiddels is ook contact gelegd met Stichting Arnhems Peil, die in de vorm van het LuchtData project ook een meetnet gestart zijn.

## **Informatiebijeenkomst 20 februari 2020**

De gemeente Arnhem organiseert op 20 februari 2020 een informatieavond voor inwoners van Arnhem. Deze informatiebijeenkomst, waarbij voorlichting en verwachtingsmanagement centraal staan, zien wij als start van de uitvoering van het burgermeetnet Arnhem. Deze avond wordt, op verzoek van de gemeente Arnhem, georganiseerd door de GNMF. Hierbij worden zoveel mogelijk inwoners uitgenodigd, inclusief deelnemers aan het LuchtData project, omdat wij iedereen op hetzelfde kennisniveau willen brengen. Naast het publiek te informeren, willen wij op deze avond ook informatie bij de inwoners zelf ophalen: wat zijn hun beweegredenen om luchtkwaliteit te meten en wat willen zij met de meetgegevens doen? Deze avond dient ook om nieuwe deelnemers te werven.

## **Consequenties**

Voor het opbouwen van het meetnet zijn financiële middelen nodig. Daarvoor wordt momenteel een begroting opgesteld vanuit de reguliere middelen van het programma New Energy made in Arnhem. Binnenkort wordt een regeling opgesteld voor sensoren met als uitgangspunt dat deze voor gebruikers niet veel kosten. De regeling die begroot wordt op € 10.000 - € 15.000 zal voor iedere Arnhemmer bereikbaar worden en wordt gedekt uit de beschikbare budgetten Energie en Klimaat.

Hoogachtend,  
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,  
de secretaris, de burgemeester,

Bijlage:

-

Aan de gemeenteraad

Datum : 18 februari 2020

Zaaknummer

: [REDACTED]

Contactpersoon

: [REDACTED]

Telefoonnummer

: [REDACTED]

Onderwerp: Voortgang burgermeetnet Arnhem

Geachte voorzitter en leden,

Wij stellen u voor kennis te nemen van de voortgang van het opzetten van het burgermeetnet Arnhem.

### **Inleiding**

Op 13 februari 2019 is het raadsvoorstel *Luchtagenda: Naar een schonere lucht in 2025* door de raad vastgesteld. De uitvoeringsagenda Luchtkwaliteit, vanaf nu 'luchtagenda' genoemd, beschrijft de maatregelen die de gemeente Arnhem in de periode 2018-2025 gaat uitvoeren ter verbetering van de luchtkwaliteit in Arnhem. Bij de vaststelling van de luchtagenda is door de raad het amendement "Meten is weten" (19A01) toegevoegd. Hiermee heeft de raad het college opgedragen om samen met burgers en (milieu)organisaties een meetnet te realiseren. Met de raad is afgesproken dat zij geïnformeerd zou worden over de voortgang. Dat doen we bij deze.

### **De meerwaarde van een burgermeetnet**

Ten eerste dient het burgermeetnet om meer inzicht te krijgen in de luchtkwaliteit van Arnhem. Een burgermeetnet, bestaande uit een fijnmazig netwerk van tientallen sensoren verspreid over de stad, vormt een aanvulling op huidige berekeningen en metingen. Daarnaast draagt het burgermeetnet bij aan het bewustzijn van inwoners met betrekking tot luchtkwaliteit en hun handelingsperspectief. Met behulp van een burgermeetnet betreft de gemeente Arnhem haar inwoners actief bij het thema luchtkwaliteit. Deelnemers worden door het zelf meten van de luchtkwaliteit zich meer bewust van de luchtkwaliteit en het effect van hun eigen handelen op de directe leefomgeving. Ook past een burgermeetnet in de huidige trend van burgerparticipatie en de ambitie om toe te werken naar een meer netwerkende, samenwerkende en responsieve overheid. Het burgermeetnet draagt bij aan open data beleid en de transparantie van overheden en stimuleert de samenwerking tussen wetenschap, overheden en de (burger)maatschappij. Tot slot stimuleert het burgermeetnet citizen science. Het is een innovatief project waardoor burgers in staat zijn om met lokale kennis, creativiteit, extra rekenkracht, financiële middelen of dataverzameling bij te dragen aan de wetenschap. Citizen science stimuleert creativiteit en bevordert samenwerking tussen onder meer burgers, overheden en kennisinstellingen.



## Betrokken partijen

Na het vaststellen van de Luchtagenda is contact gezocht met organisaties in Arnhem die reeds actief zijn op het gebied van het meten van luchtkwaliteit én op het gebied van bewustwording, zoals de Arnhemse Luchtwachters en de Gelderse Natuur en Milieu Federatie (GNMF). Er is ook contact geweest met de gemeente Ede, waar men al enige tijd bezig is met een burgermeetnet, waarbij ook het RIVM betrokken is. Uiteindelijk is een kernteam ontstaan van Arnhemse Luchtwachters, de GNMF en de gemeente Arnhem. Met dit kernteam is gewerkt aan een plan van aanpak. Dit plan is vervolgens voorgelegd aan de beoogde projectgroep: het kernteam aangevuld met specialisten van diverse kennisinstellingen die veel ervaring hebben met het meten van luchtkwaliteit zoals het RIVM, het team Milieu & Gezondheid van de GGD Midden Gelderland, het team Metingen en Advies van de ODRA en een wetenschapper van de vakgroep Management van de Radboud Universiteit. Inmiddels is ook contact gelegd met Stichting Arnhems Peil, die in de vorm van het LuchtData project ook een meetnet gestart zijn.

## Informatiebijeenkomst 20 februari 2020

De gemeente Arnhem organiseert op 20 februari 2020 een informatieavond voor inwoners van Arnhem. Deze informatiebijeenkomst, waarbij voorlichting en verwachtingsmanagement centraal staan, zien wij als start van de uitvoering van het burgermeetnet Arnhem. Deze avond wordt, op verzoek van de gemeente Arnhem, georganiseerd door de GNMF. Hierbij worden zoveel mogelijk inwoners uitgenodigd, inclusief deelnemers aan het LuchtData project, omdat wij iedereen op hetzelfde kennisniveau willen brengen. Naast het publiek te informeren, willen wij op deze avond ook informatie bij de inwoners zelf ophalen: wat zijn hun beweegredenen om luchtkwaliteit te meten en wat willen zij met de meetgegevens doen? Deze avond dient ook om nieuwe deelnemers te werven.

## Consequenties

Voor het opbouwen van het meetnet zijn financiële middelen nodig. Daarvoor wordt momenteel een begroting opgesteld vanuit de reguliere middelen van het programma New Energy made in Arnhem. Binnenkort wordt een regeling opgesteld voor sensoren met als uitgangspunt dat deze voor gebruikers niet veel kosten. De regeling die begroot wordt op € 10.000 - € 15.000 zal voor iedere Arnhemmer bereikbaar worden en wordt gedekt uit de beschikbare budgetten Energie en Klimaat.

Hoogachtend,  
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,  
de secretaris, de burgemeester,

Bijlage:

-

Aan de gemeenteraad

Datum : 26 november 2019  
Zaaknummer : 415413  
Contactpersoon : Herman Kleinjan  
Telefoonnummer : 026 3773028

Onderwerp: Ondertekening Arnhem Schone Lucht Akkoord

Geachte voorzitter en leden,

Wij stellen u voor kennis te nemen van het besluit van het college om wethouder Bouwkamp te mandateren om namens het college het Schone Lucht Akkoord te ondertekenen .

### **Inleiding**

Arnhem werkt al jaren succesvol aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het *Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2005-2010* en het *Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2011-2015* bevatten een concreet pakket aan maatregelen om luchtverontreiniging op lokaal niveau te verminderen. In 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) gestart, een samenwerkingsprogramma van Rijksoverheid en lokale overheden dat er voor moest zorgen dat Nederland op tijd aan de Europese grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide voldeed. Het NSL werd verlengd tot 2017 en gevolgd door het kabinetsbesluit *Aanpassing NSL 2018*. Dit besluit, waarin ook maatregelen voor Arnhem opgenomen zijn, is bedoeld om de resterende knelpunten waar Europese grenswaarden van luchtverontreiniging worden overschreden, versneld op te lossen.

Op 13 februari 2019 is het raadsvoorstel *Luchtagenda: Naar een schonere lucht in 2025* door de raad vastgesteld. De Luchtagenda is gestoeld op de bestuursovereenkomst die Staatssecretaris Van Veldhoven in het kader van *Aanpassing NSL 2018* op 14 februari 2019 met het college van de gemeente Arnhem heeft gesloten. In deze bestuursovereenkomst, waarin een rijksbijdrage is opgenomen, legt Arnhem zich vast op de uitvoering van vier hoofdmaatregelen om het resterende knelpunt in Arnhem versneld op te lossen, te weten: milieuzone personenverkeer, milieuzone bestelverkeer, ontlasten centrumring en uitbreiding walstroom aan de Rijnkade. De raad heeft cofinanciering voor deze maatregelen ter beschikking gesteld. Naast deze vier hoofdmaatregelen bevat de luchtagenda een pakket aan flankerende maatregelen, die qua uitvoering en dekking nader onderzocht wordt. Met de raad is afgesproken dat het college voor 2021 de maatregelen uit het flankerend beleid zal voorzien van uitgewerkte plannen en deze zal voorleggen aan de raad. In de luchtagenda staat dat de ambitie van de gemeente Arnhem is om zo snel mogelijk te voldoen aan de WHO-normen voor gezonde lucht. Het college heeft toegezegd extra maatregelen te treffen indien de WHO-norm niet wordt behaald.



Datum : 26 november 2019  
Zaaknummer : 415413  
Pagina : 2

### **Ondertekening Arnhem Schone Lucht Akkoord**

Het Schone Luchtakkoord (SLA) is een akkoord tussen de Rijksoverheid, gemeenten en provincies. Het SLA is het vervolg op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en het kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018. Het SLA maakt de omslag van het sturen op het voldoen aan Europese grenswaarden bij knelpunten, naar het streven van een permanente verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheidswinst voor iedereen in Nederland. Daarbij wordt toegewerkt naar de WHO advieswaarden voor luchtkwaliteit in 2030. Partijen stellen als doel om 50% gezondheidswinst uit binnenlandse bronnen in 2030 ten opzichte van 2016 te realiseren.

### **Consequenties**

Deelname aan het SLA is voor Arnhem aantrekkelijk omdat het aansluit op de doelen en maatregelen van de Luchtagenda. Op 13 februari 2019 is het raadsvoorstel Luchtagenda: Naar een schonere lucht in 2025 door de raad vastgesteld. Het SLA sluit goed aan op de doelen en inhoud van onze luchtagenda en biedt kansen om de luchtagenda verder tot uitvoering te brengen door mee te doen aan enkele pilots op het gebied van participatie (burgermeetnet), schone havens, mobiele werktuigen/bouwlogistiek en mogelijk houtstook. Dit zijn feitelijk maatregelen die momenteel vallen onder het flankerend beleid waar momenteel nog geen dekking voor is. Ook biedt het de mogelijkheid om actuele flankerende maatregelen als stadsdistributie en transferia verder te brengen.

Staatssecretaris Van Veldhoven wil begin december 2019 het SLA ondertekenen, samen met provincies en gemeenten. Ondertekening van het akkoord houdt niet alleen het onderschrijven van de gezamenlijke uitgangspunten en ambities in, maar ook het committeren aan acties en maatregelen in het akkoord. Er is een bepaling opgenomen ter verduidelijking voor derden dat het akkoord en de acties en maatregelen van de uitvoeringsagenda een inspanningsverplichting betreffen en geen juridisch afdwingbaar recht.

Het ministerie van I&W geeft aan dat er rijksbudget (50 miljoen) beschikbaar is voor rijksmaatregelen, ondersteuning van gezamenlijke opgaven (toezicht etc.), pilots, onderzoek en innovatie en tenslotte samenwerking t.b.v. hoogblootgestelde gebieden. Er is uitsluitend sprake van cofinanciering; eigen inzet van de gemeente is een vereiste. Er zijn momenteel nog geen afspraken gemaakt over de financiële uitwerking n.a.v. het uitvoeren van maatregelen uit het SLA. Naar verwachting zal dit begin 2020 duidelijk worden. Arnhem kiest voor pilots en maatregelen binnen het SLA die goed aansluiten op of in het verlengde liggen van onze luchtagenda. De maatregelen en betreffende cofinanciering zullen t.z.t. aan de raad worden voorgelegd.

### **Communicatie**

Communicatie over deze brief en het ondertekenen van het Schone Lucht Akkoord wordt gecombineerd met de communicatie over de rapportage inzake Aanpassing NSL 2018.

Hoogachtend,  
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,  
de secretaris, de burgemeester,

Datum : 26 november 2019  
Zaaknummer : 415413  
Pagina : 3



Bijlage(n)

—





## Aan de gemeenteraad

Zaaknummer

293484

## Onderwerp: Luchtagenda "Naar een schonere lucht in 2025"

### Voorstel

1. De Luchtagenda gemeente Arnhem vast te stellen;
2. De dekking van de kosten van de Luchtagenda vast te stellen.

### Inleiding

De luchtkwaliteit in Arnhem is nog steeds niet op orde: op enkele plaatsen wordt de wettelijke grenswaarde voor stikstofdioxide nog overschreden of bijna overschreden. Daarnaast zorgt de concentratie stikstofdioxide en roet over de gehele stad nog voor gezondheidsproblemen bij inwoners. Het is dus zaak dat in Arnhem stevig doorgepakt wordt met maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Arnhem heeft op lokaal niveau maatregelen uitgevoerd die de bijdrage van vooral verkeer aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen (stikstofdioxide en roet) hebben verminderd. Het Uitvoeringsprogramma 2005-2010 en het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2011-2015 bevatten een concreet pakket aan maatregelen dat inmiddels is uitgevoerd, dan wel in uitvoering is. Hierdoor zijn de concentraties in Arnhem echter onvoldoende gedaald, zoals blijkt uit zowel berekeningen als metingen. Dit ondanks de inzet vanuit het programma New Energy made in Arnhem (NEMiA).

Arnhem zet in op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Door de al genomen maatregelen, in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), is het potentieel van effectieve maatregelen ingeperkt. Verkeer is in Arnhem echter nog steeds de voornaamste bron. Deze bron is ook door ons zelf te beïnvloeden. Om gefundeerde keuzes te kunnen maken heeft Arnhem de mogelijk nieuwe maatregelen die deze bronnen aanpakken, laten inventariseren en beoordelen op de gestelde doelen. Meer gedetailleerd zijn de uitbreidingsvarianten van de milieuzone onderzocht. Dit heeft al geleid tot het voorstel en besluit voor de milieuzone personenauto's. Deze maatregel is op zichzelf echter onvoldoende om invulling te geven aan onze ambities. Op basis van het overzicht van mogelijke maatregelen hebben wij nu de meest effectieve geselecteerd. Deze nieuwe maatregelen vormen de basis van voorliggende Luchtagenda.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterwegen (I&W) maakt zich ook zorgen over de resterende knelpunten in verschillende steden, waaronder Arnhem. De staatssecretaris heeft daarom, in overleg met deze steden, de Aanpassing NSL 2018 naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin zijn extra maatregelen genoemd die bovenop het reeds bestaande pakket komen. Verder wil de staatssecretaris afspraken maken met o.a. Arnhem over aanvullende maatregelen. Deze afspraken worden vastgelegd in een aparte Bestuursovereenkomst met Arnhem. Het ministerie van I&W is bereid een financiële



bijdrage te leveren aan deze maatregelen, welke overeenkomen met de maatregelen uit onze Luchtagenda.

Met deze Luchtagenda wordt invulling gegeven aan het amendement van 6 november 2017 "Schone lucht wordt steeds schoner".

## Beoogd effect

De gestelde emissiereductie doelstellingen uit New Energy made in Arnhem bereiken, met als uiteindelijk doel een betere gezondheid van de inwoners en bezoekers van Arnhem.

## Argumenten

### 1.1 *Om de doelstellingen voor lucht uit het programma New Energy made in Arnhem te halen zijn de maatregelen uit de Luchtagenda nodig*

In de nota 'New Energy made in Arnhem, programma 2015-2020' heeft Arnhem de ambitie geformuleerd de negatieve gezondheidseffecten van luchtverontreiniging zoveel mogelijk terug te dringen, door het reduceren van de uitstoot van meest schadelijke stoffen binnen de gemeente op de korte en middellange termijn. In concrete termen:

- een reductie van 10% van de gemeentelijke emissies van roet (EC) en stikstofdioxide (NOx) in 2020 ten opzichte van 2015 bovenop de autonome ontwikkeling, en
- de bijdrage van het wegverkeer aan de concentraties roet en stikstofdioxide in 2050 op nul.

Voor het halen van deze doelen zijn in de Luchtagenda de volgende concrete maatregelen opgenomen:

1. Milieuzone personenauto's diesel;
2. Milieuzone bestelauto's diesel (vanaf 2020)
3. Dosering van verkeer buiten de stad;
4. Walstroom Rijnkade.

Deze maatregelen, waarbij de gemeente Arnhem zélf invloed op de uitvoering heeft, leiden tot een generieke verbetering van de luchtkwaliteit in heel Arnhem. Deze maatregelen brengen ook op de concentratie NO<sub>2</sub> op het bestaande knelpunt aan de Eusebiusbuitensingel naar beneden.

In de bijlage van de Luchtagenda zijn maatregelen opgenomen die de gemeente Arnhem niet alleen kan nemen. Daar zijn andere partijen voor nodig. Deze maatregelen moeten verder uitgewerkt worden. Deze maatregelen kunnen naar believen door de raad aangevuld worden. Enkele van deze maatregelen, zoals stadsdistributie en transferia versterken de effecten van de voorgestelde concrete maatregelen.

### 1.2 *Er is nog één locatie in Arnhem waar de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> wordt overschreden en twee locaties waar deze grenswaarde bijna wordt overschreden.*

De voorgestelde concrete maatregelen uit de Luchtagenda hebben niet alleen effect op de NOx - en rotemissies, maar ook op de NO<sub>2</sub> concentratie bij het knelpunt aan de Eusebiusbuitensingel/Velperbuitensingel. Omdat deze maatregelen er ook op gericht zijn om deze



wettelijk vastgelegde grenswaarde te halen (deze grenswaarde had in 2015 al gehaald moeten worden), heeft het ministerie van I&W toegezegd om 50 % van de kosten van deze maatregelen te willen financieren. Hiervoor is een Bestuursakkoord opgesteld. Zodra de raad de Luchtagenda heeft vastgesteld, zal het college het Bestuursakkoord ondertekenen.

## Kanttekeningen en risico's

*1.1 De kans bestaat dat met alleen de concreet voorgestelde maatregelen de doelen van NEmiA niet voor 2020 gehaald worden.*

Voordat maatregelen uitgevoerd worden, wordt eerst het effect op de NOx emissie en de rotemissie berekend en daarmee het effect op de gezondheid van de inwoners van Arnhem. Deze berekeningen zijn gebaseerd op kengetallen die soms achteraf hoger of lager blijken te zijn (denk b.v. aan het gesjoemel met uitstootcijfers van diesels). Om te voorkomen dat we daardoor te weinig effect sorteren met de concrete maatregelen, zal de gemeente zich inspannen om ook het flankerende beleid en maatregelen zoveel mogelijk uit te voeren.



## Financiën

	Geschatte kosten (€)	Bijdrage rijk (€)	Bijdrage eigen begroting (€)	Dekking
<i>Nieuw</i>				
Milieuzone personenverkeer	520.000	-	520.000	raadsbesluit MJPB
Milieuzone bestelverkeer	321.000	139.375	160.000	nieuw
Ontlasten centrumring	530.000	230.125	265.000	nieuw
Walstroom Rijnkade	850.000	369.000	425.000	Project Rijnkade (waterschap, provincie, etc.)
<i>Flankerend</i>				
Stimulering brommers/snor	PM	-		
Gemeentelijk wagenpark	PM	-		70.000 al gereserveerd in NEmiA
Stadsdistributie	PM	-		
Transferia	PM	-		
Houtrook	PM	-		
Totaal	2.221.000	738.500	1.483.000	
Reeds gedekt			520.000	
<b>Benodigde dekking</b>			<b>963.000</b>	

Voorstel is om de kosten te dekken uit het programma New Energy made in Arnhem (MZ bestel), project Zuidelijke Binnenstad (walstroom) en het Bereikbaarheidsfonds Binnenstad (ontlasten centrumring).

## Uitvoering

Op het moment dat de Luchtagenda is vastgesteld, zal het college een Bestuursakkoord afsluiten met het ministerie van I&W (staatssecretaris Van Veldhoven).  
De uitvoering van de drie maatregelen die nog niet gestart zijn zal direct opgepakt worden door Fysiek Domein (Omgevingskwaliteit in samenwerking met Mobiliteit)



De maatregelen uit Bijlage A zijn ondersteunend aan de vier vastgestelde maatregelen, en zullen onderzocht worden. Er worden besprekingen gestart andere belanghebbenden en er zal naar dekking gezocht worden voor de uitvoering.

## Communicatie

Bij het opstellen van deze Luchtagenda zijn meerdere partijen in de stad betrokken geweest. Door middel van gesprekken met de ondernemers en bewoners van de binnenstad (Bewonersavond september 2017, overleggen met Platform Binnenstad Arnhem) én het stellen van vragen via het Digipanel is de keuze van maatregelen afgestemd met de stad. Nadat de Luchtagenda is vastgesteld, zal zij breed gedeeld worden. Via onze website, via een persbericht en via reguliere overleggen die de gemeente Arnhem heeft met andere belanghebbenden.

## Bijlagen

### Stukken voor gemeenteraad

- Luchtagenda gemeente Arnhem

### Ter inzage stukken voor gemeenteraad

- Bestuursakkoord : ""Bestuurlijke afspraak voortkomend uit Aanpassing NSL 2018"



Besluit van

Zaaknummer

293484

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 27 november 2018, Cluster Strategie, Beleid en Regie nummer: 293484;

gelet op artikel 5.13 van de Wet Milieubeheer;

besluit:

1. De Luchtagenda gemeente Arnhem vast te stellen;
2. De dekking van de kosten van de Luchtagenda vast te stellen.

De griffier,

De voorzitter,

## Rapportage-vorm nav co-financiering voor maatregelen ihkv Aanpassing NSL 2018

Voor de aanpassing NSL zijn tussen staatssecretaris I&W en jullie wethouders bestuurlijke overeenkomsten getekend voor co-financiering door het rijk van een of meerdere maatregelen ihkv de Aanpassing NSL 2018. In de bestuurlijke overeenkomst staat vermeld dat het ministerie van I&W (directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie) jaarlijks voor 1 november over de uitvoering van de maatregel wordt geïnformeerd.

Graag worden we op de volgende punten in een korte rapportage geïnformeerd:

1. Of het geld besteed is aan de maatregelen die we hebben afgesproken, indien niet: wat zijn de wijzigingen en waarom?

Ja, het geld is besteed aan de maatregelen die we hebben afgesproken. ~~Walstroom?~~ Middelen tot nu toe zijn besteed aan onderzoek.....uitvoering volgt later

2. Wanneer worden/zijn de maatregelen uitgevoerd? Worden de maatregelen uitgevoerd binnen de termijn zoals vermeld in de Aanpassing NSL 2018? (tekst bijgevoegd, zie H 3.3.4). bij een wijziging, graag aangeven waarom.

Zie onderstaande opsomming en tabel 1 waarin per maatregel de stand van zaken wordt weergegeven. Wij gaan er nog steeds van uit dat deze aanvullende NSL-maatregelen bijdragen aan het sneller beëindigen van overschrijdingslocaties.

- Instellen milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel). Ingevoerd **per 1 januari 2019**. De exacte effecten op de luchtkwaliteit worden in de loop van 2020 vastgesteld.
- Milieuzone bestelverkeer. Uitbreiding milieuzone naar Bestelverkeer Diesel Euro 3, die uiterlijk zal worden ingevoerd **per 1 oktober 2020**.
- Dosering verkeer buiten de stad: Er zijn twee locaties aan de rand van de stad waar verkeer, dat niet in de binnenstad hoeft te zijn, omgeleid kan worden. In het voorjaar van 2019 is een onderzoek uitgevoerd naar het aandeel doorgaand verkeer dat zich op de Centrumring bevindt (waar de knelpunten zich bevinden). Er vindt momenteel onderzoek plaats naar de stagnatie(factor) en mogelijke maatregelen om de centrumring te ontlasten. Doel is om **in de tweede helft van 2020** deze maatregelen tot uitvoering te brengen.
- Walstroom Rijnkade: De realisatie van de walvoorzieningen aan de Rijnkade is gepland voor **2021**.

3. Aantonen dat er sprake is van 50%-50% cofinanciering tbv uitvoer van de maatregel.

- Milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel): deze maatregel is apart begroot; er is geen sprake van een rijksbijdrage;
- Milieuzone bestelverkeer t/m Euro 3 (diesel): Financiering Arnhem € 161.000; Rijk € 160.000
- Dosering verkeer buiten de stad: Financiering Arnhem € 265.000; Rijk € 265.000
- Walstroom Rijnkade: Financiering Arnhem € 425.000; Rijk € 425.000

Peter, ik heb deze getallen overgenomen uit de rapportage in de mail van 15 augustus. Kloppen deze getallen wel de getallen vermeld in tabel 2? Nee deze kloppen niet Tabel2 is leidend

Voor uitgebreide begroting, zie tabel 2.

4. Wat was het effect van het uitvoeren van de maatregel mbt het NSL-knelpunt?

- Milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel): **0,3 µg/m<sup>3</sup>**
- Milieuzone bestelverkeer t/m Euro 3 (diesel): **0,2 µg/m<sup>3</sup>**
- Dosering verkeer buiten de stad: Op basis van de nu voorhanden zijnde gegevens wordt een effect van **ca. 0,5 µg/m<sup>3</sup>** verwacht.
- Walstroom Rijnkade: Op basis van de planning van ligplaatsen 2018 is berekend dat het elektrificeren van de schepen op deze plek een verlaging van de NO<sub>2</sub>-concentratie ter hoogte van het knelpunt Velperbuitensingel/Eusebiusbuitensingel van **0,3 µg/m<sup>3</sup>** geeft.

Zie ook de derde kolom van tabel 1.

**Tabel 1. Nieuwe maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit op de korte termijn** (bron: Luchtagenda gemeente Arnhem: "Naar een schonere lucht in 2025")

Nr.	Maatregel	Effect NO <sub>2</sub> concentratie op knelpuntlocatie	Huidige stand van zaken
<b>B.I</b>	<b>EMISSIES - LICHT VERKEER</b>		
B.I.1	Instellen milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel) , conform huidige omvang <sup>a)</sup>	0,3 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; ingesteld per 1-1-2019;
B.I.2 <sup>c)</sup>	Instellen milieuzone bestelverkeer t/m Euro 3 (diesel)	0,2 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; deze maatregel wordt uiterlijk 1-10-2020 doorgevoerd;
<b>B.III</b>	<b>VERKEER OVERIG - VOLUME EN DOORSTROMING</b>		
B.III.8 <sup>c)</sup>	Ontlasten centrumring door dosering buiten de stad <sup>b)</sup>	0,5 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; onderzoek naar mate doorgaand verkeer op centrumring is afgerond; onderzoek naar stagnatiefactor is momenteel gaande;
<b>B.V</b>	<b>OVERIGE BRONNEN</b>		
B.V.1 <sup>c)</sup>	Uitbreiding walstroom Rijnkade <sup>b)</sup>	0,3 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; er is in het voorjaar van 2019 een onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en de kosten van walstroom aan de Rijnkade; het rapport was op 7 mei gereed; uitvoering is gepland voor het jaar 2021;

a) Effect luchtkwaliteit uit 'Maatregelen verbetering luchtkwaliteit Arnhem'.

b) Effect luchtkwaliteit uit 'Bijdrage van verschillende bronnen aan de NO<sub>2</sub>-concentraties op knelpunten'.

c) Deze maatregelen zijn voorgesteld in het kader van de landelijke aanpak van resterende knelpunten. Hiervoor is landelijke cofinanciering beschikbaar.



investering	exploitatielasten					totaal bijdrage rijk
	2019	2020	2021	2022	2023	
2019	2019	2020	2021	2022	2023	

738.558

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
T.a.v. Staatssecretaris Veldhoven-Van der Meer  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum : 22 oktober 2019  
Uw kenmerk :  
Zaaknummer : 332621  
Contactpersoon : Peter Swart  
Telefoonnummer : 026 3774546

Onderwerp: Rapportage co-financiering in het kader van bestuurlijke overeenkomst Aanpassing NSL 2018

Geachte mevrouw Van Veldhoven-Van der Meer, beste Stientje

Voor de aanpassing NSL is een bestuurlijke overeenkomst getekend voor co-financiering door het rijk van één of meerdere maatregelen in het kader van de Aanpassing NSL 2018. Zoals in de bestuurlijke overeenkomst staat vermeld wordt het ministerie van I&W (directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie) jaarlijks voor 1 november over de uitvoering van de maatregel geïnformeerd.

In deze brief zal ik in het kort rapporteren over de voortgang van de bestuurlijke overeenkomst met betrekking tot de aanvullende maatregelen die Arnhem neemt in het kader van de Aanpassing NSL 2018. Ik zal hierbij antwoord geven op de volgende vragen:

1. *Of het geld besteed is aan de maatregelen die we hebben afgesproken, indien niet: wat zijn de wijzigingen en waarom?*
2. *Wanneer worden/zijn de maatregelen uitgevoerd? Worden de maatregelen uitgevoerd binnen de termijn zoals vermeld in de Aanpassing NSL 2018? (tekst bijgevoegd, zie H 3.3.4). bij een wijziging, graag aangeven waarom.*
3. *Aantonen dat er sprake is van 50%-50% cofinanciering tbv uitvoer van de maatregel.*
4. *Wat was het effect van het uitvoeren van de maatregel mbt het NSL-knelpunt?*

Het antwoord op de eerste vraag luidt als volgt: ja, het geld is besteed aan de maatregelen die we hebben afgesproken. In het geval van de milieuzone bestelverkeer, het ontlasten van de centrumring en walstroom geldt dat de middelen tot nu toe besteed zijn aan onderzoek en voorbereidende activiteiten op de uiteindelijke uitvoering, die op een later tijdstip plaats zal vinden. Zie tabel 1 en de volgende vraag.

Wat de tweede vraag betreft, verwijs ik naar onderstaande opsomming en tabel 1 waarin per maatregel de stand van zaken wordt weergegeven. Wij gaan er nog steeds van uit dat deze aanvullende NSL-maatregelen bijdragen aan het sneller beëindigen van overschrijdingslocaties.

- Instellen milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel). Ingevoerd **per 1 januari 2019**. De exacte effecten op de luchtkwaliteit worden in de loop van 2020 vastgesteld.
- Milieuzone bestelverkeer. Uitbreiding milieuzone naar Bestelverkeer Diesel Euro 3, die uiterlijk zal worden ingevoerd **per 1 oktober 2020**.
- Ontlasten centrumring: Er zijn twee locaties aan de rand van de stad waar verkeer, dat niet in de binnenstad hoeft te zijn, omgeleid kan worden. In het voorjaar van 2019 is een onderzoek uitgevoerd naar het aandeel doorgaand verkeer dat zich op de centrumring bevindt (waar de knelpunten zich bevinden). Er vindt momenteel onderzoek plaats naar de stagnatie(factor) en mogelijke maatregelen



Ons kenmerk:  
Zaaknummer: 332621  
Pagina: 2

om de centrumring te ontlasten. Doel is om **in de tweede helft van 2020** deze maatregelen tot uitvoering te brengen.

- Walstroom Rijnkade: De realisatie van de walvoorzieningen aan de Rijnkade is gepland voor **2021**.

Wat de derde vraag betreft, kan gesteld worden dat er sprake is van 50%-50% cofinanciering t.b.v. uitvoer van de maatregel. Zie onderstaande opsomming.

- Milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel):  
is apart begroot; er is geen sprake van een rijksbijdrage;
- Milieuzone bestelverkeer t/m Euro 3 (diesel):  
Financiering Arnhem € 193.789; Bijdrage Rijk € 139.376
- Ontlasten centrumring:  
Financiering Arnhem € 355.159; Bijdrage Rijk € 230.121
- Walstroom Rijnkade:  
Financiering Arnhem € 480.938; Bijdrage Rijk € 369.062

Voor een overzicht van de uitgebreide begroting, verwijs ik u naar tabel 2.

Voor beantwoording van de vierde vraag, verwijs ik u naar kolom 3 van tabel 1 en onderstaande opsomming:

- Milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel): **0,3 µg/m<sup>3</sup>**
- Milieuzone bestelverkeer t/m Euro 3 (diesel): **0,2 µg/m<sup>3</sup>**
- Dosering verkeer buiten de stad: Op basis van de nu voorhanden zijnde gegevens wordt een effect van **ca. 0,5 µg/m<sup>3</sup>** verwacht.
- Walstroom Rijnkade: Op basis van de planning van ligplaatsen 2018 is berekend dat het elektrificeren van de schepen op deze plek een verlaging van de NO<sub>2</sub>-concentratie ter hoogte van het knelpunt Velperbuitensingel/Eusebiusbuitensingel van **0,3 µg/m<sup>3</sup>** geeft.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,  
Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,  
namens het college,

Cathelijne Bouwkamp,

Wethouder Energie en Klimaat



**Tabel 1. Nieuwe maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit op de korte termijn** (bron: Luchtagenda gemeente Arnhem: "Naar een schonere lucht in 2025")

Nr.	Maatregel	Effect NO <sub>2</sub> concentratie op knelpuntlocatie	Huidige stand van zaken
<b>B.I</b>	<b>EMISSIONS - LICHT VERKEER</b>		
B.I.1	Instellen milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel) , conform huidige omvang <sup>a)</sup>	0,3 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; ingesteld per 1-1-2019;
B.I.2 <sup>c)</sup>	Instellen milieuzone bestelverkeer t/m Euro 3 (diesel)	0,2 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; deze maatregel wordt uiterlijk 1-10-2020 doorgevoerd;
<b>B.III</b>	<b>VERKEER OVERIG - VOLUME EN DOORSTROMING</b>		
B.III.8 <sup>c)</sup>	Ontlasten centrumring door dosering buiten de stad <sup>b)</sup>	0,5 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; onderzoek naar mate doorgaand verkeer op centrumring is afgerond; onderzoek naar stagnatiefactor is momenteel gaande;
<b>B.V</b>	<b>OVERIGE BRONNEN</b>		
B.V.1 <sup>c)</sup>	Uitbreiding walstroom Rijnkade <sup>b)</sup>	0,3 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; er is in het voorjaar van 2019 een onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en de kosten van walstroom aan de Rijnkade; het rapport was op 7 mei gereed; uitvoering is gepland voor het jaar 2021;

a) Effect luchtkwaliteit uit 'Maatregelen verbetering luchtkwaliteit Arnhem'.

b) Effect luchtkwaliteit uit 'Bijdrage van verschillende bronnen aan de NO<sub>2</sub>-concentraties op knelpunten'.

c) Deze maatregelen zijn voorgesteld in het kader van de landelijke aanpak van resterende knelpunten. Hiervoor is landelijke cofinanciering beschikbaar.



**Tabel 2. Financieel overzicht maatregelen luchtagenda** (bron: Luchtagenda gemeente Arnhem: "Naar een schonere lucht in 2025")

	investering	exploitatiekosten					totaal bijdrage rijk
	2019	2019	2020	2021	2022	2023	
A. Milieuzone bestelverkeer							
investering	25.000						
bijdrage rijk	-10.855						10.855
investering voor rekening gemeente	14.145						
jaarlijkse kapitaallasten			3.112	3.055	2.999	2.999	
jaarlijks beheerkosten		147.200	67.200	27.200	27.200	27.200	
bijdrage rijk		-63.913	-29.178	-11.810	11.810	-11.810	128.521
saldo ten laste van de gemeente		83.287	41.134	18.445	18.389	18.389	
Het saldo wordt gedekt uit het in de MJPB 2019-2021 opgenomen Nemia budget.							
B. Dosering buiten de stad							
investering	295.000						
bijdrage rijk	-128.086						128.086
investering voor rekening gemeente	166.914						
jaarlijkse kapitaallast			14.089	13.874	13.659	13.659	
jaarlijks beheerkosten		144.000	64.000	9.000	9.000	9.000	
bijdrage rijk		-62.523	-27.788	-3.908	-3.908	-3.908	102.035
saldo ten laste van de gemeente		81.477	50.300	18.966	18.751	18.751	
Het saldo wordt gedekt uit het in de MJPB 2019-2021 opgenomen budget voor autobereikbaarheid							
C. Walstroombaan							
eenmalige kosten		770.000					
bijdrage rijk		-334.327					334.327
jaarlijkse beheerkosten		10.000	70.000	0	0	0	
bijdrage rijk		-4.342	-30.393	0	0	0	34.735
saldo ten laste van de gemeente		441.331	39.607	0	0	0	
Het saldo wordt gedekt vanuit het project Zuidelijke Binnenstad.							
							738.558

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
T.a.v. Staatssecretaris Veldhoven-Van der Meer  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum : 25 oktober 2019  
Uw kenmerk :  
Zaaknummer : 332621  
Contactpersoon : Peter Swart  
Telefoonnummer : 026 3774546

Onderwerp: Rapportage co-financiering in het kader van bestuurlijke overeenkomst Aanpassing NSL 2018

Geachte mevrouw Van Veldhoven-Van der Meer, beste Stientje

In het kader van de Aanpassing NSL 2018 is een bestuurlijke overeenkomst getekend voor co-financiering door het Rijk voor meerdere aanvullende maatregelen. Zoals in de bestuurlijke overeenkomst staat vermeld, wordt het ministerie van I&W (directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie) jaarlijks voor 1 november over de uitvoering van de maatregelen geïnformeerd.

In deze brief zal ik in het kort rapporteren over de voortgang van de aanvullende maatregelen die Arnhem neemt in het kader van de Aanpassing NSL 2018. Ik zal hierbij antwoord geven op de volgende vragen:

1. *Of het geld besteed is aan de maatregelen die we hebben afgesproken, indien niet: wat zijn de wijzigingen en waarom?*
2. *Wanneer worden/zijn de maatregelen uitgevoerd? Worden de maatregelen uitgevoerd binnen de termijn zoals vermeld in de Aanpassing NSL 2018? (tekst bijgevoegd, zie H 3.3.4). bij een wijziging, graag aangeven waarom.*
3. *Aantonen dat er sprake is van 50%-50% cofinanciering tbv uitvoer van de maatregel.*
4. *Wat was het effect van het uitvoeren van de maatregel mbt het NSL-knelpunt?*

Het antwoord op de eerste vraag luidt als volgt: ja, het geld is besteed aan de maatregelen die we hebben afgesproken. In het geval van de milieuzone bestelverkeer, het ontlasten van de centrumring en walstroom geldt dat de middelen tot nu toe besteed zijn aan onderzoek en voorbereidende activiteiten op de uiteindelijke uitvoering, die op een later tijdstip plaats zal vinden. Zie tabel 1 en de volgende vraag.

Wat de tweede vraag betreft, verwijs ik naar onderstaande opsomming en tabel 1 waarin per maatregel de stand van zaken wordt weergegeven. Wij gaan er nog steeds van uit dat deze aanvullende NSL-maatregelen bijdragen aan het sneller beëindigen van overschrijdingslocaties.

- Instellen milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel). Ingevoerd **per 1 januari 2019**. De exacte effecten op de luchtkwaliteit hebben we met behulp van de Rekentool 2019 vastgesteld.
- Milieuzone bestelverkeer. Uitbreiding milieuzone naar Bestelverkeer Diesel Euro 3, die uiterlijk zal worden ingevoerd **per 1 oktober 2020**.
- Ontlasten centrumring: Er zijn twee locaties aan de rand van de stad waar verkeer, dat niet in de binnenstad hoeft te zijn, omgeleid kan worden. In het voorjaar van 2019 is een onderzoek uitgevoerd naar het aandeel doorgaand verkeer dat zich op de centrumring bevindt (waar de knelpunten zich bevinden). Er vindt momenteel onderzoek plaats naar de stagnatie(factor) en mogelijke maatregelen om de centrumring te ontlasten. Doel is om **in de tweede helft van 2020** deze maatregelen tot uitvoering te brengen.



Ons kenmerk:  
Zaaknummer: 332621  
Pagina: 2

- Walstroom Rijnkade: De realisatie van de walvoorzieningen aan de Rijnkade is gepland voor **2021**.

Wat de derde vraag betreft, kan gesteld worden dat er sprake is van 50%-50% cofinanciering t.b.v. uitvoer van de maatregel. Zie onderstaande opsomming.

- Milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel):  
is apart begroot; er is geen sprake van een rijksbijdrage;
- Milieuzone bestelverkeer t/m Euro 3 (diesel):  
Financiering Arnhem € 193.789; Bijdrage Rijk € 139.376
- Ontlasten centrumring:  
Financiering Arnhem € 355.159; Bijdrage Rijk € 230.121
- Walstroom Rijnkade:  
Financiering Arnhem € 480.938; Bijdrage Rijk € 369.062

Voor een overzicht van de uitgebreide begroting, verwijs ik u naar tabel 2.

Voor beantwoording van de vierde vraag, de effecten op de knelpunten, hebben wij verbeterde stagnatiecijfers en de maatregel Milieuzone personenwagens diesel ingevoerd in de Rekentool (rekenjaar 2019). In onderstaande tabel ziet u de resultaten van deze berekening:

Knelpunt	NO <sub>2</sub> concentratie 2018	NO <sub>2</sub> concentratie 2019	NO <sub>2</sub> concentratie 2019 inclusief maatregel Aanpassing NSL 2018
Eusebiusbuitensingel	45,0 µg/m <sup>3</sup>	41,1 µg/m <sup>3</sup>	40,3 µg/m <sup>3</sup>
Velperbuitensingel	41,2 µg/m <sup>3</sup>	37,9 µg/m <sup>3</sup>	35,9 µg/m <sup>3</sup>

Dit betekent dus dat het knelpunt in 2019 opgelost is en dat de andere maatregelen, die naast hun effect op het knelpunt ook de gezondheid van alle inwoners ten goede komt, gebruikt worden om een veilige marge te krijgen. Deze marge is nodig om tegenvallende achtergrondconcentratie en emissiefactoren in de komende jaren te compenseren.

Voor de effecten van de overige maatregelen die in voorbereiding zijn verwijs ik u naar onderstaande opsomming:

- Milieuzone bestelverkeer t/m Euro 3 (diesel): verwacht effect **0,2 µg/m<sup>3</sup>**
- Dosering verkeer buiten de stad: Op basis van de nu voorhanden zijnde gegevens wordt een effect van **ca. 0,5 µg/m<sup>3</sup>** verwacht.
- Walstroom Rijnkade: Op basis van de planning van ligplaatsen 2018 is berekend dat het elektrificeren van de schepen op deze plek een verlaging van de NO<sub>2</sub>-concentratie ter hoogte van het knelpunt Velperbuitensingel/Eusebiusbuitensingel van **0,3 µg/m<sup>3</sup>** geeft.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,  
Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,  
namens het college,

Cathelijne Bouwkamp,  
Wethouder Energie en Klimaat



**Tabel 1. Nieuwe maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit op de korte termijn** (bron: Luchtagenda gemeente Arnhem: "Naar een schonere lucht in 2025")

Nr.	Maatregel	Effect NO <sub>2</sub> concentratie op knelpuntlocatie	Huidige stand van zaken
<b>B.I</b>	<b>EMISSIONS - LICHT VERKEER</b>		
B.I.1	Instellen milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel) , conform huidige omvang <sup>a)</sup>	0,3 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; ingesteld per 1-1-2019;
B.I.2 <sup>c)</sup>	Instellen milieuzone bestelverkeer t/m Euro 3 (diesel)	0,2 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; deze maatregel wordt uiterlijk 1-10-2020 doorgevoerd;
<b>B.III</b>	<b>VERKEER OVERIG - VOLUME EN DOORSTROMING</b>		
B.III.8 <sup>c)</sup>	Ontlasten centrumring door dosering buiten de stad <sup>b)</sup>	0,5 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; onderzoek naar mate doorgaand verkeer op centrumring is afgerond; onderzoek naar stagnatiefactor is momenteel gaande;
<b>B.V</b>	<b>OVERIGE BRONNEN</b>		
B.V.1 <sup>c)</sup>	Uitbreiding walstroom Rijnkade <sup>b)</sup>	0,3 µg/m <sup>3</sup>	Besloten; er is in het voorjaar van 2019 een onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en de kosten van walstroom aan de Rijnkade; het rapport was op 7 mei gereed; uitvoering is gepland voor het jaar 2021;

a) Effect luchtkwaliteit uit 'Maatregelen verbetering luchtkwaliteit Arnhem'.

b) Effect luchtkwaliteit uit 'Bijdrage van verschillende bronnen aan de NO<sub>2</sub>-concentraties op knelpunten'.

c) Deze maatregelen zijn voorgesteld in het kader van de landelijke aanpak van resterende knelpunten. Hiervoor is landelijke cofinanciering beschikbaar.





**Tabel 2. Financieel overzicht maatregelen luchtagenda** (bron: Luchtagenda gemeente Arnhem: "Naar een schonere lucht in 2025")

	investering	exploitatiekosten					totaal bijdrage rijk
	2019	2019	2020	2021	2022	2023	
A. Milieuzone bestelverkeer							
investering	25.000						
bijdrage rijk	-10.855						10.855
investering voor rekening gemeente	14.145						
jaarlijkse kapitaallasten			3.112	3.055	2.999	2.999	
jaarlijks beheerkosten		147.200	67.200	27.200	27.200	27.200	
bijdrage rijk		-63.913	-29.178	-11.810	11.810	-11.810	128.521
saldo ten laste van de gemeente		83.287	41.134	18.445	18.389	18.389	
Het saldo wordt gedekt uit het in de MJPB 2019-2021 opgenomen Nemia budget.							
B. Dosering buiten de stad							
investering	295.000						
bijdrage rijk	-128.086						128.086
investering voor rekening gemeente	166.914						
jaarlijkse kapitaallast			14.089	13.874	13.659	13.659	
jaarlijks beheerkosten		144.000	64.000	9.000	9.000	9.000	
bijdrage rijk		-62.523	-27.788	-3.908	-3.908	-3.908	102.035
saldo ten laste van de gemeente		81.477	50.300	18.966	18.751	18.751	
Het saldo wordt gedekt uit het in de MJPB 2019-2021 opgenomen budget voor autobereikbaarheid							
C. Walstroom							
eenmalige kosten		770.000					
bijdrage rijk		-334.327					334.327
jaarlijkse beheerkosten		10.000	70.000	0	0	0	
bijdrage rijk		-4.342	-30.393	0	0	0	34.735
saldo ten laste van de gemeente		441.331	39.607	0	0	0	
Het saldo wordt gedekt vanuit het project Zuidelijke Binnenstad.							
							738.558

Van: [REDACTED]  
Verzonden: donderdag 30 januari 2020 16:11  
Aan: [REDACTED]  
Onderwerp: RE: Burgermeetnet Arnhem

Opvolgingsmarkering: Opvolgen  
Markeringsstatus: Voltooid

Hoi [REDACTED],

Fijn dat ik hier bij betrokken ben.

Ik zou op 3 besproken zaken terugkomen.

1. de opdracht van de raad aan het college om geld te verstrekken aan de stichting (bij motie)
2. de wijze waarop de motie evt uitgevoerd kan worden
3. de mogelijkheden om een burgermeetnetwerk te financieren

Ad. 1 Juridisch is dit vreemd, immers de raad heeft bij ASV de beslisbevoegdheid mbt subsidies in art. 4 gedelegeerd aan het college. Deze bevoegdheid heeft het college gebruikt om de aanvraag van de stichting te beoordelen in het kader van de subsidieregeling Burgerkracht en afgewezen. De raad doorkruist nu de bevoegdheid van het college en de juridische procedure (de tsichting had bezwaar moeten aantekenen tegen de afwijzende beschikking). De raad kan wel gelden ter beschikking stellen waarna het college beslist of en hoe deze moeten worden ingezet. Maar politiek is het uiteraard een ander verhaal!

Ad. 2 Indien het college de motie wil uitvoeren, zal de stichting een nieuwe aanvraag moeten indienen. Op deze aanvraag kan vervolgens een incidentele subsidie worden verleend. Wel zal zeer goed gemotiveerd moeten worden waarom in dit geval een incidentele subsidie wordt verstrekt nadat in eerste instantie ogv de subsidieregeling is afgewezen. Dit zal een heel inhoudelijk verhaal moeten zijn.

Ad. 3 Er zijn in ieder geval 3 mogelijkheden om de totstandkoming van een burgermeetnetwerk te stimuleren.

1. Een subsidieregeling waarbinnen burgers voor de kosten van de activiteit, meten van luchtkwaliteit, waarvoor de aanschaf van meetapparatuur noodzakelijk is, kunnen aanvragen. Hierdoor wordt de burger eigenaar van de apparatuur. Nakoming van de afspraken, verplichtingen ligt hierbij moeilijk.
2. De gemeente schaft de apparatuur aan en verstrekt deze middels een bruikleenovereenkomst aan geïnteresseerde burgers. In de bruikleenovereenkomst kunnen de voorwaarden en verplichtingen worden vastgelegd. De apparatuur valt aan de gemeente terug indien een burger met de activiteit stopt!
3. De gemeente subsidieert een instelling, zoals het Natuurcentrum Arnhem, om de activiteit, met van

luchtkwaliteit, uit te voeren. Hierbij kunnen kosten van de aanschaf van de apparatuur voor de burgers (NCA kan dan ook via een bruikleenovereenkomst beschikbaar stellen!), het geven van workshops, onderhoud en beheer enz worden bekostigd via de subsidie.

De eerste mogelijkheid is de lastigste omdat de prestatie niet afdwingbaar is en als een burger stopt de apparatuur niet terugkomt bij de gemeente. De derde mogelijkheid biedt mi de meeste mogelijkheden. Hierdoor wordt de gemeente niet zelf uitvoerder van en in het netwerk (bv onderhoud en beheer) en hoeft geen apparatuur aan te schaffen.

Heb je hier voor nu voldoende aan?

[REDACTED]

Van: [REDACTED]  
Verzonden: donderdag 30 januari 2020 15:23  
Aan: [REDACTED]  
Onderwerp: Burgermeetnet Arnhem

Hoi [REDACTED],

Dankjewel voor je heldere uiteenzetting en goede uitleg tijdens ons overleg zojuist. En nogmaals dank dat je op zo'n korte termijn tijd kon vrijmaken. :)

Zoals afgesproken stuur ik je bij deze nog wat meer informatie toe. Het betreft de volgende stukken:

- motie 19M180. Deze motie vreemd aan de agenda is niet op de 18e december, noch op 29 januari aan bod gekomen. Mogelijk wordt de motie in de eerstvolgende besluitvormende raadsvergadering van 19 februari behandeld.
- de subsidieregeling Burgerkracht en de mail van Xaveria Volman, waarin zij uitlegt op welke gronden de subsidieaanvraag voor de regeling Burgerkracht is afgewezen.
- een voorbeeld van een bruikleenovereenkomst, toegepast tijdens het Smart Emission project te Nijmegen.

Ik zie jouw juridische output graag tegemoet. Bij voorbaat dank!

Groet,  
[REDACTED]

Bezoekadres:  
Eusebiusbuitensingel 53  
6828 HZ Arnhem  
Postadres:  
stbus 9029  
6800 EL Arnhem  
www.arnhem.nl

Po

[REDACTED]  
Jr. bestuursadviseur

Luchtkwaliteit

Cluster Strategie, Beleid en Regie

e-mail:

herman.kleinjan@arnhem.nl

telefoon:

026 - 377 3028

Werkdagen: maandag, woensdag, donderdag, vrijdag

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** vrijdag 13 december 2019 12:46  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Re: 2019-12-06-arnhemspeil-derde-verzoek-onafhankelijke-uitstootmeting-biomassacentrale-veolia-en-bijdrage-arnhemse-luchtdata-project

Niet echt. Maar waarom moet dat vandaag? Is er haast?

Op 13 dec. 2019 om 12:25 heeft [REDACTED] het volgende geschreven:

Hoi [REDACTED],

Bedankt!

Heb je ook nog tijd om vandaag naar de reactie op de motie te kijken?

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** vrijdag 13 december 2019 12:25  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: 2019-12-06-arnhemspeil-derde-verzoek-onafhankelijke-uitstootmeting-biomassacentrale-veolia-en-bijdrage-arnhemse-luchtdata-project

Hallo [REDACTED],

Hierbij mijn reactie.

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 12 december 2019 8:51  
**Aan:** [REDACTED]  
[REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: 2019-12-06-arnhemspeil-derde-verzoek-onafhankelijke-uitstootmeting-biomassacentrale-veolia-en-bijdrage-arnhemse-luchtdata-project

Hallo [REDACTED],

Bij deze een voorstel voor een antwoord op de drie brieven van Stichting Arnhems Peil.

Geachte Stichting Arnhems Peil, beste [REDACTED],

Uw drie verzoeken van d.d. 24 november 2019, 27 november en 5 december hebben wij in goede orde ontvangen. Het college van B&W van Arnhem juicht het toe dat inwoners zelf aan de slag gaan met het meten van de luchtkwaliteit. Hiermee wordt het bewustzijn omtrent onze leefomgeving verhoogd en gaan inwoners ook nadenken over de impact die hun eigen handelen heeft op de luchtkwaliteit. Uw subsidieaanvraag is, om redenen die u duidelijk zijn, afgewezen. Zoals u weet paste het niet binnen de doelstellingen van de regeling. De gemeente is momenteel in samenwerking met stakeholders als het RIVM, de Arnhemse Luchtwachters, de Gelderse Natuur en Milieu Federatie en de GGD een burgermeetnet aan het opzetten. De basis voor dit meetnet ligt bij de uitvoering van het amendement "Meten is weten" van de Arnhemse Raad en is bedoeld als instrument voor bewustwording en inzicht in de luchtkwaliteit in heel Arnhem. De uitrol van dit meetnet zal in het eerste kwartaal van 2020 plaatsvinden. Ik wil u uitnodigen om hierbij aan te sluiten.

Uw verzoekt tevens om een onafhankelijk onderzoek uit te laten voeren aan de schoorsteen van de biomassacentrale. Het college van Arnhem heeft geen reden om te twijfelen aan de integriteit van de Provincie Gelderland (bevoegd gezag) en de Omgevingsdienst Regio Arnhem (ODRA). Naar onze mening wordt er onafhankelijk gemeten, namelijk door de meetdienst van de ODRA. Deze dienst houdt ons op de hoogte van eventuele overschrijdingen van de vergunningvoorschriften. We hebben vertrouwen in de betrouwbaarheid van het onderzoek dat het team Metingen & Advies van de ODRA onlangs heeft uitgevoerd. **We zijn wel bereid om bij de Provincie en het Rijk te lobbyen voor betere filters en brengen onze, en uw, zorg over de luchtkwaliteit in Arnhem over aan deze partijen.** - Dit doen we al; dus dan ook goed om dat aan te geven: wij vinden het belangrijk dat er betere filters komen en hebben dit ook kenbaar gemaakt bij Provincie en het Rijk...oid/etc.

De gezondheid van de inwoners van Arnhem gaat mij ook aan het hart. Daarom houden wij korte lijnen van overleg met de Veiligheidsregio Midden-Gelderland over gemeten concentraties en gezondheidseffecten.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
[REDACTED]

**Bezoekadres:**

Eusebiusbuitensingel 53  
6828 HZ Arnhem

**Postadres:**

9029  
6800 EL Arnhem

[www.arnhem.nl](http://www.arnhem.nl)

Postbus

---

**Van:** [REDACTED]

**Verzonden:** vrijdag 6 december 2019 14:03

**Aan:** [REDACTED]

**Onderwerp:** FW: 2019-12-06-arnhemspeil-derde-verzoek-onafhankelijke-  
uitstootmeting-biomassacentrale-veolia-en-bijdrage-arnhemse-luchtdata-project

Heren,

Brief nummer 3 inmiddels! Is er al zicht op een antwoord?

Vriendelijke groet,

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]

**Verzonden:** vrijdag 6 december 2019 13:38

**Aan:** [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

**Onderwerp:** 2019-12-06-arnhemspeil-derde-verzoek-onafhankelijke-uitstootmeting-  
biomassacentrale-veolia-en-bijdrage-arnhemse-luchtdata-project

Beste [REDACTED], college en raadsleden

Graag vragen wij uw aandacht voor onze brief in de bijlage. U vindt de brief ook in de volgende link:

<https://www.arnhemspeil.nl/docs/2019-12-06-arnhemspeil-derde-verzoek-onafhankelijke-uitstootmeting-biomassacentrale-veolia-en-bijdrage-arnhemse-luchtdata-project.pdf>

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



Van: [REDACTED]  
Verzonden: donderdag 30 januari 2020 16:11  
Aan: [REDACTED]  
Onderwerp: RE: Burgermeetnet Arnhem

Opvolgingsmarkering: Opvolgen  
Markeringsstatus: Voltooid

Hoi [REDACTED],

Fijn dat ik hier bij betrokken ben.

Ik zou op 3 besproken zaken terugkomen.

1. de opdracht van de raad aan het college om geld te verstrekken aan de stichting (bij motie)
2. de wijze waarop de motie evt uitgevoerd kan worden
3. de mogelijkheden om een burgermeetnetwerk te financieren

Ad. 1 Juridisch is dit vreemd, immers de raad heeft bij ASV de beslisbevoegdheid mbt subsidies in art. 4 gedelegeerd aan het college. Deze bevoegdheid heeft het college gebruikt om de aanvraag van de stichting te beoordelen in het kader van de subsidieregeling Burgerkracht en afgewezen. De raad doorkruist nu de bevoegdheid van het college en de juridische procedure (de tsichting had bezwaar moeten aantekenen tegen de afwijzende beschikking). De raad kan wel gelden ter beschikking stellen waarna het college beslist of en hoe deze moeten worden ingezet. Maar politiek is het uiteraard een ander verhaal!

Ad. 2 Indien het college de motie wil uitvoeren, zal de stichting een nieuwe aanvraag moeten indienen. Op deze aanvraag kan vervolgens een incidentele subsidie worden verleend. Wel zal zeer goed gemotiveerd moeten worden waarom in dit geval een incidentele subsidie wordt verstrekt nadat in eerste instantie ogv de subsidieregeling is afgewezen. Dit zal een heel inhoudelijk verhaal moeten zijn.

Ad. 3 Er zijn in ieder geval 3 mogelijkheden om de totstandkoming van een burgermeetnetwerk te stimuleren.

1. Een subsidieregeling waarbinnen burgers voor de kosten van de activiteit, meten van luchtkwaliteit, waarvoor de aanschaf van meetapparatuur noodzakelijk is, kunnen aanvragen. Hierdoor wordt de burger eigenaar van de apparatuur. Nakoming van de afspraken, verplichtingen ligt hierbij moeilijk.
2. De gemeente schaft de apparatuur aan en verstrekt deze middels een bruikleenovereenkomst aan geïnteresseerde burgers. In de bruikleenovereenkomst kunnen de voorwaarden en verplichtingen worden vastgelegd. De apparatuur valt aan de gemeente terug indien een burger met de activiteit stopt!
3. De gemeente subsidieert een instelling, zoals het Natuurcentrum Arnhem, om de activiteit, met van

luchtkwaliteit, uit te voeren. Hierbij kunnen kosten van de aanschaf van de apparatuur voor de burgers (NCA kan dan ook via een bruikleenovereenkomst beschikbaar stellen!), het geven van workshops, onderhoud en beheer enz worden bekostigd via de subsidie.

De eerste mogelijkheid is de lastigste omdat de prestatie niet afdwingbaar is en als een burger stopt de apparatuur niet terugkomt bij de gemeente. De derde mogelijkheid biedt mi de meeste mogelijkheden. Hierdoor wordt de gemeente niet zelf uitvoerder van en in het netwerk (bv onderhoud en beheer) en hoeft geen apparatuur aan te schaffen.

Heb je hier voor nu voldoende aan?

[REDACTED]

Van: [REDACTED]  
Verzonden: donderdag 30 januari 2020 15:23  
Aan: [REDACTED]  
Onderwerp: Burgermeetnet Arnhem

Hoi [REDACTED],

Dankjewel voor je heldere uiteenzetting en goede uitleg tijdens ons overleg zojuist. En nogmaals dank dat je op zo'n korte termijn tijd kon vrijmaken. :)

Zoals afgesproken stuur ik je bij deze nog wat meer informatie toe. Het betreft de volgende stukken:

- motie 19M180. Deze motie vreemd aan de agenda is niet op de 18e december, noch op 29 januari aan bod gekomen. Mogelijk wordt de motie in de eerstvolgende besluitvormende raadsvergadering van 19 februari behandeld.
- de subsidieregeling Burgerkracht en de mail van Xaveria Volman, waarin zij uitlegt op welke gronden de subsidieaanvraag voor de regeling Burgerkracht is afgewezen.
- een voorbeeld van een bruikleenovereenkomst, toegepast tijdens het Smart Emission project te Nijmegen.

Ik zie jouw juridische output graag tegemoet. Bij voorbaat dank!

Groet,  
[REDACTED]

Bezoekadres:  
Eusebiusbuitensingel 53  
6828 HZ Arnhem  
Postadres:  
stbus 9029  
6800 EL Arnhem  
www.arnhem.nl

Po

[REDACTED]  
Jr. bestuursadviseur

Luchtkwaliteit

Cluster Strategie, Beleid en Regie

e-mail:

herman.kleinjan@arnhem.nl

telefoon:

026 - 377 3028

Werkdagen: maandag, woensdag, donderdag, vrijdag

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** vrijdag 20 maart 2020 8:21  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: burgermeetnetwerk

Hoi,

Probeer dan vooral in reactie op hun offerte(s) goed vast te leggen wat wij van ze verwachten voor welk bedrag, wat de voorwaarden zijn en hoe betaald wordt.

Succes!

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 19 maart 2020 17:29  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: burgermeetnetwerk

Gaan we dat doen!

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 19 maart 2020 16:07  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: burgermeetnetwerk

Dan kun je opdracht geven tot het verrichten van bepaalde, benoemde diensten en daarbij de voorwaarden aangeven. Houdt wel rekening met BTW indien de instellingen BTW-plichtig zijn.

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 19 maart 2020 16:01  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: burgermeetnetwerk

Gewoon opdracht geven is meest simpele  
Heeft mijn voorkeur

Verzonden vanaf mijn Samsung Galaxy-smartphone.

----- Oorspronkelijk bericht -----

Van: [REDACTED]  
Datum: 19-03-20 15:25 (GMT+01:00)  
Aan: [REDACTED]  
Onderwerp: RE: burgermeetnetwerk

Hoi [REDACTED]

Die eis is heel goed mogelijk, maar is het niet beter om deze andersom te stellen, nl dat GNMf deels de aanschaf van de apparatuur dient te bekostigen?

Ik moet eerlijk zeggen dat deze zaak me toch wel een beetje begint te duizelen. Het wordt mij steeds onduidelijker wat wij nou eigenlijk willen.

1. stimulering van instellingen om een burgermeetnetwerk op te zetten
2. stimulering van burgers om een meter aan te schaffen (al dan niet met een instelling alleen als intermediair naar de gemeente toe)
3. stimulering van instellingen om een burgermeetnetwerk op te zetten en burgers stimuleren een meter aan te schaffen
4. de diensten van instellingen inkopen om een burgermeetnetwerk op te zetten
5. de diensten van instellingen inkopen om een burgermeetnetwerk op te zetten en burgers stimuleren een meter aan te schaffen

---

Van: [REDACTED]  
Verzonden: donderdag 19 maart 2020 14:59  
Aan: [REDACTED]  
CC: [REDACTED]  
Onderwerp: RE: burgermeetnetwerk

Ik snap zijn probleem denk ik wel: hij ziet vooral het verstrekken van de meters aan burgers als een subsidie....want we weten op voorhand niet wie dat gaat doen....  
Heeft dus niets te maken met GNMf....die zitten er alleen tussen.

Ik denk er nog even over na.

Wat mij mogelijk lijkt: opdracht geven aan GNMf, met daarbij de voorwaarden waaronder zij een meter ter beschikking mogen stellen aan burgers. Eén van die voorwaarden is de eigen bijdrage....is dat mogelijk

---

Van: [REDACTED]  
Verzonden: donderdag 19 maart 2020 14:54  
Aan: [REDACTED]  
Onderwerp: FW: burgermeetnetwerk

Hoi [REDACTED]

Zie onderstaand de laatste mail van [REDACTED] Ik stuur de informatie betreffende de aanbiedingsbrief en offerte van GNMF dadelijk door. [REDACTED]

Groet,  
[REDACTED]



**Bezoekadres:**  
Eusebiusbuitensingel 53  
6828 HZ Arnhem

**Postadres:** Postbus  
9029  
6800 EL Arnhem

[www.arnhem.nl](http://www.arnhem.nl)

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]



---

**Van:** [REDACTED]

**Verzonden:** donderdag 12 maart 2020 16:51

**Aan:** [REDACTED]

**Onderwerp:** burgermeetnetwerk

Hey [REDACTED]

Ik zit op mn kantoor in de trein! ☺ Daar heb ik nog eens mijn gedachten laten gaan over de zaak. M.i. zit er een groot probleem in de bereidheid bij een der partijen om de uitvoerende/administratieve verantwoordelijkheid te nemen.

Voor mij een laatste voorzet om het probleem los te trekken: de offerte beschouwen we als aanvraag, het totaalbedrag dat de gemeente bijdraagt als de hoogte van de gevraagde subsidie en de facturen als uitbetalingswijze van de subsidie (dus niet aan hen maar direct aan de factuurverstrekker). Dit is juridisch lastig maar niet onmogelijk te verdedigen. Het neemt wel administratieve last bij ze weg! We zullen dan nog wel een wijze moeten bedenken waarop we een tegemoetkoming in de aanschaf van apparaten verstrekken. Ik neem niet aan dat het de bedoeling is dat de burgers bij ons aankloppen. Zij zullen daar dan toch een rol in moeten spelen.

[REDACTED]

# Memo

Datum : Donderdag 4 juli 2019

Aan : Cathelijne Bouwkamp

Kopie aan : Peter Swart, Bern Lauriks

Van : Herman KleinJan

Betreft : Bestuurlijke bijeenkomst inzake Schone Lucht Akkoord

---

Beste Cathelijne,

Op vrijdag 5 juli vindt er een bestuurlijke bijeenkomst inzake het Schone Lucht Akkoord (SLA) plaats, wat het startschot zal zijn voor de bestuurlijke afstemming over de inhoud van het SLA. Tijdens deze bijeenkomst word je, mede door Staatssecretaris Stientje van Veldhoven (Infrastructuur en Waterstaat), op de hoogte gebracht van het proces dat is doorlopen, de bestuurlijke stappen die hierin zijn gezet en krijg je uitleg over de gezondheidsindicatoren van Nederland in 2030.

## Opbouw

In deze memo zal ik allereerst de context schetsen van waaruit het SLA is ontstaan. Vervolgens zal ik het tot nu toe verlopen besluitvormingsproces beschrijven. Daarna zal ik ingaan op de houding van de VNG en de uitkomsten van de regionale ambtelijke deelsessies. Dit wordt gevolgd door de doelen en ambities van het SLA die gisteren tijdens de ambtelijke stakeholdersbijeenkomst in Utrecht werden gepresenteerd. In het concluderende advies zal ik ingaan op de vraag in hoeverre de SLA aansluit op onze luchtagenda op de eventuele meerwaarde van het SLA voor Arnhem. Ook zal ik enkele aandachtspunten voor de bijeenkomst van 5 juli benoemen, waaronder de relatie tussen de biomassacentrale en de luchtkwaliteit.

## Achtergrondschets SLA

Het Schone Lucht Akkoord (SLA) is het vervolg op het kabinetsbesluit *Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2018*. In het NSL werken het Rijk en andere overheden samen om op de kortst mogelijke termijn overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen. In de Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is met de betrokken gemeenten (waaronder Arnhem) afgesproken te komen tot een pakket van aanvullende maatregelen om de resterende luchtkwaliteitsknelpunten versneld op te lossen en zodoende de termijn van overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit zo kort mogelijk te houden. In Arnhem betreft het de vier hoofdmaatregelen uit de Luchtagenda: milieuzone personenverkeer, milieuzone bestelverkeer, ontlasten centrumring en walstroom, waarvoor Arnhem geld heeft gekregen van het Rijk.

De Staatssecretaris wil met het Schone Lucht Akkoord werken aan een verdere vermindering van gezondheidsrisico's door luchtverontreiniging. Het advies van de Gezondheidsraad 'Gezondheidswinst door schonere lucht' van 23 januari 2018 is de basis voor het SLA. Uiteindelijke doel is ondertekening van een bestuursovereenkomst, gepland in november 2019.

## **Besluitvormingsproces**

In het voorjaar van 2018 is gestart met het stakeholderproces van het Schone Lucht Akkoord. In 2018 zijn vier brede ambtelijke stakeholderbijeenkomst gehouden tbv de inhoudelijke vormgeving van het SLA. Er is een kernteam geformeerd. In het kernteam zitten vertegenwoordigers van gemeenten (oa VNG) en provincies, omgevingsdiensten, GGD, longfonds, RIVM. Er is een gezondheidsindicator ontwikkeld door RIVM en RHDHV en TAUW hebben in kaart gebracht wat potentieel mogelijke maatregelen zijn die gemeenten, provincies en rijk kunnen treffen. In april 2019 zijn regionaal kleinere bijeenkomsten georganiseerd om resultaten van deze inventarisatie en doorrekeningen te bespreken. In navolging op de regio bijeenkomsten hebben alle regio's het initiatief genomen om op eigen regie en in regionale gezamenlijkheid hun regio pakket aan maatregelen vast te stellen (op ambtelijk niveau). Voor Gelderland had de provincie een trekkende rol en participeerden naast Arnhem gemeenten als Nijmegen, Apeldoorn, Ede, Wageningen. Tot 1 juli was het verzoek aan provincies en gemeenten om verder inhoud te geven aan mogelijke samenwerking op regionaal niveau en in beeld te brengen wat daar voor nodig is bv van het rijk. Op 3 juli volgde de voorlopig laatste brede stakeholderbijeenkomst waarbij het streven was om een meer definitieve maatregelenpakket te formuleren. Dit pakket wordt na de zomer opnieuw doorgerekend.

## **Opstelling VNG**

De VNG en diverse gemeenten nemen deel aan de stakeholderbijeenkomsten voor het SLA. Belangrijk voor de VNG bij dit onderwerp is de borging van de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de luchtkwaliteit. Ook is voor VNG belangrijk dat straks de afspraken en maatregelen in het SLA aansluiten bij afspraken voor andere opgaven, met name het Klimaatakkoord. En tevens aansluiten bij beleid voor duurzame mobiliteit, beleid voor duurzame veehouderij en aanpak met betrekking tot houtrook.

## **Regionale invulling SLA**

In de afgelopen maanden zijn er regiobijeenkomsten gehouden om invulling te geven aan een pakket van maatregelen per regio voor het Schone Lucht Akkoord.. De maatregelen aangedragen door de Provincie Gelderland zijn onder voorbehoud gegeven, met inachtneming van de volgende aandachtspunten:

- Input is enkel ambtelijk afgestemd met partijen in Gelderland die reeds betrokken zijn bij traject SLA. Bestuurlijke besluitvorming wordt pas na de zomer verwacht.
- .
- Een aantal maatregelen zullen partijen pas uitvoeren indien er een financiële bijdrage komt van het Rijk
- Inbreng maatregelen betekent nu dus nog niet dat deelname aan SLA toegezegd is.
- Het SLA is pas sterk als het Rijk overheidsmaatregelen neemt, die de luchtkwaliteit in de steden en op de wegen verbetert, bijvoorbeeld door de maximumsnelheid op wegen naar beneden te brengen en maatregelen als trajectcontrole in te voeren. En bijvoorbeeld een bijdrage vanuit het Rijk voor de reductie van emissies van de biomassacentrale.
- Reken bij deelname vanuit Gelderland ook op een uitgangspunt als: Eerlijke communicatie over effect snelheidsverlaging op luchtkwaliteit (inzichtelijk maken en motiveren waarom gelet op dit effect wel of niet voor deze maatregel wordt gekozen, integraal gezien dus ook CO2 uitstoot en stikstofdepositie op natuurgebieden meewegend).



## **Doelen en ambities SLA**

Gisteren, tijdens de ambtelijke stakeholdersbijeenkomst in Utrecht, zijn de doelen en ambities van het SLA door het ministerie en het RIVM gepresenteerd. Een opsomming van een aantal slides zijn te vinden in het bijgevoegde Word document. In het kort: het doel is 50% reductie in 2030 van de emissies van binnenlandse bronnen (wat leidt tot een gezondheidswinst van 2,25 maanden), het sturen op gezondheidsschade door NO2 en fijn stof, een dalende trend van gezondheidsschade in alle sectoren, het toewerken naar WHO advieswaarden, concrete maatregelen en innovatieopgave (pilots, onderzoek, innovatie).

Ondertekening van het akkoord houdt het volgende in: het onderschrijven van een gezamenlijke gezondheidsambitie, het aansluiten bij de eigen schone lucht plannen (omgevingsvisie/omgevingsplannen), meedoen met gezamenlijke activiteiten (landelijk en regionaal), eigen maatwerk activiteiten, optioneel pilots en aanpak hoogblootgestelden, actieve kennisdeling en het leveren van informatie t.b.v. monitoring.

Een goede samenwerking wordt als de kern van het SLA gezien. De meerwaarde van het SLA zit 'm de samenwerking tussen verschillende overheidslagen (EU, Rijk, provincie, gemeenten) en tussen overheden, burgers en bedrijven (het zgn. handshake model).

## **Voorlopig advies**

De vraag is of het SLA een meerwaarde voor Arnhem is en indien dat het geval is, waar deze meerwaarde uit bestaat. De vraag die hier logischerwijs uit voort vloeit, is in hoeverre het SLA op onze reeds bestaande luchtagenda aansluit.

In Arnhem is afgelopen februari de Uitvoeringsagenda luchtkwaliteit (Luchtagenda) door de raad vastgesteld. Daarin staan de vier bovengenoemde hoofdmaatregelen uit de Luchtagenda vermeld, die vallen onder het kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018. We krijgen voor de uitvoering van deze maatregelen geld van het Rijk. Onze luchtagenda bestaat naast de vier hoofdmaatregelen uit een bijlage met flankerende maatregelen, zoals stadsdistributie, transferia en houtstook.

De doelen vermeld in het SLA sluiten in principe goed aan op de doelen uit onze luchtagenda en in het bijzonder op enkele aangenomen amendementen die in februari aan onze uitvoeringsagenda luchtkwaliteit zijn toegevoegd. Zo verwijst het aangenomen amendement 'Gezonde lucht' op de ambitie om op termijn de luchtkwaliteit op het niveau van de WHO te krijgen. Ook het amendement 'Meten is weten', waarin de gemeente Arnhem wordt opgeroepen een burgermeetnet(werk) op te zetten, past goed binnen de doelstellingen van het SLA. Sterker nog, het Rijk biedt een pilot op dit gebied aan, zoals ik hieronder zal beschrijven.

## **Deelname pilots**

Om concreet handen en voeten te geven aan de gestelde ambities en doelstellingen op het gebied van participatie, wordt vanuit het SLA ingezet op een aantal specifieke deelpilots. Naast financiële ondersteuning wordt vanuit de Rijksoverheid ook expertise en kennis beschikbaar gesteld bij het opzetten en uitvoeren van de co-creatie.

De **pilot participatie** sluit heel goed aan op het Burgermeetnet(werk) dat ik momenteel aan het opbouwen ben n.a.v. het amendement "Meten is weten" (zie memo burgermeetnet van stafoverleg 20 mei). Het is een ideale kans om Arnhem op de kaart te zetten en financiering te krijgen voor het burgermeetnetwerk.

Een andere pilot die in de context van Arnhem interessant zou zijn, maar ik wil afraden, is de **pilot houtstookvrije wijken**. De pilot, die inzet op het houtstookvrij maken van een nieuwbouwwijk en op termijn het houtstookluw maken van een bestaande wijk, is erg ambitieus. De vraag of dit haalbaar is. Er is in Arnhem waarschijnlijk te weinig politiek draagvlak voor. Het onderwerp houtstook ligt politiek gevoelig. Het advies is dan ook om als Arnhem *niet* aan deze pilot deel te nemen.

### **Biomassacentrale**

De Staatssecretaris geeft zelf aan in de Brief aan de kamer van 2 juli j.l. dat zij bij biomassacentrales zich zal inzetten dat de maatregelen voor de energietransitie niet voor een verslechtering van de luchtkwaliteit zullen zorgen. Daarmee sluit haar ambitie precies aan bij die van Arnhem. Wellicht is zij bereid daad bij haar woord te voegen voor de maatregelen die in Arnhem nodig zijn om de uitstoot van de biomassacentrale te verminderen (lees; bijdrage Rijk aan filters). Veolia heeft in haar vergunning uiteraard al eisen meegekregen mbt de emissie van fijn stof en Nox, maar om deze verder te verlagen ten behoeve van de gezondheid van inwoners, is een extra investering nodig van 1,5 miljoen euro (investering en operationele kosten voor 10 jaar).

### **Rijksbudget**

Ons advies is om tijdens de bestuurlijke bijeenkomst op 5 juli zoveel mogelijk duidelijkheid en antwoord te krijgen op de vraag wat het Rijk precies van ons vraagt. Het Ministerie geeft aan dat er rijksbudget is voor rijksmaatregelen, ondersteuning van gezamenlijke opgaven (toezicht etc), pilots, onderzoek en innovatie en tenslotte samenwerking tbv hoogblootgestelde gebieden. Voorwaarden voor rijksbudget die zijn genoemd: er zal alleen sprake zijn van cofinanciering, waarbij eigen inzet een vereiste is. Het rijksbudget is niet bedoeld voor uitvoering van het klimaatakkoord en andere beleidsterreinen. Om welke bedragen het gaat is niet duidelijk. Uitkomsten van Prinsjesdag worden afgewacht.

### **Slotconclusie**

Deelname aan het SLA is nog niet toegezegd en staat wat ons betreft nog open, maar is met het oog op de aansluiting met de doelen vanuit onze Luchtagenda en de pilot burgermeetnet een aantrekkelijke optie. Op 5 juli zal hopelijk duidelijker worden wat er voor Arnhem te halen (en te brengen) valt.

# AGENDAPUNT staf

Vergadering d.d. : 11-2-2019

Onderwerp : Luchtagenda

Informatief

Zaaknummer :

<b>In opdracht van : Paul van Hoof</b> <b>Ingebracht door : Peter Swart</b> <b>(naam adviseur)</b>		<b>Wie uitnodigen:</b> <b>Ingeschatte bespreektijd:</b>	
<b>Politiek gevoelig/Politiek bestuurlijke</b> <b>Relevantie : inschatten welke</b> <b>amendementen/moties het misschien gaan halen</b>		<b>Soort notitie:</b> <input type="checkbox"/> programmaontwikkeling <input type="checkbox"/> bestuurlijke opdracht/plan van aanpak/startnotitie <input type="checkbox"/> collegenota <input type="checkbox"/> raadsvoorstel <input checked="" type="checkbox"/> informierend	
<b>Korte samenvatting:</b> wat / waarom (doel) / waarmee (dekking) / waartoe (resultaat)		Bespreken welke moties en amendementen er op 6 februari allemaal langs zijn gekomen: welke maken een kans ? Wat kunnen we nog sturen? Daarnaast bespreken hoe we bestuursakkoord ondertekenen. Staatssecretaris tekent al op 12 feb ivm reces.....	
<b>Bespreekpunten/Beslispunten: Moties en amendementen bespreken.</b>			
<b>Financiële consequenties + beoogde dekking?</b>		hangt af van moties/amendementen	
<b>Wat zijn de financiële, publicitaire of juridische risico's en wat zijn de beheersmaatregelen?</b>			
<b>Zijn er externe partners betrokken? Zo ja, welke?</b>			
<b>Afwijking t.o.v. andere beleidsdocumenten:</b>			
<b>Wat is het beoogde eindproduct?</b>		<input type="checkbox"/> startnotitie <input type="checkbox"/> informerende notitie <input type="checkbox"/> collegenota <input type="checkbox"/> raadsinformatiebrief <input type="checkbox"/> beantwoording van raadsvragen <input type="checkbox"/> mondelinge vragen <input type="checkbox"/> quickscan <input type="checkbox"/> beschikking <input type="checkbox"/> overig, namelijk:	
<b>Relevant voor &amp; afgestemd met beleidsdomeinen / programma's</b>		<input type="checkbox"/> samenleven <input type="checkbox"/> zorg <input type="checkbox"/> veiligheid <input type="checkbox"/> jeugd <input type="checkbox"/> onderwijs <input type="checkbox"/> cultuur <input type="checkbox"/> sport <input type="checkbox"/> erfgoed <input type="checkbox"/> gebiedsontwikkeling <input type="checkbox"/> financiën <input type="checkbox"/> verkeer <input type="checkbox"/> sociale zekerheid <input type="checkbox"/> milieu <input type="checkbox"/> openbare ruimte, water en ecologie <input checked="" type="checkbox"/> veranderopgave NEmiA <input type="checkbox"/> veranderopgave .	

# AGENDAPUNT staf

Vergadering d.d. : 26 november 2018

Onderwerp : Luchtagenda

Informatief

Zaaknummer : 293484

In opdracht van : Cathelijne Bouwkamp		Wie uitnodigen:Paul van Hoof	
Ingebracht door : Peter Swart		Ingeschatte bespreektijd:20 min	
(naam adviseur)			
Politiek gevoelig/Politiek bestuurlijke		Soort notitie:	
Relevantie : Zeer gevoelig		<input type="checkbox"/> programmaontwikkeling	
		<input type="checkbox"/> bestuurlijke opdracht/plan van aanpak/startnotitie	
		<input checked="" type="checkbox"/> collegenota	
		<input checked="" type="checkbox"/> raadsvoorstel	
		<input type="checkbox"/> informierend	
Korte samenvatting: wat / waarom (doel) / waarmee (dekking) / waartoe (resultaat)		De Luchtagenda is opgesteld in overleg met wethouder van der Zee en het ministerie van I&W. De kern van de Luchtagenda is een viertal maatregelen die zowel de doelen van New Energy made in Arnhem dichterbij brengen als de knelpunten ten aanzien van stikstofdioxide in de stad aanpakken. De kosten van deze maatregelen worden voor de helft gedragen door het ministerie van I&W en de andere helft wordt gedekt uit het programma NEMiA en het Bereikbaarheidsfonds Binnenstad. Het doel is voldoen aan de grenswaarden voor stikstofdioxide binnen twee jaar en het halen van de reductiedoelen voor roet en NOx.	
Bespreekpunten/Beslispunten: Besluiten de collegenota aan het college voor te leggen, inclusief raadsvoorstel en Luchtagenda.			
Financiële consequenties + beoogde dekking?		Totale kosten van de Luchtagenda zijn geraamd op 1,7 miljoen euro. Daarvan wordt € 738.000,- door het ministerie van I&W bijgedragen en € 962.000,- door Arnhem vanuit het programma NEMiA en het Bereikbaarheidsfonds Binnenstad. De maatregel Milieuzone personenwagens is al besloten en gedekt.	
Wat zijn de financiële, publicitaire of juridische risico's en wat zijn de beheersmaatregelen?		De raad moet over deze Luchtagenda beslissen en over de dekking. Daarna pas kan wethouder Bouwkamp het Bestuursakkoord met de staatssecretaris ondertekenen. Hiermee wordt de bijdrage van het Rijk veiliggesteld.	
Zijn er externe partners betrokken? Zo ja, welke?		Ministerie van I&W	
Afwijking t.o.v. andere beleidsdocumenten:			
Wat is het beoogde eindproduct?		<input type="checkbox"/> startnotitie <input type="checkbox"/> informerende notitie <input checked="" type="checkbox"/> collegenota <input type="checkbox"/> raadsinformatiebrief <input type="checkbox"/> beantwoording van raadvragen <input type="checkbox"/> mondelinge vragen <input type="checkbox"/> quickscan <input type="checkbox"/> beschikking <input checked="" type="checkbox"/> overig, namelijk: raadsvoorstel	
Relevant voor & afgestemd met beleidsdomeinen / programma's		<input type="checkbox"/> samenleven <input type="checkbox"/> zorg <input type="checkbox"/> veiligheid <input type="checkbox"/> jeugd <input type="checkbox"/> onderwijs <input type="checkbox"/> cultuur <input type="checkbox"/> sport <input type="checkbox"/> erfgoed <input type="checkbox"/> gebiedsontwikkeling	

# AGENDAPUNT staf

- 
- ☐ financiën
  - ☒ verkeer
  - ☐ sociale zekerheid
  - ☐ milieu
  - ☐ openbare ruimte, water en ecologie
  - ☒ veranderopgave NEmiA
  - ☐ veranderopgave .

## AGENDAPUNT staf

**Vergadering d.d. : 18 mei 2020**

## Onderwerp : Burgermeetnet subsidieregeling

## Informatief

**Zaaknummer :** ██████████

**GEMEENTE**  
**Arnhem**



In opdracht van : <span style="background-color: black; color: black;">[REDACTED]</span>		Wie uitnodigen: <b>Ingeschatte bespreektijd: 10 min</b>	
Ingebracht door : <span style="background-color: black; color: black;">[REDACTED]</span> (naam adviseur)			
<b>Politiek gevoelig/Politiek bestuurlijke</b> <b>Relevantie : Antwoord op ammendement raad en voorkomt raadsragen over burgermeetnet</b>		<b>Soort notitie:</b> <input type="checkbox"/> programmaontwikkeling <input type="checkbox"/> bestuurlijke opdracht/plan van aanpak/startnotitie <input checked="" type="checkbox"/> collegenota <input type="checkbox"/> raadsvoorstel <input type="checkbox"/> informerend	
<b>Korte samenvatting:</b> wat / waarom (doel) / waarmee (dekking) / waartoe (resultaat)		Subsidieregeling bespreken waarbij zowel nieuwe deelnemers worden gestimuleerd om mee te doen, als oude deelnemers worden gecompenseerd voor de kosten die zij al gemaakt hebben. Met dit besluit wordt mogelijk voorkomen dat in de raad vragen gesteld worden over de vergoeding aan Arnhems Peil	
<b>Bespreekpunten/Beslispunten: Besluiten de subsidieregeling door het college te laten vaststellen</b>			
<b>Financiële consequenties + beoogde dekking?</b>		€ 10.000,- uit de NEmiA begroting	
<b>Wat zijn de financiële, publicitaire of juridische risico's en wat zijn de beheersmaatregelen?</b>			
<b>Zijn er externe partners betrokken? Zo ja, welke?</b>			
<b>Afwijking t.o.v. andere beleidsdocumenten:</b>			
<b>Wat is het beoogde eindproduct?</b>		<input type="checkbox"/> startnotitie <input type="checkbox"/> informerende notitie <input checked="" type="checkbox"/> collegenota <input checked="" type="checkbox"/> raadsinformatiebrief <input type="checkbox"/> beantwoording van raadsragen <input type="checkbox"/> mondelinge vragen <input type="checkbox"/> quickscan <input type="checkbox"/> beschikking <input type="checkbox"/> overig, namelijk:	
<b>Relevant voor &amp; afgestemd met beleidsdomeinen / programma's</b>		<input type="checkbox"/> samenleven <input type="checkbox"/> zorg <input type="checkbox"/> veiligheid <input type="checkbox"/> jeugd <input type="checkbox"/> onderwijs <input type="checkbox"/> cultuur <input type="checkbox"/> sport <input type="checkbox"/> erfgoed <input type="checkbox"/> gebiedsontwikkeling <input type="checkbox"/> financiën <input type="checkbox"/> verkeer <input type="checkbox"/> sociale zekerheid <input type="checkbox"/> milieu <input type="checkbox"/> openbare ruimte, water en ecologie <input checked="" type="checkbox"/> veranderopgave NEmiA <input type="checkbox"/> veranderopgave .	

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** woensdag 5 februari 2020 11:46  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** stimuleringsregeling burgermeetnetwerk

Hallo [REDACTED],

Hebben jullie al duidelijk hoe we deelnemers aan het burgermeetnetwerk kunnen ondersteunen/stimuleren. De motie om dit voor deelnemers via Nieuw Arnhems Peil te doen is weer niet behandeld, maar liever wacht ik niet op stemming en gaan wij verder met stimuleringsregeling voor alle deelnemers. Het zou mooi zijn als wij komende week kunnen aangeven dat er een avond komt, en wat we gaan doen om mensen hierbij te ondersteunen.

Graag hoor ik de stand van zaken.

Alvast bedank!

Groet,



[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

## Uitvoering maatregelen Aanpassing NSL 2018 en effecten in 2019.

Tijdens het overleg op 3 oktober in Den Haag is besproken of de steden kunnen aangeven in hoeverre de knelpunten opgelost worden door de afgesproken maatregelen en of een eventuele versnelling mogelijk is. Voor de situatie in Arnhem hebben we hieronder aangegeven wat de resultaten zijn. De opbouw van dit stuk is als volgt:

- Beschrijving overschrijding in Arnhem;
- Getroffen maatregelen aanpassing NSL 2018 en effect;
- Aanvullend korte termijn handelingsperspectief en mogelijke effect;
- Langere termijn oplossingen;
- Risico's t.a.v. oplossen van de knelpunten.

### Beschrijving overschrijding in Arnhem

In Arnhem is sprake van één overschrijdingslocatie (drie toetspunten met jaargemiddelde concentratie  $\text{NO}_2 > 40,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ): de Eusebiusbuitensingel en Velperbuitensingel. Daarnaast zijn er twee locaties waar de concentratie nét onder de grenswaarde voor  $\text{NO}_2$  ligt: Nieuwe Plein en Apeldoornseweg. In 2018 is de  $\text{NO}_2$  concentratie op de drie genoemde toetspunten berekend op respectievelijk 45, 44 en 41  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Deze locatie aan de centrumring van Arnhem heeft geen vrij liggend fietspad, éénzijdige bebouwing en de afstand tussen weg en gevel is slechts een paar meter.

### Maatregelen Aanpassing NSL 2018

Onze insteek is geweest: eerst ervoor zorgen dat de juiste stagnatiefactoren opgenomen worden in de Rekentool voor 2019 én de effecten van MZ personen erin verwerken. Hierdoor ontstaat een betrouwbaarder beeld van de  $\text{NO}_2$  concentratie op de genoemde locaties.

Van de maatregelen die afgesproken zijn in de Aanpassing NSL 2018, is de Milieuzone personenwagens diesel euro 3 al ingevoerd vanaf 1 januari 2019. Dit effect hebben we dus verwerkt in de Rekentool voor het jaar 2019 (zie onderstaande tabel). Kanttekening hierbij: er zijn geen schalingsfactoren bekend bij ons voor deze milieuzone. Daarvoor hebben we aannames gedaan en ingevoerd in de Rekentool.

In onderstaande tabel is weergegeven welke stagnatie op de centrumring ter hoogte van het knelpunt berekend wordt met een meer nauwkeurige methode dan voorheen: verschil in reistijden binnen en buiten de spits.

Tabel met stagnatie centrumring Airborneplein - Velperbuitensingel

Hele stuk	t.o.v. totale restdag	t.o.v. nacht
Vertraging OS	11%	26%
Vertraging AS	14%	29%
Vertraging spitsen	13%	28%
Vertraging restdag overdag/avond		21%



Deze stagnatie hebben we ingevoerd in de Rekentool, evenals de milieuzone vracht plus personenwagens diesel euro 3:

2018 (officiële cijfers)

2019 (zonder aanpassing van invoer)

2019 (met nieuwe stagnatiefactoren)

2019 (met verwerking MZ vracht en personen)

2019 met beide acties erin verwerkt

Berekeningen Rekentool 2018 en 2019

Wegvak	NO <sub>2</sub> 2018	NO <sub>2</sub> 2019	NO <sub>2</sub> 2019 stagnatie verwerkt	NO <sub>2</sub> 2019 MZ vracht + personen	NO <sub>2</sub> 2019 stagnatie plus mz vracht en personen
Eusebiusbuitensingel	45,0/44,1	41,1/40,3	40,7/39,8	40,5/39,6	40,3/39,5
Velperbuitensingel	41,2	37,9	36,6	36,9	35,9
Nieuwe Plein	38,9	35,9	35,3	34,9	34,7
Apeldoornseweg	39,0	35,4	34,9	34,9	34,9

### Korte termijn perspectief

We kunnen dus stellen dat in 2019 voldaan zal worden aan de grenswaarden in Arnhem en dat de aanvullende maatregelen zorgen voor een veilige marge (< 38 µg/m<sup>3</sup>) in 2020 en 2021.

Voor de uitvoering van de aanvullende maatregelen is inmiddels verder onderzoek verricht om uitvoering mogelijk te maken:

1. Voor de ontlasting van de Centrumring: kentekenonderzoek: uitgevoerd voorjaar 2019; verdere uitvoering gepland in 2020;
2. Voor de walstroom Rijnkade: haalbaarheidsonderzoek met uitvoeringsvarianten uitgevoerd in 2019; realisatie in 2021
3. Voor milieuzone bestelverkeer: uitvoering gepland per 1 oktober 2020.

### Lange termijn oplossingen

Uitvoering van de maatregelen milieuzone bestel en ontlasten centrumring, die in de tweede helft van 2020 worden uitgevoerd, leiden naar verwachting in 2021 tot een verdere verlaging onder de grenswaarde voor stikstofdioxide.

Walstroom wordt pas in 2021 uitgevoerd en zal dus pas in 2022 effect hebben. Verder worden de flankerende maatregelen uit onze Luchtagenda vanaf 2020 uitgevoerd, indien daarvoor middelen beschikbaar komen (b.v. in het kader van het SLA):

- Stadsdistributie
- Aanpak houtstook;
- Burger meetnet (bewustwording);

- Schone scheepvaart en havens;
- Mobiele bronnen en bouwlogistiek.

### **Risico's ten aanzien van het oplossen van knelpunten**

Het verschil tussen de berekening 2018 en 2019 is erg groot. Dat wordt waarschijnlijk veroorzaakt door lagere achtergrondconcentratie en emissiefactoren, die aan de basis van het rekenmodel liggen. In het verleden is gebleken dat deze vaak te gunstig worden ingeschat. Bij tegenvallende resultaten in 2019 (GCN en emissiefactoren) kan de NO<sub>2</sub> concentratie in Arnhem weer boven de grenswaarde berekend worden. Het is daarom van belang om alle aanvullende maatregelen uit de Aanpassing NSL 2018 én de flankerende maatregelen in Arnhem uit te voeren. Niet alleen om te voorkomen dat de knelpunten opgelost worden maar ook voor de algehele gezondheid van de inwoners in de hele stad.

# **Luchtagenda gemeente Arnhem**

Naar een schonere lucht in 2025

Concept 05-11-2018

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Aanleiding en doelstelling</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding: gezondheid en resterende knelpunten	3
1.2	Wettelijke grenswaarden	3
1.3	De gemeentelijke doelstelling toegelicht	3
1.4	Leeswijzer	4
<b>2</b>	<b>Hoe is het gesteld met de Arnhemse luchtkwaliteit?</b>	<b>5</b>
2.1	Wegverkeer grote bron van luchtverontreiniging	5
2.2	Conclusie: nieuwe maatregelen zijn noodzakelijk	6
<b>3</b>	<b>Huidige maatregelen</b>	<b>7</b>
3.1	Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2011-2015	7
3.2	Status huidige maatregelen	7
<b>4</b>	<b>Nieuwe maatregelen</b>	<b>9</b>
4.1	Milieuzone personenverkeer (2019)	9
4.2	Milieuzone bestelverkeer (2020)	10
4.3	Ontlasten centrumring door dosering buiten de stad	10
4.4	Uitbreiding walstroom Rijnkade	10
<b>5</b>	<b>Financiën</b>	<b>10</b>
	<b>Bijlage A Flankerende maatregelen</b>	<b>12</b>
A.1	Nul-emissiezone binnenstad 2025	12
A.2	Stadsdistributie	12
A.3	Optimaliseren bouwlogistiek	12
A.4	Schoon aanbesteden bouw	13
A.5	Transferia	13
A.6	Stimuleren verschoning verkeer en vervoer	13
A.6.1	Elektrisch autodelen stimuleren	13
A.6.2	Inkoop en aanbesteding	13
A.6.3	Europese projecten schone mobiliteit	13
A.6.4	Stimuleringsregelingen	14
A.6.5	Aanscherpen milieuzone vrachtverkeer	14
A.7	Slimme Mobiliteit	14
A.8	Mobiliteitsbeleid	14
A.9	Houtrook	14

# 1 Aanleiding en doelstelling

## 1.1 Aanleiding: gezondheid en resterende knelpunten

De luchtkwaliteit in Arnhem is nog steeds niet op orde: op enkele plaatsen wordt de wettelijke grenswaarde voor stikstofdioxide nog overschreden of bijna overschreden. Daarnaast zorgt de concentratie stikstofdioxide en roet over de gehele stad nog voor gezondheidsproblemen bij inwoners van Arnhem<sup>1</sup>. Het is dus zaak dat in Arnhem stevig doorgepakt wordt met maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Arnhem heeft op lokaal niveau maatregelen uitgevoerd die de bijdrage aan de concentraties verminderen. Het Uitvoeringsprogramma 2005-2010 en het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2011-2015 bevatten een concreet pakket aan maatregelen dat inmiddels is uitgevoerd, dan wel in uitvoering is<sup>2</sup>. Hierdoor zijn de concentraties in Arnhem echter onvoldoende gedaald, zoals blijkt uit zowel berekeningen als metingen. Dit ondanks de inzet vanuit het programma New Energy made in Arnhem (NEMiA). Hieronder wordt beschreven binnen welke context we de knelpunten willen oplossen en naar een verbetering van de luchtkwaliteit streven, ook onder de wettelijke grenswaarden, om gezondheidswinst te halen.

## 1.2 Wettelijke grenswaarden

Arnhem zet in op een verdere verschoning van de buitenlucht. Door de al genomen maatregelen, in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), is het potentieel van effectieve maatregelen ingeperkt. Dit geldt met name voor de bronnen die door ons zelf te beïnvloeden zijn (zie paragraaf 2.1). Bronnen die eerder nog niet zijn aangepakt, zijn nu maatgevend geworden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterwegen (I&W) maakt zich ook zorgen over de resterende knelpunten in verschillende steden, waaronder Arnhem. De staatssecretaris heeft daarom, in overleg met deze steden, de Aanpassing NSL 2018 naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin zijn extra maatregelen genoemd die bovenop het reeds bestaande pakket komen. Verder wil de staatssecretaris afspraken maken met o.a. Arnhem over aanvullende maatregelen. Deze afspraken worden vastgelegd in een aparte Bestuursovereenkomst met Arnhem. Het ministerie van I&W is bereid een financiële bijdrage te leveren aan deze maatregelen.

Om gefundeerde keuzes te kunnen maken heeft Arnhem de mogelijk nieuwe maatregelen laten inventariseren en beoordelen op de gestelde doelen<sup>3</sup>. Meer gedetailleerd zijn de uitbreidingsvarianten van de milieuzone onderzocht<sup>4</sup>. Dit heeft al geleid tot het voorstel en besluit voor de milieuzone personenauto's. Deze maatregel is op zichzelf echter onvoldoende om invulling te geven aan onze ambities. Op basis van het overzicht van mogelijke maatregelen hebben wij nu de meest effectieve geselecteerd. Deze nieuwe maatregelen vormen de basis van voorliggende Luchtagenda.

## 1.3 De gemeentelijke doelstelling toegelicht

Arnhems ambitie met betrekking tot luchtkwaliteit is het verbeteren van de gezondheid van inwoners van Arnhem en maakt onderscheid naar de korte (tot 2020) en de lange termijn (tot 2050). Onze ambitie is tweeledig:

1. *Versnelling van het behalen van de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit, binnen de NSL-afspraken met het rijk.* Het rijk heeft een medeverantwoordelijkheid in de aanpak van de resterende wettelijke knelpunten<sup>5</sup>. In onze aanpak werken wij daarom samen met het ministerie van IenW.

<sup>1</sup> Onderzoek GGD Midden-Gelderland: "Naar een gezonde lucht in Gelderland- update 2017", september 2017

<sup>2</sup> In bijlage B zijn de hieruit voortgevloeide maatregelen weergegeven zoals deze momenteel in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn opgenomen.

<sup>3</sup> Royal HaskoningDHV, Maatregelen verbetering luchtkwaliteit Arnhem, 16 januari 2018.

<sup>4</sup> Royal HaskoningDHV, Onderzoek effecten en kosten uitbreiding milieuzone Arnhem, 29 juni 2017. Zie bijlage B.

<sup>5</sup> Zie o.a. <https://www.rechtspraak.nl/Organisatie-en-contact/Organisatie/Rechtbanken/Rechtbank-Den-Haag/Nieuws/Paginas/De-rechtbank-wijst-de-vorderingen-van-Milieudefensie-en-anderen-in-zaak-schone-lucht-af.aspx> en <https://milieudefensie.nl/actueel/milieudefensie-wint-kort-geding-voor-gezonde-lucht>

2. *Verdere terugdringing van de negatieve gezondheidseffecten van luchtverontreiniging.* In de nota 'New Energy made in Arnhem, programma 2015-2020' heeft Arnhem de ambitie geformuleerd de negatieve gezondheidseffecten van luchtverontreiniging zoveel mogelijk terug te dringen, door het reduceren van de uitstoot van meest schadelijke stoffen binnen de gemeente op de korte en middellange termijn. In concrete termen:
- een reductie van 10% van de gemeentelijke emissies van roet (EC) en stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>) in 2020 ten opzichte van 2015 bovenop de autonome ontwikkeling, en
  - de bijdrage van het wegverkeer aan de concentraties roet en stikstofdioxide in 2050 op nul.

De Luchtagenda richt zich op de periode 2018-2025 en gaat daarmee in de tijdshorizon verder dan de ambitie (2020) zoals opgenomen in New Energy made in Arnhem, maar minder ver dan de langetermijndoelstelling. De maatregelen die opgenomen zijn in de Luchtagenda zijn vooral gericht op de komende 6 jaar en kunnen in enkele gevallen gezien worden als een opmaat naar de langetermijnambitie.

## 1.4 Leeswijzer

Hoe het met de Arnhemse luchtkwaliteit is gesteld, hoe deze zich de laatste jaren heeft ontwikkeld, wat de prognoses zijn en wat de factoren zijn waar we als gemeente zelf invloed op hebben, staat beschreven in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 gaat in op de maatregelen die we de afgelopen jaren al hebben uitgevoerd en deels nog in uitvoering zijn. In hoofdstuk 4 worden de nieuwe maatregelen van de Luchtagenda beschreven. Dit zijn maatregelen die de bronnen aanpakken waar wij als gemeente zelf invloed op hebben. Deze bestaan hoofdzakelijk uit bronmaatregelen (milieuzones voor personenauto's en voor bestelauto's), omdat deze het meest effectief zijn om zowel de gezondheid te verbeteren als de knelpunten te ontlasten. Daarnaast is een locatiespecifieke maatregel voorzien door met verkeerskundige maatregelen de centrumring te ontlasten. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 de financiële budgettering van de Luchtagenda gepresenteerd.

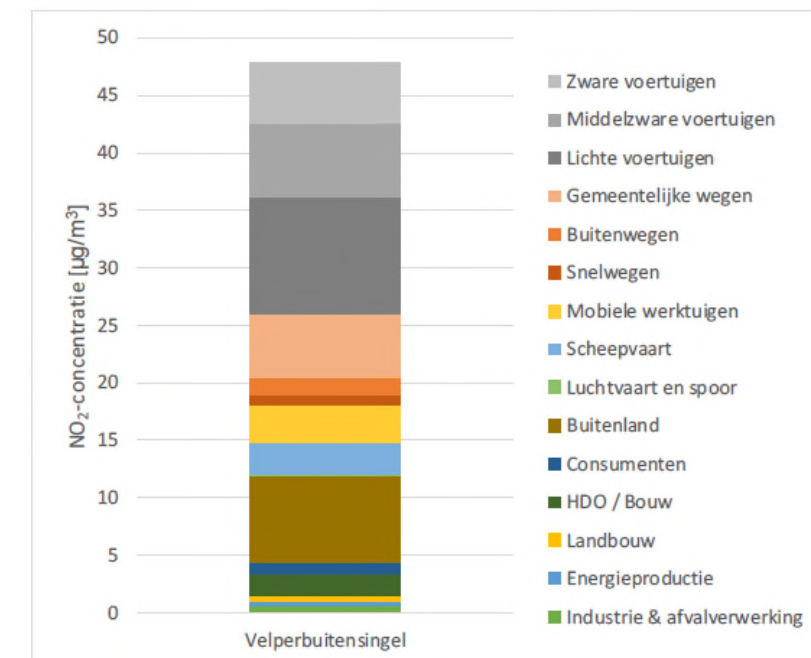
In Bijlage A zijn de mogelijkheden voor flankerend beleid benoemd, omdat hiermee de effectiviteit van de maatregelen kan worden vergroot. Dit zijn vooral maatregelen waar wij als gemeente minder invloed op hebben en waar wij andere instanties voor nodig hebben.

## 2 Hoe is het gesteld met de Arnhemse luchtkwaliteit?

Voor het verbeteren van de luchtkwaliteit is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de luchtkwaliteit in de stad en de herkomst en bijdrage van de verschillende bronnen hieraan. Jaarlijks rapporteert Arnhem over de luchtkwaliteit in het voorbije jaar. De gemeente baseert zich hierbij op metingen en berekeningen. De metingen worden grotendeels in eigen beheer uitgevoerd, de berekeningen zijn onderdeel van de NSL-Monitoringstool, het formele rekeninstrumentarium binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. De resultaten van beide methoden worden in bijlage D beschreven. Ook worden hierin de knelpunten benoemd, dit zijn de locaties waar de wettelijke grenswaarden worden overschreden.

### 2.1 Wegverkeer grote bron van luchtverontreiniging

In opdracht van IenW wordt door TNO onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de overgebleven  $\text{NO}_2$ -knelpunten in Nederland op te lossen. Naast steden als Amsterdam en Den Haag wordt ook Arnhem meegenomen in het onderzoek en het daaropvolgende Actieplan Lucht van het ministerie. Figuur 1 geeft de opbouw van de luchtkwaliteit op het grootste Arnhemse knelpunt weer<sup>6</sup>. Hieruit blijkt dat het lokale wegverkeer (grijze vlakken) voor bijna de helft aan de totale  $\text{NO}_2$ -concentratie bijdraagt<sup>7</sup>.



Figuur 1 Opbouw van de jaargemiddelde  $\text{NO}_2$ -concentratie op het grootste knelpunt in Arnhem (concentratie in 2016)

Aanvullend heeft een bredere analyse van de bronnen plaatsgevonden. Door TNO is op Arnheims verzoek inzichtelijk gemaakt welke bronnen in welke mate bijdragen aan de Arnhemse luchtkwaliteit. Dit inzicht is relevant om te bepalen welke maatregelen op korte en middellange termijn zinvol zijn. De figuren 6 en 7 in bijlage D laten de relatieve bronbijdrage aan de uitstoot en luchtkwaliteit van stikstofoxiden ( $\text{NO}_x$ ) en roet (EC) zien, voor zowel 2016 als de prognose voor 2025. De emissies betreffen alleen die in Arnhem zelf, de concentraties laten de totale concentratieopbouw zien (dus ook de bijdrage van bronnen buiten Arnhem).

De figuren tonen dat wegverkeer veruit de belangrijkste bron van stikstofoxiden en roet in Arnhem is. De luchtkwaliteit in Arnhem wordt naast het wegverkeer voor een belangrijk deel bepaald door het buitenland.

<sup>6</sup> TNO-rapport 'Bijdrage van verschillende bronnen aan de  $\text{NO}_2$ -concentraties op knelpunten' van 1-12-2017 in opdracht van het ministerie van IenW

<sup>7</sup> Dat bussen geen lokale bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging ter plaatse wordt verklaard uit het feit dat op dit deel van de Binnensingel geen bussen rijden.

Ondanks een afname blijft het wegverkeer in de toekomst (2025) belangrijk. Met de veronderstelling dat het wegverkeer schoner wordt, worden andere bronnen in de toekomst relatief prominenter. Het betreft de bijdrage van consumenten (houtrook), mobiele bronnen (aggregaten en bouwmachines) en het buitenland.

## 2.2 Conclusie: nieuwe maatregelen zijn noodzakelijk

De berekende afname van de luchtverontreiniging (RIVM en NSL-monitoringstool) wordt niet in gelijke mate teruggevonden in de trend op basis van (langdurige) lokale metingen. Een sluitende analyse van deze verschillen is een gemeentete overstijgende kwestie. Deze verschillen hebben onmiskenbaar hun oorsprong in de verschillen tussen de laboratoriummetingen en de werkelijke uitstoot van (diesel)voertuigen, de afgelopen jaren in het nieuws onder de term 'sjoemelsoftware'. Deze problemen hebben ertoe geleid dat het Europees beleid, dat is gebaseerd op de uitstootnormen van de zogenaamde euronormering, minder effectief is. De snelheid van de 'autonome' daling van de concentraties verontreinigende stoffen verloopt hierdoor minder snel dan eerder verwacht. Voor een totaalbeeld is het verstandig naast de prognoses uit berekeningen de trendlijn van metingen mee te wegen. Dit overziend, vraagt een uitvoering van de gemeentelijke ambities (paragraaf 1.3) nu om nieuwe maatregelen. Deze zijn nodig voor het op korte termijn oplossen van de knelpunten langs de centrumring en voor het verbeteren van de gezondheid van de inwoners van Arnhem (reductiedoelstellingen NEmiA).



## 3 Huidige maatregelen

### 3.1 Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2011-2015

Arnhem voert sinds 2005 maatregelen uit om de luchtkwaliteit te verbeteren. In het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2011-2015 zijn diverse maatregelen ter verbetering ervan geformuleerd. De meeste van deze maatregelen zijn ondertussen afgerond of in uitvoering. Enkele maatregelen staan nog gepland. De effecten van de uitgevoerde maatregelen zijn verdisconteerd in de luchtkwaliteitberekeningen (zoals de milieuzone vrachtverkeer en de schonere regiobussen). Dit zijn maatregelen waarbij de gemeente Arnhem zélf invloed kan uitoefenen.

### 3.2 Status huidige maatregelen

Tabel 1 Uitgevoerde en geplande maatregelen uit Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2011-2015

Nr.	Maatregel	Status	Toelichting
A.I	PERSONEN- en BESTELVERKEER - EMISSIES		
A.I.1	Stimuleren elektrisch vervoer	afgerond/ in uitvoering	Laadpunten thuis en openbaar, waterstof-elektrisch voor personenauto's
A.I.2	Verschonen gemeentelijk wagenpark	loopt	Personenwagens, scooters en fietsen zijn momenteel groen gas, elektrisch en waterstof-elektrisch
A.I.3	Stimuleren elektrische scooters	afgerond	2013 uitgevoerd
A.II	BUSSEN en VRACHTVERKEER - EMISSIES		
A.II.1	Milieuzone vrachtverkeer	uitgevoerd	Verbod op vrachtwagens onder de Euro IV-norm
A.II.2	Stadsdistributie/distributiecentra	Opnieuw in onderzoek	Uitgevoerd in 2010 - 2016, nu opnieuw mogelijkheden onderzoeken.
A.II.3	Verschonen gemeentelijk wagenpark	afgerond	Bestelauto's gemeente op groen gas
A.II.4	Regiobussen van diesel naar CNG	afgerond	Onderdeel van de concessie 2013 -2023
A.III	VERKEER OVERIG - VOLUME EN DOORSTROMING		
A.III.1	Dynamisch verkeersmanagement	afgerond	Verbetering doorstroming door afstelling VRI's
A.III.2	Verbetering doorstroming	afgerond	Rechtsafer Velperbuitensingel en LARGAS* op Boulevard Heuvelink - Johan de Wittlaan
A.III.3	Aanleg snelfietsroutes	afgerond/ in uitvoering	Naar zuid (RijnWaalpad) al gerealiseerd, zuidoost idem, west en oost in aanleg
A.V	OVERIGE BRONNEN		
A.V.1	Walstroom binnenvaart	afgerond/ in uitvoering	Nieuwe kade (afgerond) en Nieuwe haven (EU-project CleanMobilEnergy)
A.VI	OVERIGE MAATREGELEN EN FLANKEREND BELEID		
A.VI.1	Parkeervoorziening Arnhem-Noord	gepland	Nog niet gerealiseerd
A.VI.2	Parkeervoorziening Arnhem-Zuid	afgerond/ in uitvoering	Transferium Gelredome
A.VI.3	Maatregelen BeterBenuttenVervolg	in uitvoering	BBV bijna afgerond, wordt opgevolgd door 'Slimme Mobiliteit'
A.VII	NIET-GEMEENTELIJKE MAATREGELEN		
A.VII.1	DVM(+)*	niet uitgevoerd	Maatregel is onderzocht, te weinig effectief gebleken binnen gemeente, maar in overleg met RWS kan gekeken worden naar hoofdwegennet
A.VII.2	Doortrekking A15	gepland	Vermindering van verkeer op de Pleijroute

\* Langzaam Rijden Gaat Sneller

Naast de genoemde maatregelen is Arnhem ook actief met de aanleg van laadinfrastructuur, omdat elektrisch rijden een bijdrage levert aan het generiek verbeteren van de luchtkwaliteit. Binnen de gemeente zijn inmiddels 150 laadpalen voor elektrische auto's in de openbare ruimte geplaatst. Voor de komende jaren hebben wij ons aangesloten bij de concessie van de provincies Gelderland en Overijssel. Hierdoor kan de gemeentelijke financiële bijdrage per laadpaal vervallen en wordt de laadprijs voor de gebruikers een stuk lager. Wij zetten ons in om de tarieven voor het laden in de openbare ruimte te harmoniseren. Binnen deze concessie zal Arnhem in samenwerking met de concessiehouder diverse pilots uitvoeren om nieuwe laadtechnieken een plek te geven in onze stad. Daarmee blijft Arnhem voorop lopen bij het faciliteren van innovaties op dit gebied. Resultaten van deze pilots worden gebruikt als input voor een strategisch plan van Arnhem, waarmee we proactief laadvoorzieningen plaatsen om klaar te zijn voor de verwachte groei van elektrische mobiliteit. Dit plan levert een maatwerkoplossing per wijk om de impact op de openbare ruimte te minimaliseren, terwijl de eindgebruikers maximaal bediend worden.

## 4 Nieuwe maatregelen

De voorliggende Luchtagenda beschrijft de maatregelen die we in de periode 2018-2025 gaan uitvoeren ter verbetering van de luchtkwaliteit in Arnhem. De maatregelen sluiten aan op, en zijn aanvullend aan, de uitgevoerde maatregelen van de eerdere uitvoeringsprogramma's. Met deze programma's is ingezet op het schoner maken van de meest vervuilende bronnen zoals vrachtwagens. Het potentieel van een verdere verbetering van de luchtkwaliteit is hierdoor beperkt. Welke maatregelen nog zinvol en effectief zijn is de afgelopen periode in beeld gebracht<sup>3</sup>. Bij de keuze om te komen tot een pakket van nieuwe maatregelen is ingezet op het oplossen van de wettelijke knelpunten en op het verder verminderen van de negatieve gezondheidseffecten als gevolg van luchtkwaliteit.

In tabel 2 wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die onderdeel uitmaken van de Luchtagenda. Omdat van deze maatregelen het meeste effect wordt verwacht, zijn gedetailleerde effectberekeningen uitgevoerd en is het effect op de concentraties beschreven. Voor een aantal flankerende maatregelen die in Bijlage A worden genoemd, is eerder al een indicatieve effectschatting gedaan. Onderdeel van de Luchtagenda is het nader uitwerken van deze maatregelen en het bepalen van de effecten op emissies en luchtkwaliteit. De nu voorgestelde maatregelen zijn in de volgende paragrafen beschreven.

Tabel 2 Nieuwe maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit op de korte termijn

Nr.	Maatregel	Effect NO <sub>2</sub> concentratie op knelpuntlocatie	Stand van zaken
B.I	EMISSIONS - LICHT VERKEER		
B.I.1	Instellen milieuzone personenverkeer t/m Euro 3 (diesel) , conform huidige omvang <sup>a)</sup>	0,3 µg/m <sup>3</sup>	Besloten
B.I.2 <sup>c)</sup>	Instellen milieuzone bestelverkeer t/m Euro 3 (diesel)	0,2 µg/m <sup>3</sup>	Voorgesteld
B.III	VERKEER OVERIG - VOLUME EN DOORSTROMING		
B.III.8 <sup>c)</sup>	Ontlasten centrumring door dosering buiten de stad <sup>b)</sup>	0,5 µg/m <sup>3</sup>	Voorgesteld
B.V	OVERIGE BRONNEN		
B.V.1 <sup>c)</sup>	Uitbreiding walstroom Rijnkade <sup>b)</sup>	0,3 µg/m <sup>3</sup>	Voorgesteld

a) Effect luchtkwaliteit uit 'Maatregelen verbetering luchtkwaliteit Arnhem'.

b) Effect luchtkwaliteit uit 'Bijdrage van verschillende bronnen aan de NO<sub>2</sub>-concentraties op knelpunten'.

c) Deze maatregelen zijn voorgesteld in het kader van de landelijke aanpak van resterende knelpunten. Hiervoor is landelijke cofinanciering beschikbaar.

### 4.1 Milieuzone personenverkeer (2019)

De maatregel milieuzone personenverkeer betreft het, binnen de huidige milieuzone vrachtverkeer, weren van personenauto's met dieselmotoren tot en met Euro 3 <sup>8</sup>. Deze categorie voertuigen is in de binnenstad verantwoordelijk voor een aanzienlijke bijdrage aan de emissies van roet en NO<sub>x</sub>. Door het weren van deze relatief vervuilende voertuigen in een gebied waar zich veel mensen ophouden, wordt gezondheidswinst bereikt<sup>10</sup>.

Op 5 maart 2018 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen, "Uitbreiding Arnhemse milieuzone", voor invoering van een milieuzone personenverkeer (weren van diesel personenvoertuigen t/m Euro 3) per 1 januari 2019. Flankerend aan deze maatregel wordt een stimuleringsregeling opgesteld, zoals toegelicht in Bijlage A 6.4.

<sup>8</sup> Conform afspraken in de landelijke werkgroep milieuzones hanteren we de euro-norm als toelatingscriterium in plaats van Datum Eerste Toelating. De informatie over de euro-norm is makkelijk te vinden op de RDW-website. Het huidige voorstel sluit hiermee aan bij de afspraken in de landelijke werkgroep milieuzones.

## 4.2 Milieuzone bestelverkeer (2020)

De maatregel milieuzone bestelverkeer betreft het, binnen de huidige milieuzone vrachtverkeer, weren van bestelauto's met dieselmotoren tot en met Euro 3 <sup>9</sup>. Hierbij sluiten we aan bij de landelijke regels milieuzones die in 2020 in werking zullen treden. De milieuzone bestelverkeer is een effectieve maatregel<sup>10</sup> om de luchtkwaliteitsknelpunten aan te pakken en de gezondheidsschade te verminderen. Voor de overige bronnen van het wegverkeer zijn al maatregelen uitgevoerd (vrachtverkeer, bussen) of is daartoe besloten (personenauto's, zie vorige paragraaf). Hiermee resteert het bestelverkeer als laatste categorie van motorvoertuigen waar, door verschoning van het wagenpark, op de korte termijn een substantiële winst haalbaar is. Deze milieuzone heeft ook een positief effect buiten de zone.

Bedrijven waarvan het bestelvoertuig nog niet voldoet aan de eisen van de milieuzone en die regelmatig in de binnenstad aanwezig moeten zijn, dan wel geregistreerd zijn binnen de zone, zullen overgaan tot de aanschaf van een schoner voertuig. Minder kapitaalkrachtige bedrijven die de binnenstad incidenteel bezoeken, kunnen aanspraak maken op een incidentele ontheffing of eventueel een jaarontheffing. Arnhem sluit door het invoeren van een milieuzone bestelverkeer aan bij de landelijke harmonisatie, die door het ministerie van I&W in wetgeving wordt vastgelegd. Daardoor is per 1-1-2020 een bebording beschikbaar die in heel Nederland hetzelfde zal zijn en een landelijk loket voor ontheffingen. De criteria voor toelating in Arnhem sluiten aan bij de andere steden in Nederland.

## 4.3 Ontlasten centrumring door dosering buiten de stad

De knelpunten langs de Eusebiusbuitensingel en Velperbuitensingel worden hoofdzakelijk veroorzaakt door de hoge verkeersintensiteiten op de betreffende wegen. Wanneer de centrumring ontlast kan worden (minder verkeer) heeft dit direct een positief effect op de luchtkwaliteit aldaar. Het doorgaande verkeer wordt daartoe om het centrum heen geleid. Aan de noordkant bij de kruising Apeldoornseweg/Weg achter het bos. Aan de zuidkant bij de kruising Nijmeegseweg/N325 (Nijmeegseplein).

Nadere uitwerking van deze maatregel wordt afgestemd met Mobiliteit en Rijkswaterstaat.

## 4.4 Uitbreiding walstroom Rijnkade

Aanleggen van walstroom langs de Rijnkade heeft een effect op het knelpunt langs de Centrumring en draagt bij aan de leefbaarheid langs de Rijnkade, doordat er geen dieselgeneratoren van schepen meer gebruikt mogen worden. Deze maatregel is daarom besproken met het ministerie van I&W als mogelijke extra maatregel om in Arnhem aan de grenswaarden stikstofdioxide te voldoen. Als deze maatregel gerealiseerd is, geldt het generatorverbod voor heel Arnhem, omdat alle aanlegplaatsen dan voorzien zijn van (groene) elektriciteit.

## 5 Financiën

In dit hoofdstuk geven we een overzicht van de geschatte kosten en de financiering van de verschillende maatregelen zoals opgenomen in de hoofdstukken 4 en 5 van deze rapportage. Per maatregel zijn beschreven: de geschatte kosten, de bijdrage van het rijk, de benodigde bijdrage uit de gemeentelijke begroting en de dekking hiervan.

De totale kosten van het nieuwe maatregelpakket bedragen 2,221 miljoen euro. Het rijk levert hierin een bijdrage van 850 duizend euro. De gemeentelijke bijdrage is 2,145 miljoen euro. Hiervan is €520.000,- al gedekt. De resterend benodigde gemeentelijke bijdrage bedraagt 780 duizend euro.

<sup>9</sup> Conform afspraken in de landelijke werkgroep milieuzones, hanteren we de euro-norm als toelatingscriterium in plaats van Datum Eerste Toelating. De informatie over de euro-norm is makkelijk te vinden op de RDW-website.

<sup>10</sup> De effecten van mogelijke varianten van de milieuzone zijn in een eerdere rapportage van Royal HaskoningDHV (Onderzoek effecten en kosten uitbreiding milieuzone Arnhem, dd. 29 juni 2017) gedetailleerd in beeld gebracht.

Tabel 3 Globale kostenraming nieuwe maatregelen Luchtagenda en flankerend beleid

Maatregel	Geschatte kosten (€)	Bijdrage rijk (€)	Bijdrage eigen begroting (€)	Dekking
<i>Nieuw</i>				
Milieuzone personenverkeer	520.000	-	520.000	raadsbesluit MJPB
Milieuzone bestelverkeer	321.000	160.000	160.000	nieuw
Ontlasten centrumring	530.000	265.000	265.000	nieuw
Walstroom Rijnkade	850.000	425.000	425.000	Project Rijnkade (waterschap, provincie, etc.)
<i>Flankerend</i>				
Stimulering brommers/snor	PM	-		
Gemeentelijk wagenpark	PM	-		70.000 al gereserveerd in NEmiA
Stadsdistributie	PM	-		
Transferia	PM	-		
Houtrook	PM	-		
Totaal	2.221.000	850.000	1.370.000	
<b>Nieuwe dekking gevraagd</b>			<b>780.000</b>	

## Bijlage A Flankerende maatregelen

Naast maatregelen die primair gericht zijn op het verbeteren van de luchtkwaliteit zijn er maatregelen die een ander doel dienen maar wel ondersteunend zijn bij het behalen van de doelstellingen. Onderstaand de flankerende maatregelen die kunnen bijdragen aan de effectiviteit van de luchtkwaliteitsmaatregelen. Deze maatregelen worden nu niet vastgesteld door de raad, maar zullen in de looptijd van deze agenda onderzocht of uitgevoerd worden. Zodra dit zich aandient zal dekking voor deze maatregelen gezocht worden (b.v. provinciale of EU-subsidies).

### A.1 Nul-emissiezone binnenstad 2025

Bevoorradersverkeer vormt een belangrijk deel van het vrachtverkeer in de binnenstad. In de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) zijn landelijke afspraken gemaakt over de verduurzaming van de mobiliteit die de winkelgebieden bevoorraadt. Arnhem sluit aan bij deze landelijke maatregel. Vanaf 2025 geldt daarom een nul-emissiezone voor al het bevoorradend vrachtverkeer naar de binnenstad, wat betekent dat laden en lossen hier alleen nog met elektrisch of waterstofaangedreven voertuigen mag plaatsvinden, zonder emissies uit de uitlaat.

In eerste instantie geldt deze maatregel voor vrachtverkeer en bestelverkeer. Na evaluatie in overleg met het ministerie van IenW, kan na 2022 gekozen worden voor uitbreiding met personenwagens (landelijke afspraak). Flankerend aan deze maatregel wordt een business case uitgewerkt voor stadsdistributie.

### A.2 Stadsdistributie

Met stadsdistributie kan een schoon alternatief worden geboden aan vervoerders die met de vrachtwagen de milieuzone niet meer in mogen, maar ook het aantal bevoorradersritten in de binnenstad wordt verminderd. Hierdoor wordt de leefbaarheid en verblijfskwaliteit in het winkelgebied verbeterd.

Uitwerking van de maatregel vindt plaats in samenwerking met de binnenstadbewoners, -ondernemers (PBA, CCA), brancheverenigingen (TLN en EVO Fenedex) en andere deelnemers aan de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek. De gemeente faciliteert bij het opzetten van een gezonde business case in Arnhem (onderzoek, ruimtelijke ontwikkelingen) en het stellen van regels voor de toegang. Gekoppeld aan stadsdistributie zal er onderzoek gedaan worden naar de mogelijkheden om het ophalen van (bedrijfs)afval in de binnenstad te bundelen. Als meerdere diesel kraakperswagens vervangen worden door een nul emissie wagen levert dit winst op voor de luchtkwaliteit, maar ook voor de leefbaarheid in de binnenstad.

#### A 2.1 Distributieverkeer over de busbanen

Een maatregel om de stadsdistributie te ondersteunen en tegelijk de NO<sub>2</sub> concentratie op de buitensingels te verlagen is het inzetten van busbanen ten behoeve van stadsdistributie. Aan het gebruik van de busbanen (Eusebiusbinnensingel/Velperbinnensingel en Nieuwe Plein) kunnen voorwaarden gesteld worden. Bijvoorbeeld bundeling van adressen of Euroklasse van voertuigen.

### A.3 Optimaliseren bouwlogistiek

De emissies van het (zware) vrachtverkeer dat ingezet wordt bij bouwwerkzaamheden in de stad kunnen op verschillende manieren worden verkleind. Enerzijds door het verminderen van het aantal ritten door op een locatie buiten de stad vrachten te bundelen, anderzijds door de aanrijroutes te optimaliseren zodat deze drukke en zwaar belaste punten ontzien. Ook kan gekeken worden naar bevoorrading over water (bijv. Coberco en Stadsblokken).

Onderzocht wordt hoe deze maatregel kan worden uitgevoerd en welke invloed deze op de luchtkwaliteit zal hebben.

## A.4 Schoon aanbesteden bouw

Bij bouwwerkzaamheden wordt gebruik gemaakt van zwaar materieel zoals kranen, shovels, dumpers en/of aggregaten. Aan dit materieel worden minder strenge eisen gesteld dan aan reguliere voertuigen (vrachtwagens of personenauto's). Bovendien vinden de emissies soms gedurende een langere periode plaats in de buurt van locaties waar zich veel mensen ophouden (bijv. binnenstad). Deze bronnen dragen onevenredig bij aan de luchtkwaliteit in de stad. Met lokaal beleid kan de uitstoot van luchtverontreiniging worden teruggedrongen via het stellen van milieueisen aan deze bronnen. De gemeente kan bij grote bouwopdrachten emissie-eisen opnemen in de aanbesteding, door voorschriften op te nemen in de EMVI-criteria. Gedacht kan worden aan het virtueel belonen van partijen die schoner materieel inzetten.

Deze maatregel vraagt om een verdere uitwerking. Een eerste stap is een inventarisatie van het materieel dat bij de bouw wordt ingezet. Vervolgens wordt onderzocht welke eisen bij de aanbesteding gesteld kunnen worden en wat de ervaringen zijn bij andere overheden.

## A.5 Transferia

Ter ondersteuning van o.a. de effectiviteit van een milieuzone personenauto's wordt het bestaande transferium Gelredome verbeterd (o.a. door een betere communicatie en verbinding met binnenstad). Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor een transferium Arnhem-Noord.

## A.6 Stimuleren verschoning verkeer en vervoer

### A.6.1 Elektrisch autodelen stimuleren

Een vermindering van het autogebruik levert een positieve bijdrage aan de luchtkwaliteit. Autodelen heeft daarmee direct een positief effect op de luchtkwaliteit en elektrisch autodelen levert dubbele winst op, omdat de auto's die wél rijden schoon zijn. Juist nabij de centrumring gaan we op zoek naar kansen om deze vorm van duurzame mobiliteit te faciliteren. Hiervoor kan het nodig zijn om bij nieuwbouwprojecten een lagere parkeernorm te hanteren.

### A.6.2 Inkoop en aanbesteding

De gemeente Arnhem heeft een voorbeeldfunctie. Daarom zullen binnen de procedures voor inkoop en aanbesteding eisen of gunningscriteria worden opgenomen die aangrijpen op voertuigen of mobiele werktuigen die een negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. Dat wil dus zeggen dat er emissie-eisen opgenomen worden in de procedures. Dit is doorgaans indirect: bij aanbestedingen van diensten in de openbare ruimte, zoals groenonderhoud en aannemerswerk (bestrating, straatmeubilair etc), en bij doelgroepenvervoer, huisvuilophaaldiensten en bijvoorbeeld aggregaten bij evenementen. Het kan ook direct zijn, zoals bij ons eigen wagenpark. Deze regels worden gecombineerd met regels die de CO<sub>2</sub> emissies moeten reduceren (klimaatbeleid).

### A.6.3 Europese projecten schone mobiliteit

Arnhem leidt of participeert in verschillende Europese projecten die de groei van nul-emissiemobiliteit bevorderen. Hiermee zet Arnhem zichzelf op de kaart als stad die innovaties steunt en verwerft middelen om projecten in de stad te kunnen uitvoeren. De Europese projecten waarin Arnhem participeert zijn:

- CleanMobilEnergy (Interreg NWE): dit project wordt door Arnhem geleid en heeft als doel het koppelen van duurzame energie aan elektrische mobiliteit;
- Ebus 2020 (Interreg Rhein-Waal): een project waarin Arnhem een belangrijke rol heeft met als doel het ontwikkelen van een nieuwe generatie trolleybussen (In Motion Charging);
- H2 Nodes (CEF): Arnhem is partner in dit project dat het realiseren van een waterstoftankstation voor personenwagens, trucks en bussen als doel heeft.

Momenteel lopen er nog twee subsidieaanvragen bij Interreg NWE, waarbij Arnhem als subpartner meedoet: waterstof huisvuilwagens en slimme laad hubs (met Nijmegen).

## A.6.4 Stimuleringsregelingen

Daar waar we regels stellen voor toegang tot de milieuzone, wil Arnhem ook lokale ondernemers en inwoners tegemoetkomen met financiële regelingen om de overstap naar schonere voertuigen te stimuleren. De volgende drie regelingen kunnen hiertoe leiden:

1. Stimuleringsregeling bestelauto's;
2. Stimuleringsregeling waterstofelektrische voertuigen (hoort bij H2 Nodes project);
3. Stimuleringsregeling elektrische brommers en snorfietsen.

Van de in Arnhem geregistreerde bestelauto's voldoet 28% niet aan de criteria (diesel Euro 3 en ouder) om een milieuzone bestelverkeer in te mogen rijden. Voor heel Arnhem gaat het dan om ca. 1200 voertuigen, hiervan zijn zo'n 40 voertuigen geregistreerd in de huidige milieuzone<sup>11</sup>.

## A.6.5 Aanscherpen milieuzone vrachtverkeer

Het vrachtverkeer levert ondanks de huidige milieuzone nog steeds een aanzienlijke bijdrage aan de luchtverontreiniging. Het aanscherpen van de eisen voor het vrachtverkeer tot Euro VI zorgt voor een verlaging van de uitstoot en draagt daarmee bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit.

Op landelijk niveau zijn met de betrokken partijen (rijk, gemeenten, vervoersorganisaties) afspraken gemaakt over aanscherping van het huidige convenant milieuzone vrachtverkeer. Dit betekent dat vanaf 2022 alleen vrachtwagens met een Euro VI of schonere motor de milieuzone in mogen. Arnhem sluit aan bij de aanscherping van dit convenant. Gezien de peildatum (2022) zullen veel vervoerders dan al aan de Euro VI eis voldoen. Voor de beperkte groep vervoerders die hun Euro V (of ouder) voertuig dan nog niet hebben afgeschreven, is er voldoende tijd om te anticiperen en een vervangend voertuig aan te schaffen. Voor opvolging van deze maatregel zijn er voor Arnhem geen aanvullende acties of investeringen nodig.

## A.7 Slimme Mobiliteit

Het nationale programma Beter Benutten Vervolg wordt opgevolgd door het programma Slimme Mobiliteit. Dit programma is gericht op het verminderen van verkeer in de spits én het reduceren van CO<sub>2</sub> uitstoot. n

## A.8 Mobiliteitsbeleid

Luchtkwaliteitsbeleid staat in direct verband met de wensen en ambities van ons mobiliteitsbeleid. Omdat wegverkeer in Arnhem de grootste invloed heeft op de luchtkwaliteit, hebben maatregelen die in één van de twee beleidsvelden bedacht worden effect op het andere beleidsveld. Een passende manier om deze op elkaar af te stemmen is via een zogenaamd Sustainable Urban Mobility (and Energy) Plan (SUMP / SUMEP). In een dergelijk integraal plan worden effecten van maatregelen gewogen op het vlak van bereikbaarheid, luchtkwaliteit, geluidhinder, leefbaarheid (denk aan winkelgebied en stadsdistributie), economische kansen en sociale impact. Indien er ook nog rekening gehouden wordt met de energie-infrastructuur voor bijvoorbeeld het laden van elektrische voertuigen, kun je spreken van een SUMEP.

De afdeling Mobiliteit van de gemeente gaat in het najaar van 2018 aan de slag met een verkeersagenda. Hierbij wordt veel ruimte gegeven aan verbeteringen van het OV in Arnhem, de fietsinfrastructuur en andere zaken die de luchtkwaliteit ten goede komen. De gemeente is in gesprek met de provincie Gelderland om toe te werken naar een nul-emissie busconcessie vanaf 2023. De luchtmaatregelen die impact hebben op de bereikbaarheid zullen in deze agenda ook een plaats krijgen, zoals de milieuzone (vracht- en personenauto's, bestelverkeer), dosering van verkeer buiten de binnenstad, transferia en stadsdistributie.

## A.9 Houtrook

Het gebruik van openhaarden, inzethaarden, kachels, vuurkorven en barbecues kan voor omwonenden overlast opleveren in de vorm van luchtverontreiniging (roet), geurhinder en gezondheidsschade. Het

---

<sup>11</sup> Zie bijlage A4 van het Royal HaskoningDHV-rapport 'Onderzoek effecten en kosten uitbreiding milieuzone Arnhem', 29 juni 2017.



grootste deel van deze haarden en kachels wordt gebruikt voor sfeer of recreatief gebruik. De laatste jaren is een toenemend gebruik waar te nemen. Om overlast of gezondheidsschade door het stoken van hout en andere vaste brandstoffen door particulieren te voorkomen / verminderen gaat Arnhem actief voorlichting geven over houtstook. Daarbij wordt aangesloten bij de adviezen uit de Toolkit houtstook van het nationale Platform Houtrook en Gezondheid<sup>12</sup> en bij een regionale aanpak die de provincie Gelderland gaat coördineren.

---

<sup>12</sup> <http://platformhoutrook.nl/>

## Bijlage B      NSL-maatregelen Arnhem

*Tabel 4 NSL-maatregelen gemeente Arnhem als resultaat uit de eerdere Uitvoeringsprogramma's luchtkwaliteit*

Nummer	Maatregel
11004	Reductie personenverkeer door P+R/Westervoortsedijk (Eusebiusbuitensingel)
11005	Verbeteren doorstroming (Eusebiusbuitensingel)
11006	Milieuzone vrachtverkeer (Eusebiusbuitensingel)
11007	Reductie vrachtverkeer (Eusebiusbuitensingel)
11008	Groen aanbesteden Openbaar Vervoer (Eusebiusbuitensingel)
11009	Reductie personenverkeer door P+R/Westervoortsedijk (Velperbuitensingel)
11010	Verbeteren doorstroming (Velperbuitensingel)
11011	Milieuzone vrachtverkeer (Velperbuitensingel)
11012	Groen aanbesteden Openbaar Vervoer (Velperbuitensingel)
11013	Reductie personenverkeer door P+R/Westervoortsedijk (Velperplein)
11014	Verbeteren doorstroming (Velperplein)
11015	Milieuzone vrachtverkeer (Velperplein)
11016	Groen aanbesteden Openbaar Vervoer (Velperplein)
11025	Dynamisch Verkeersmanagement (Eusebiusbuitensingel)
11026	Milieuzone vrachtverkeer (Eusebiusbuitensingel)
11027	Optimalisatie ring (waaronder reconstructie Roermondsplein)
11028	P+R (bij voorkeur aangevuld met versnelde aanleg N837)

## Bijlage C      Effecten van de milieuzone

In de rapportage van Royal HaskoningDHV 'Onderzoek effecten en kosten uitbreiding milieuzone Arnhem, d.d. 29 juni 2017' is voor diverse varianten van de milieuzone onderzocht en geprognostiseerd wat de effecten zullen zijn. Ten opzichte van deze rapportage zijn er drie ontwikkelingen die invloed hebben op dit uitgevoerde onderzoek, te weten:

- 1) Een bijstelling van het toelatingsregime personen- en bestelverkeer;
- 2) De import van uit Duitsland afkomstige diesel personenvoertuigen;
- 3) Aanscherping toelatingsregime milieuzone vrachtverkeer.

Ad 1) In aansluiting op de landelijke werkgroep milieuzones, wordt er in de Luchtagenda uitgegaan van een toelatingsregime waarin uit de milieuzones personenverkeer en bestelverkeer ook de oudere benzinevoertuigen worden geweerd (benzine Euro 1 of ouder). Het betreft een betrekkelijk kleine groep van voertuigen die echter wel relatief vervuilend is.

Ad 2) Door het verbod in veel Duitse steden van dieselloertuigen Euro 3 of ouder is er een export op gang gekomen van oudere dieselloertuigen. Deze voertuigen worden ook in Nederland geïmporteerd en dit zal een effect geven op het wagenpark, met name in de regio's grenzend aan Duitsland. Over hoe dit doorwerkt op de effecten van de milieuzone is op dit moment geen inzicht.

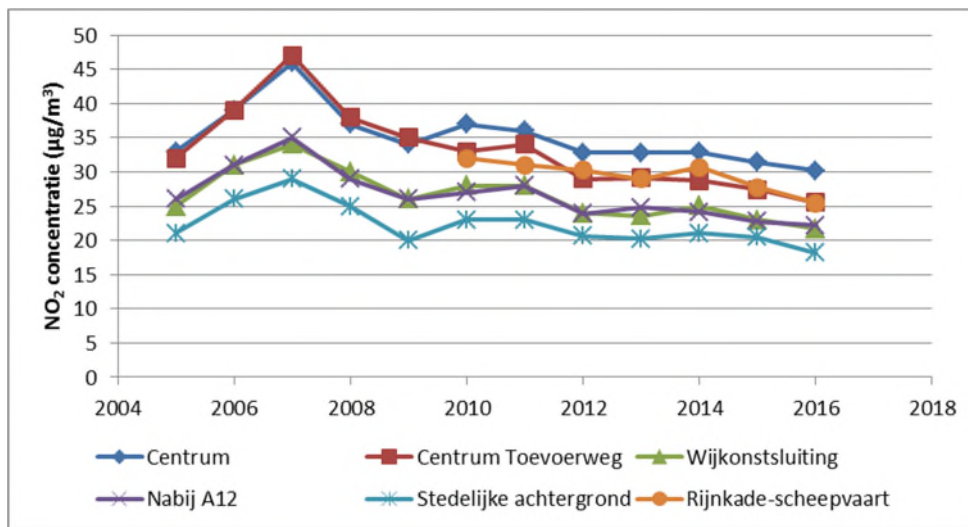
Ad 3) In de landelijke werkgroep milieuzones zijn afspraken gemaakt over aanscherping van het huidige covenant milieuzone vrachtverkeer. Dit betekent dat vanaf 2022 alleen vrachtwagens met een Euro VI of schonere motor de milieuzone in mogen. Wat deze aanscherping zal betekenen voor de luchtkwaliteit is niet onderzocht. Momenteel voldoet bijna de helft van de vrachtwagens in de milieuzone aan de aangescherpte toelatingseisen. Naar verwacht zal tegen 2022 het aandeel niet-conforme vrachtwagens (zeer) gering zal zijn.

## Bijlage D Metingen en berekeningen (monitoringstool)

### D.1 Metingen geven een betrouwbaar beeld

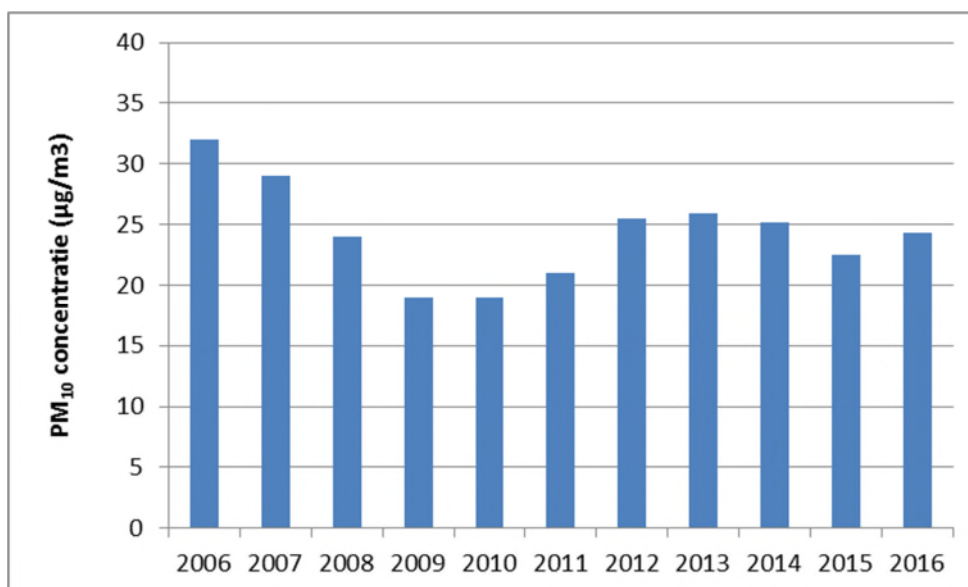
De gemeente Arnhem meet op een 30-tal representatieve locaties de luchtkwaliteit. In de meeste gevallen betreft dit de concentratie stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) en op 1 locatie wordt fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ ) gemeten.

Figuur 2 geeft de ontwikkeling van de jaargemiddelde  $\text{NO}_2$ -concentraties vanaf 2005 tot en met 2016 weer. De figuur laat zien dat de jaargemiddelde  $\text{NO}_2$ -concentratie over de jaren heen (sinds 2010) daalt maar dat de daling de laatste jaren afzwakt. De gemeten concentraties blijven sinds 2008 onder de grenswaarde van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .



Figuur 2 Resultaten metingen  $\text{NO}_2$ -concentraties in Arnhem.

De resultaten van de fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ ) metingen aan het Velperplein van de afgelopen jaren staan weergegeven in figuur 3. De laatste jaren zijn de jaargemiddelde fijn stof concentraties rond of onder de  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en is er daarmee geen overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde. De metingen van  $\text{PM}_{10}$  over de afgelopen jaren laten geen duidelijke daling zien in de concentraties.

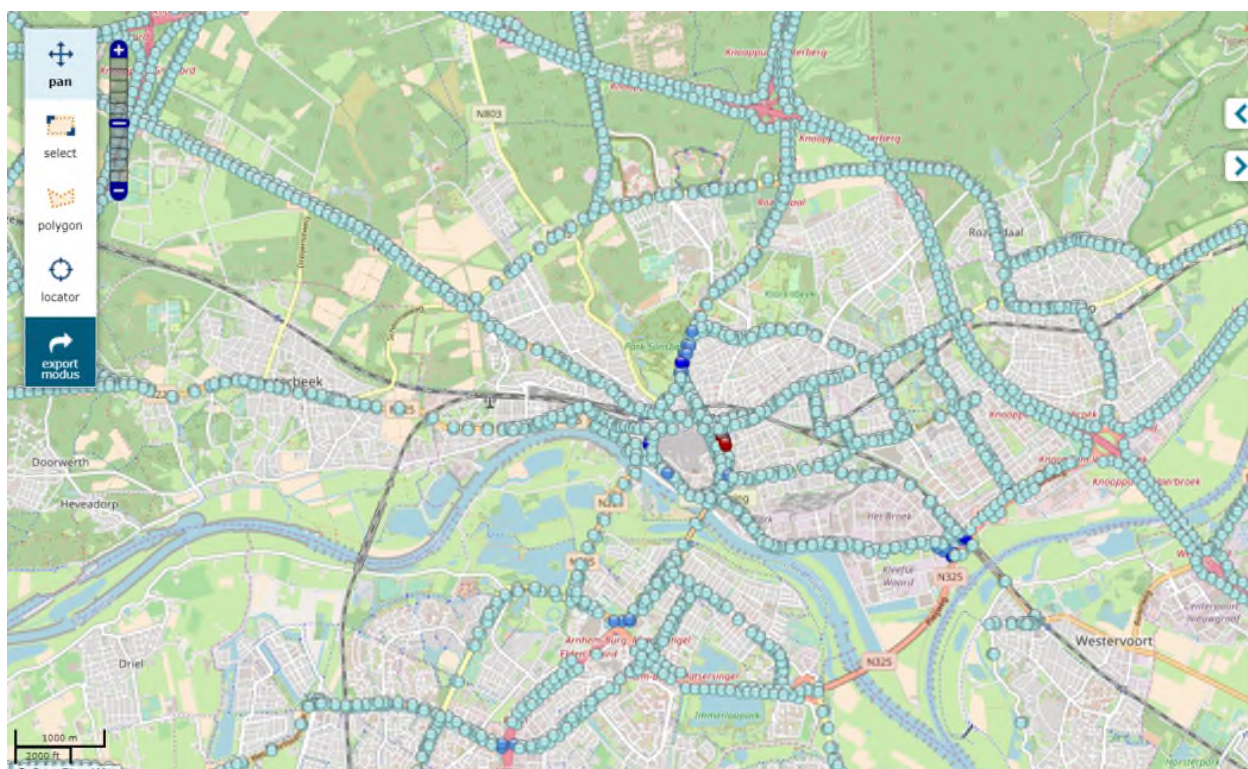


Figuur 3 Resultaten metingen  $\text{PM}_{10}$  concentraties in Arnhem (Velperplein).

## D.2 Berekeningen maken het beeld compleet

Berekeningen vormen een belangrijk onderdeel van de monitoring van de luchtkwaliteit. Deze worden uitgevoerd om een stadsdekkend beeld ervan te krijgen. Het voordeel ten opzichte van metingen is dat hiermee beter inzicht ontstaat in de ruimtelijke verschillen. Bovendien kan met berekeningen een doorkijk naar de toekomst worden gegeven.

De luchtkwaliteit langs wegen wordt jaarlijks geïnterpreteerd in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het resultaat hiervan is beschikbaar in de NSL-Monitoringstool<sup>13</sup> (zie figuur 4 ter illustratie). Hierin is voor iedereen inzichtelijk hoe de luchtkwaliteit is langs de drukste wegen in de stad. In de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn de effecten van alle ontwikkelingen (binnen- en buitenland) en eventueel aanvullende lokale maatregelen opgenomen.



Figuur 4 Berekende concentraties NO<sub>2</sub> in 2017 (NSL-Rekentool, Monitoringsronde 2018)

De rekenresultaten van de Monitoringstool geven aan dat in een klein gebied de normen nog worden overschreden (rode punten in figuur 4). In de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

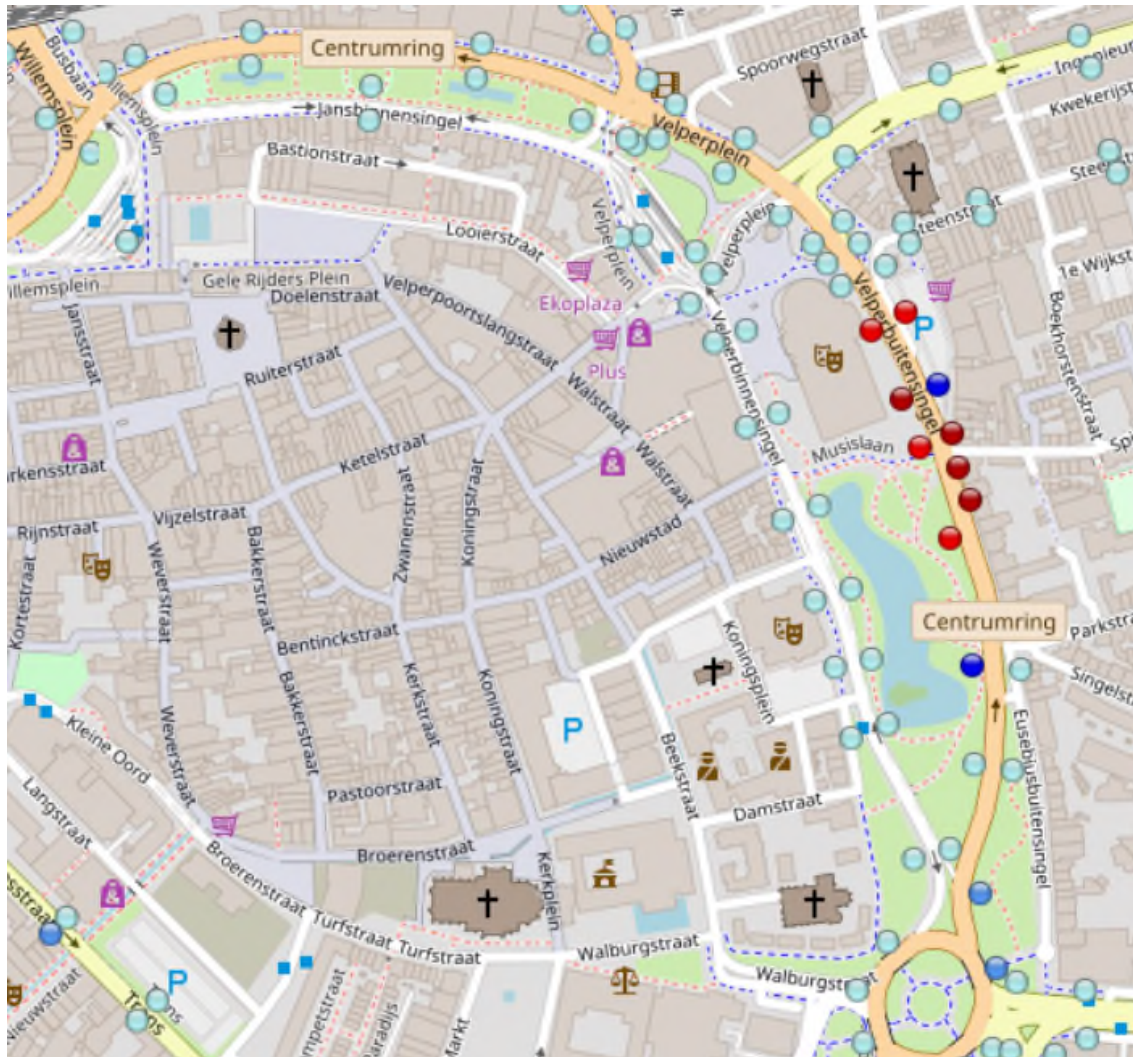
<sup>13</sup> <https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/#>



### D.3 Knelpunten

Hoewel de gemeente zich inspant voor de monitoring en verbetering van de luchtkwaliteit in heel Arnhem, zijn er ook wettelijke knelpunten waaraan extra aandacht wordt besteed. Dit zijn locaties waar de wettelijke luchtkwaliteitsgrenswaarden worden overschreden.

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat in Arnhem in 2017 op enkele punten langs de Velperbuitensingel en de Eusebiusbuitensingel de jaargemiddelde  $\text{NO}_2$ -grenswaarde wordt overschreden (figuur 5). De berekende jaargemiddelde  $\text{NO}_2$ -concentraties variëren van 41 tot ruim  $47 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Een belangrijk deel van deze concentratie wordt bepaald door de piekbijdrage van het lokale wegverkeer.

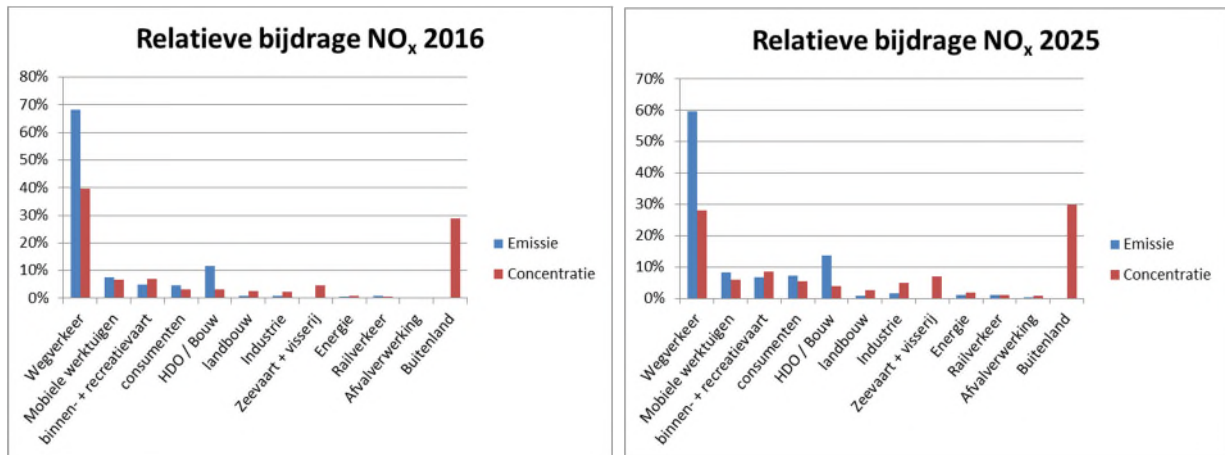


Figuur 5 Toetspunten uit de NSL-Monitoringstool; de toetspunten waar in 2017 overschrijding van de  $\text{NO}_2$ -grenswaarde optreedt zijn rood/paars gekleurd (bron: NSL Monitoringstool 2017).

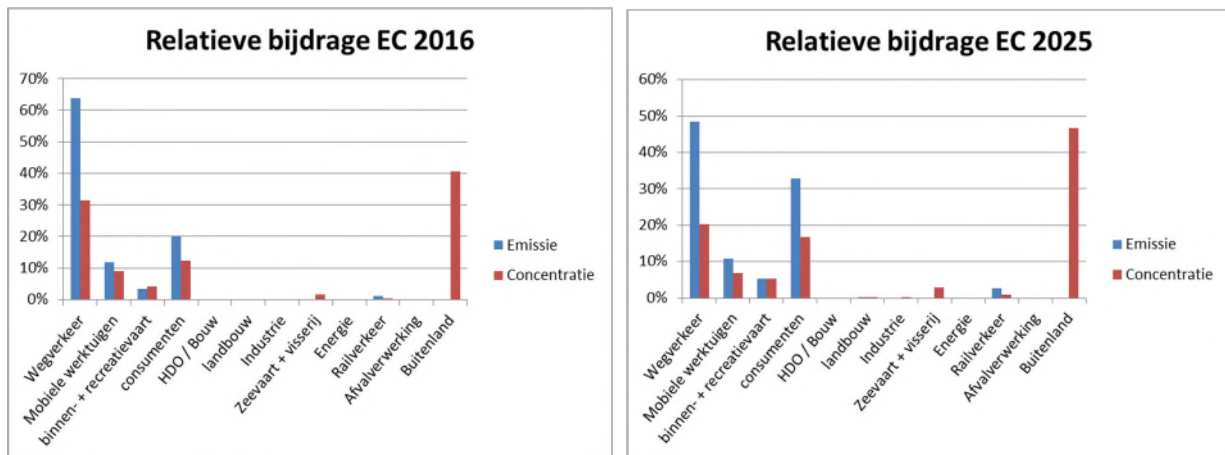
### D.4 Bronnen van luchtverontreiniging

Aanvullend aan de analyse in figuur 1 heeft een bredere analyse van de bronnen plaatsgevonden. Het RIVM heeft op verzoek van de gemeente inzichtelijk gemaakt welke bronnen in welke mate bijdragen aan de luchtkwaliteit in Arnhem. Dit inzicht is relevant om te bepalen welke maatregelen op de korte en middellange termijn zinvol zijn. De figuren 6 en 7 laten de relatieve bronbijdrage (voor Arnhem gemiddeld) aan de uitstoot en luchtkwaliteit (concentraties) van stikstofoxiden

(NO<sub>x</sub>) en roet (EC) zien voor zowel 2016 als de prognose voor 2025. De emissies betreffen alleen die in Arnhem zelf, de concentraties laten de totale concentratieopbouw zien (dus ook de bijdrage van bronnen buiten Arnhem).



Figuur 6 Bijdrage bronnen aan en ontwikkeling in emissies en concentraties stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) in gemeente Arnhem in 2016 en 2025 (bron: RIVM)<sup>14</sup>.



Figuur 7 Bijdrage bronnen aan en ontwikkeling in emissies en concentraties roet (EC) in gemeente Arnhem in 2016 en 2025 (bron: RIVM)<sup>14</sup>.

De figuren laten zien dat wegverkeer veruit de belangrijkste bron van stikstofoxiden en roet in Arnhem is. De luchtkwaliteit in Arnhem wordt naast het wegverkeer voor een belangrijk deel bepaald door het buitenland. Binnenvaart, mobiele werktuigen, consumenten en handel, diensten en overheid (HDO)/bouw<sup>15</sup> zijn lokale bronnen die relatief gezien een relevante bijdrage aan de luchtverontreiniging leveren. De roetemissies in Arnhem zijn, naast wegverkeer, vooral afkomstig van consumenten (grotendeels als gevolg van houtstook), mobiele werktuigen en binnenvaart. Echter ook hier wordt een groot deel van de roet (EC)-concentratie in Arnhem bepaald door de bijdrage vanuit het buitenland.

Ondanks een afname, blijft het wegverkeer in de toekomst (2025) belangrijk. Met de veronderstelling dat het wegverkeer schoner wordt, worden andere bronnen in de toekomst relatief prominenter. Het betreft de bijdrage van consumenten en het buitenland.

<sup>14</sup> Let o.p bronnen kunnen een bijdrage hebben aan de concentraties in Arnhem zonder dat de emissie in Arnhem zelf plaatsvindt (bijv. buitenland en zeevaart).

<sup>15</sup> In de emissieregistratie zijn diverse soorten bronnen gecategoriseerd. De categorie 'mobiele werktuigen' betreft onder meer shovels en graafmachines. Onder 'consumenten' valt de uitstoot van verwarmingsinstallaties en houtstook. Onder 'handel, diensten en overheid/bouw' valt de uitstoot van verwarmingsinstallaties van kantoren. Onder 'bouw' vallen emissies van verf en spuitwerk.

# Memo

**Datum** : donderdag 2 april 2020  
**Aan** : [REDACTED]  
**Kopie aan** : [REDACTED]  
**Van** : [REDACTED]  
**Betreft** : Voortgang Burgermeetnet

---

Hallo [REDACTED]

Zoals je weet hebben we een start gemaakt met het opzetten van een burgermeetnet. Dat hebben we gedaan door een aantal partijen bij elkaar te brengen, zoals RIVM, GGD Gelderland Midden, de Luchtwachters, Stichting Arnhems Peil en de Gelderse Milieufederatie. Daarnaast hebben we een informatiebijeenkomst georganiseerd voor inwoners van Arnhem, die geïnteresseerd zijn in het meedoen aan dit meetnet.

De volgende stappen die wij zouden nemen in dit proces zijn de volgende:

1. Opdracht verlenen aan GNMF om het proces van bouwworkshops en het gebruik van de meters te begeleiden;
2. Meters aanschaffen en via bouwworkshops ter beschikking stellen (tegen een kleine vergoeding) en in elkaar laten zetten door geïnteresseerde inwoners;
3. Inwoners die via Stichting Arnhems Peil al gestart zijn met meten, een vergoeding geven voor het aanschaffen van een meter. Deze vergoeding stemmen we af op de bovengenoemde vergoeding, zodat we alle inwoners hetzelfde behandelen. Deze vergoeding ter beschikking stellen aan deze groep mensen, doen we via een incidentele subsidie aan Stichting Arnhems Peil. [Liever geen incidentele subsidie, maar achterban AP direct benaderen met individuele subsidie, via Subsidieregeling en Subsidieloket? Op terugkomen bilateraal bij \[REDACTED\]](#)

Zoals je zult begrijpen, kunnen we nu geen bouwworkshops organiseren dus ligt het proces nu stil. Wanneer het verder kan gaan, is nu uiteraard niet bekend.

Ons voorstel is om de voortgang weer op te pakken zodra dat weer kan en alle inschrijvers en geïnteresseerden daarvan op de hoogte stellen. Daarnaast zetten we de opdracht aan het GNMF even on hold. Ook dat pakken we weer op zodra het kan. De incidentele subsidie die uiteindelijk moet leiden tot het geven van een vergoeding aan inwoners die via Arnhems Peil al aan het meten zijn, hangt uiteraard niet af van de omstandigheden. Het voorstel is dan ook om die beschikking gewoon te maken en te versturen, met behulp van onze juridische afdeling. [Contact leggen met SAP en vragen om gegevens achterban, of hun het bericht laten versturen dat achterban verzoek kan indienen bij de gemeente om bijdrage te krijgen](#)  
[GNM berichten dat zij later een opdracht van ons krijgen](#)  
[Instructie via youtube? Zijn de meters al beschikbaar? Verkrijgbaar?](#)



Ik wil dit voorstel maandag graag in de staf met jou bespreken.

Vriendelijke groeten,

■■■■■■■■■■