



## **Samenvatting**

De gemeente Maastricht ondertekent het Schone Lucht Akkoord. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2019 samen met provincies en gemeenten het Schone Lucht Akkoord opgesteld. Dit akkoord is een intentieverklaring om samen te werken aan maatregelen die op landelijke en/of regionale schaal ingezet kunnen worden om de luchtkwaliteit te verbeteren en gezondheidswinst te behalen. De gemeente sluit alleen aan bij die doelen uit het akkoord zoals die ook door de gemeenteraad zijn vastgesteld en de maatregelen die nu al worden uitgevoerd. Het Schone Lucht Akkoord is geheel in lijn met de ambities en doelstellingen uit het coalitieakkoord en uit de omgevingsvisie om een duurzame en gezonde stad te zijn.

## **Beslispunten**

1. Het college besluit tot het aangaan van het Schone Lucht Akkoord.
2. Het college beslist alleen in te zetten op de doelen die van invloed zijn op Maastricht, te weten: mobiliteit, houtstook, industrie, mobiele werktuigen en participatie en legt dit ook zodanig vast met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

**Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 19 mei 2020:**

**Conform.**



## 1. Aanleiding

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) eindigt op 1 januari 2021. Het NSL had tot doel te voldoen aan Europese grenswaarden. Nu die doelstelling grotendeels is behaald, wil het Rijk de samenwerking met lokale overheden voortzetten in de vorm van een Schone Lucht Akkoord. Voorstel is om met het Schone Lucht Akkoord de omslag te maken van het sturen op Europese grenswaarden (NSL-doelstelling) naar het realiseren van gezondheidswinst voor iedereen (blootstelling), ook als de luchtkwaliteit aan de EU-normen voldoet. Als ambitieniveau wordt voorgesteld om in 2030 gezamenlijk 50% gezondheidswinst uit binnenlandse bronnen te realiseren ten opzichte van 2016.

Het SLA gaat uit van een set afspraken die partijen samen maken. Daarnaast worden op alle terreinen pilots ontwikkeld in samenwerking met geïnteresseerde overheden. Onder meer de volgende afspraken zijn in het SLA benoemd:

- o Een gebiedsgerichte aanpak uit te werken voor gebieden met relatief hoge concentraties en gezondheidsschade.
- o De gezondheidsdoelen en ambities in relevant beleid verankeren, zoals inkoop en energie.
- o Bij te dragen aan de ontwikkeling en uitvoering van nieuwe instrumenten en een innovatieve aanpak waar nog geen kosteneffectief beleid beschikbaar is.
- o Jaarlijks te monitoren en eens per 3 jaar de gezondheidswinst en voortgang richting ambities te beoordelen.

Het Schone Lucht Akkoord zet in op een aantal onderdelen, te weten:

1. Mobiliteit
2. Mobiele werktuigen
3. Industrie
4. Houtstook
5. Binnenvaart en havens
6. Landbouw
7. Internationaal luchtbeleid
8. Participatie

Deelnemende gemeenten verbinden zich binnen hun eigen taken en bevoegdheden tot uitvoering van maatregelen voor de verschillende onderdelen. In een nog op te stellen uitvoeringsagenda wordt dit vastgelegd.



Het Schone Lucht Akkoord gaat primair over luchtkwaliteit (stikstofoxiden en fijnstof) en humane gezondheid en niet over de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Het Schone Lucht Akkoord heeft ook geen invloed op buitenlandse bronnen.

Het rijk vraagt gemeenten om het akkoord mede te ondertekenen.

Nadat het SLA in november definitief bekend werd gemaakt is de raad middels een raadsinformatiebrief op de hoogte gesteld en is aangegeven dat er zorgvuldig zou worden gekeken naar de consequenties van het ondertekenen van het SLA. Vervolgens is nagegaan hoe de genoemde ambities en inspanningen aansluiten bij de door de raad vastgestelde kaders en middelen en hoe het SLA past binnen de huidige geplande projecten in Maastricht. Om dit zorgvuldig te doen, is besloten het SLA in januari 2020 nog niet te ondertekenen.

## 2. Context

Zowel in het coalitieakkoord 2018-2022 als in de omgevingsvisie staat aangegeven dat Maastricht werkt aan een toekomstbestendige leefomgeving die gezond en leefbaar is en waarbij mensen worden beschermd tegen schadelijke ontwikkelingen en effecten in de fysieke leefomgeving.

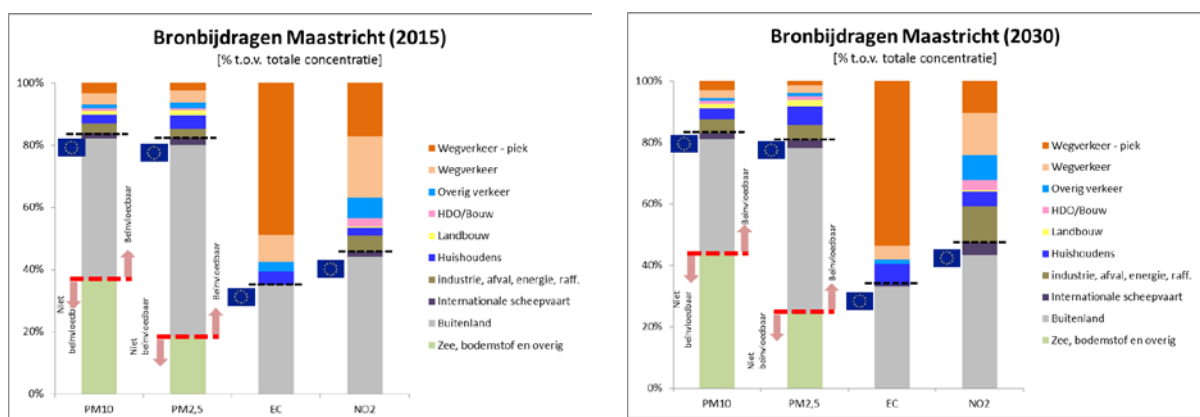
Dit doen we door samen te werken met partners en bewoners aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en bereikbaarheid van Maastricht. Schone lucht draagt immers bij aan een prettig woon- en leefklimaat in onze stad en goede bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor persoonlijke ontplooiing, ontmoeting en economische activiteiten. De gemeente neemt al veel maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Eind 2019 is het spoorboekje “Verbeteren Luchtkwaliteit en bereikbaarheid Maastricht” opgesteld. Hierin zijn alle maatregelen genoemd die we de komende jaren (op korte en lange termijn) nemen. Denk hierbij aan het stimuleren van lopen en fietsen, verminderen overlast vrachtverkeer, verduurzamen mobiliteit en bewustwording luchtkwaliteit. Op 8 november 2019 is dit spoorboekje aan de raad toegezonden. Het doel uit het coalitieakkoord en de omgevingsvisie, het behalen van gezondheidswinst, is geheel in lijn met het Schone Lucht Akkoord. Dit houdt in dat er op dit moment geen wijziging van beleidskaders nodig is en dat er geen nieuwe projecten en dus extra budget nodig is om met het SLA mee te kunnen doen.

## 3. Gewenste situatie

Voor Maastricht zijn niet alle onderdelen uit het Schone Lucht Akkoord even relevant. In 2017 is door het RIVM in beeld gebracht welke bronnen verantwoordelijk zijn voor de emissies in Maastricht. Uit



het onderzoek van het RIVM blijkt dat ca 10% van de lokale optredende concentratie fijnstof, bijna 40% van de stikstofoxiden en 60% van het roet van lokale, Maastrichtse oorsprong is, waarvan het grootste gedeelte veroorzaakt wordt door wegverkeer. Dit is weergegeven in onderstaande tabellen. De rest komt Maastricht inwaaien en wat van lokale oorsprong is verdwijnt ook weer in de achtergrondconcentratie buiten de stad. Maastricht is dus medeveroorzaker van de achtergrondconcentratie in andere gebieden en heeft hier dus ook een verantwoordelijkheid.



Bronbijdragen aan concentraties NO<sub>2</sub> en fijnstof in Maastricht in 2015 en 2030.

Voor de meest schadelijke stof, ultra fijnstof ook wel roet of EC genoemd, bleek in de dalende trend naar 2030 dat verkeer, huishoudens en industrie relatief belangrijk zijn en blijven. Voorstel is daarom vanuit het SLA in te zetten op deze onderdelen.

## 1) Mobiliteit

Voor Mobiliteit wordt aangehaakt bij de bestaande mobiliteitsaanpak en het beleid voor nul emissie en elektrisch rijden zoals verwoord in het spoorboekje "Luchtkwaliteit en bereikbaarheid". Denk hierbij aan het stimuleren van lopen en fietsen (maatregel 1 t/m 16), verminderen overlast vrachtverkeer (maatregel 18 en 19), verduurzamen mobiliteit (maatregel 39 t/m 49) en bewustwording luchtkwaliteit (maatregel 57 t/m 66), Daarnaast wordt op dit moment onderzocht of het mogelijk is om in 2025 een emissieloze zone voor stadslogistiek in te stellen conform het coalitieakkoord 2018-2022. De resultaten van dit onderzoek worden aan het eind van dit jaar aan de gemeenteraad aangeboden.

## 2) Mobiele werktuigen

Onder mobiele werktuigen wordt bijvoorbeeld verstaan; aggregaten en bouwkransen. Conform het coalitieakkoord wil de gemeente Maastricht in 2030 een 100 procent klimaatneutrale organisatie zijn



om als aanjager binnen 20 jaar samen met bewoners en bedrijven een volledig klimaatneutrale stad te realiseren (2050). Onderdeel daarvan is het aanscherpen van de duurzaamheidsdoelstellingen binnen het gemeentelijk aankoopbeleid en op die manier partners in de stad stimuleren om dit voorbeeld te volgen.

### **3) Industrie**

Middels de Maastrichtse Energie Akkoorden (MEA) sluiten grote en kleine industriële partners aan bij de doelstellingen van het landelijk Klimaatakkoord en spreken we af samen te werken aan een versnelling naar een energie neutrale samenleving. Bij de uitwerking van de energieakkoorden is het programmabureau Maastricht Bereikbaar sinds 2016 betrokken. Er is gekozen voor een dynamische, niet top-down werkwijze waarin gewerkt wordt aan maatschappelijke resultaten. Maastricht Bereikbaar heeft de afgelopen jaren met de Beter Benutten-werkwijze diverse grote werkgevers ondersteund bij het uitvoeren van maatregelen uit publiek-private convenanten. Hierdoor is de bereikbaarheid van de gemeente Maastricht en regio Zuid-Limburg verbeterd.

### **4) Houtstook**

Voor houtstook wordt aangehaakt bij het plan van aanpak bewustwording uit 2016 en is het voorstel te starten met een communicatietraject over houtstook, waarbij we gebruik maken van het communicatiemateriaal dat door het Rijk is ontwikkeld en onlangs is vrijgegeven. Het communicatieplan hiervoor wordt uiterlijk voor het nieuwe stookseizoen, in september 2020, aan de raad gepresenteerd met een raadsinformatiebrief.

### **5) Binnenvaart en havens**

Hetzelfde geldt voor scheepvaart. De lokale scheepvaart in Maastricht en de haven zijn van dusdanig kleine schaal dat inzetten op maatregelen om hier de uitstoot te verminderen niet opwegen tegen de kosten die er mee gemoeid zijn. Het verminderen van de uitstoot van scheepvaart op de Maas door de rijksoverheid kan echter wel grote invloed hebben voor de achtergrondconcentratie.

### **6) Landbouw**

Maastricht zet niet in op landbouw. De maatregelen voor landbouw zijn alleen van toepassing voor gemeenten met substantiële emissies uit de landbouw. Dat is in Maastricht niet het geval. Maastricht heeft er echter wel baat bij dat er via het SLA door andere deelnemers gewerkt wordt aan het terugbrengen van de uitstoot door landbouw. Daarmee wordt de bijdrage van de landbouw aan de achtergrondconcentratie verminderd, waardoor ook de achtergrondconcentratie in Maastricht daalt. Hierdoor wordt de deken van luchtverontreiniging in Maastricht verminderd.



## **7) Internationaal luchtbeleid**

Ongeveer de helft van de Nederlandse gezondheidseffecten door luchtverontreiniging is afkomstig van buitenlandse emissies. Europees bronbeleid voor voertuigen, schepen, mobiele werktuigen, industrie en landbouw is noodzakelijk. Het internationale luchtbeleid is geen bevoegdheid van Maastricht, maar wij kunnen dit wel meenemen via Europese samenwerkingsverbanden.

## **8) Participatie**

Met het burgerluchtmeetnet en het educatieproject voor luchtlessen die we hebben opgezet op basis van het plan van aanpak bewustwording luchtkwaliteit is al een goede eerste stap gemaakt voor participatie van burgers bij schone lucht. Verder is het platform luchtkwaliteit Maastricht al sinds 2006 een platform waarin burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties mee kunnen denken over de luchtkwaliteit in Maastricht. In het kader van het SLA kunnen we gebruik maken van ideeën die uit de pilots volgen.

## **Samenvattend**

Uit de analyse blijkt dat de werkzaamheden die nodig zijn om aan te sluiten bij het SLA voor de onderdelen 1, 2, 3, 4 en 8 allemaal volgen uit reeds vastgesteld beleid en voorgenomen projecten. Gezien de noodzaak tot bezuinigen is het op dit moment niet opportuun om in te zetten op extra maatregelen of beleidsaanpassing. Mocht dit in de toekomst wel het geval zijn dan zal dit met een raadsvoorstel aan de raad worden voorgelegd. Indien door het aanpassen van beleid of stopzetten van projecten het niet meer reëel is dat Maastricht aan de ambities van het schone lucht akkoord kan voldoen dan is het mogelijk om uit de samenwerking te stappen.

Voordeel van ondertekening van het SLA is de samenwerking met andere gemeente, provincies en de rijksoverheid, waardoor we mee kunnen profiteren van de ervaringen die worden opgedaan in de diverse pilots.

## **4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid**

Voorstel is om met het Schone Lucht Akkoord de omslag te maken van het sturen op het voldoen aan Europese grenswaarden (NSL-doelstelling) naar het realiseren van gezondheidswinst voor iedereen (blootstelling), ook als de luchtkwaliteit aan de EU-normen voldoet. Als ambitieniveau wordt voorgesteld om in 2030 gezamenlijk 50% gezondheidswinst uit binnenlandse bronnen te realiseren ten opzichte van 2016.



## 5. Effect op de openbare ruimte

Nvt

## 6. Personeel en organisatie

Aansluiting bij het SLA-akkoord kost slechts beperkte extra tijd. De gemeente Maastricht voert op dit moment al het vastgestelde beleid van de gemeenteraad uit op de gebieden waarbij we het SLA-akkoord volgen. Deelname aan werkgroepen en bijeenkomsten zal beperkte extra tijd kosten. Door het uitwisselen van ervaringen zal ook tijdwinst te behalen zijn. Het ondertekenen van het SLA houdt verder geen wijzigingen van de werkzaamheden in. Het aanleveren van gegevens voor de monitoring komt overeen met de gegevens die we op dit moment moeten aanleveren voor het NSL.

## 7. Informatiemanagement en automatisering

Nvt

## 8. Financiën

Het Rijk heeft voor het SLA 50 miljoen Euro beschikbaar gesteld voor de periode 2020-2023. Van dit geld zal geen direct budget beschikbaar zijn voor de gemeente Maastricht. Eventuele kosten voor de gemeente worden uit bestaande budgetten gedekt (Mobiliteit, Zuid-Limburg bereikbaar en Wonen en Leefkwaliteit). Mogelijk zijn er (beperkte) externe kosten verbonden aan de uitvoering van de pilots. Deze worden gedekt via de reguliere (werk)budgetten binnen Mobiliteit en Wonen en Leefkwaliteit.

## 9. Aanbestedingen

Wanneer opdrachtverlening aan een externe partij noodzakelijk is zal dit via de geldende aanbestedingsregels worden opgepakt.

## 10. Participatie tot heden

Ambtenaren van de gemeente Maastricht zijn naar regionale en landelijke bijeenkomsten geweest over het Schone Lucht Akkoord.

Verder is het voorstel voor ondertekening van het Schone Lucht Akkoord op 10 maart voorgelegd aan het platform luchtkwaliteit. Het platform luchtkwaliteit was overwegende zeer positief over het akkoord.

## 11. Voorstel

1. Het college besluit tot het aangaan van het Schone Lucht Akkoord.



2. Het college beslist alleen in te zetten op de doelen die van invloed zijn op Maastricht, te weten: mobiliteit, houtstook, industrie, mobiele werktuigen en participatie en legt dit ook zodanig vast met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

## **12. Uitvoering, evaluatie en vervolg**

- Na vaststelling van deze nota ondertekent de portefeuillehouder, wethouder Krabbendam, het akkoord.
- Opstellen uitvoeringsagenda SLA op initiatief van het Rijk. Met daarin de uitwerking van de samenwerkingsafspraken, de landelijke maatregelen en pilots. Deze uitwerkingsagenda wordt samen met de ondertekenaars opgesteld.
- Instellen van een landelijke stuurgroep met daarin vertegenwoordigers van het Rijk, provincies en gemeenten.
- Instellen van een landelijke werkgroep met ambtelijke vertegenwoordiging van de Rijksoverheid en de deelnemende gemeenten en provincies.

Partijen monitoren de voortgang. Het Rijk zorgt voor het noodzakelijke monitoringsinstrumentarium. Deelnemende partijen leveren noodzakelijke input voor het opstellen van rapportages over het bereiken van de doelen.