



Schone lucht akkoord Nieuws

5 april 2025

Inhoudsopgave

Nieuws	3
Wijk bij Duurstede wil alternatieven voor de auto	3
Eerste 14 gemeenten gestart met ZE-zones	5
Update mobiliteitsregelingen	7
Gemeente Gouda schiet cofinanciering SpUk voor	8
Gouda bundelt alle informatie rond verkeerscirculatieplan met hulp van SpUk	9
Net Zero Cities helpt Nederlandse steden bij versnellen klimaattransitie	11
Gemeente Leiden benut elektra-aansluitingen voor markt ook als oplaadpunt	14
Maatregelen schone lucht in regionale mobiliteitsprogramma's	16
Voorstel nieuwe Euro 7-normen voor voertuigen gepubliceerd	16
Onderzoek naar luchtmissies van elektrisch wegverkeer	17
Leiden bouwt bestaande elektrakasten om tot laadpalen	17
Gemeente Heusden leidt het verkeer om de dorpskernen	18
Intelligente verkeerslichten voor vrachtverkeer in Breda	20
Amersfoort haalt vieze brommers van de weg	21

Nieuws

Wijk bij Duurstede wil alternatieven voor de auto

'Inwoners van Wijk bij Duurstede rijden 10 % procent meer met de auto dan de gemiddelde Nederlander. Ik wil er alles aan doen dat ze die auto níet hoeven te nemen', zegt VVD-wethouder Hans Buijtelaar. Zijn gemeente sloot zich in oktober 2024 aan bij het Schone Lucht Akkoord.



Wethouder gemeente Wijk bij Duurstede, Hans Buijtelaar

Wijk bij Duurstede mag dan geen snelwegen in de omgeving hebben, de uitstoot van wegverkeer speelt wel degelijk een rol in de luchtvervuiling. 'Juist in een landelijke omgeving pakken mensen snel de auto en ligt het autobezit hoog', zegt wethouder Hans Buijtelaar.

De uitstoot piekt onder meer als forensen van en naar hun werk vertrekken. Utrecht ligt op 20 kilometer afstand. Het is een van de redenen waarom Wijk bij Duurstede zorgvuldig kijkt naar uitbreiding. 'Wij

willen wel woningbouw, maar niet om een slaapstad te worden. We willen zelf een vitale gemeente zijn en vooral blijven, waar onze inwoners een huis kunnen vinden, maar ook werkgelegenheid, zodat de provinciale weg niet vol woon-werkverkeer staat.'

Autokilometers terugdringen

Het aantal autokilometers moet omlaag als het aan wethouder Buijtelaar ligt. 'Met auto ben je op dit moment nog een stuk sneller in Utrecht of Amersfoort dan met de bus of fiets. Maar ik wil alles in gang zetten om te zorgen dat onze inwoners de auto níet hoeven nemen, zeker als Wijk bij Duurstede nieuw gaat bouwen. Auto's vreten ruimte en zijn slecht voor de gezondheid. Ik ben niet tegen auto's, maar ik zie heel goede alternatieven voor autoverkeer, zoals doorfietsroutes en hoogfrequente buslijnen. De aanleg daarvan hebben we niet zelf in de hand. Dus daarover voer ik gesprekken met de provincie. Het is simpelweg een kwestie van volhouden, om te bereiken wat je als gemeente wil.'

Hans Buijtelaar is via de VNG voorzitter van Tour de Force. Dat is een samenwerkingsverband van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. Tour de Force trekt intensief op met de F10, een groep van 22 gemeenten, die fietsverkeer op de eerste plaats zetten. 'Vanuit beide platforms vraag ik continu aandacht voor betere fietsinfrastructuur.'

Financiële spankracht

Binnen de gemeente zelf verwacht Hans Buijtelaar maatregelen voor schone lucht vooral te nemen gelijk met andere stappen. 'Met name omdat de financiële spankracht van de gemeente beperkt is. En ook omdat duurzaamheidseisen meenemen nog meer een automatisme moet worden in de organisatie. Dan komen schoneluchteisen wél ter sprake als we bijvoorbeeld het contract voor de veerdiensten verlengen. En liggen elektrische bedrijfswagens meer voor de hand als we nieuwe aanschaffen.'



Bij het inkoopbeleid let gemeente Wijk bij Duurstede op elektrificatie van voer- en werktuigen. Hiervoor neemt het extra eisen op bij aanbesteden.

Stappen voor schone lucht

Toch zijn er zeker al maatregelen voor schone lucht in voorbereiding. Als kersverse F10-gemeente heeft Wijk bij Duurstede geld vrijgemaakt om de binnenstad aan te passen voor fietsverkeer. Bijvoorbeeld, door fietsoversteekplaatsen veiliger te maken en met maatregelen die de snelheid van auto's verlagen. De maximumsnelheid in delen van de gemeente gaat in 2025 omlaag naar 30 km/uur en op de provinciale weg binnen de bebouwde kom naar 50.

Daarnaast is de laadvisie aangepast; er komen meer laadpalen. Bij het inkoopbeleid let de gemeente op elektrificatie van voer- en werktuigen.

'Soms moeten we erkennen dat iets níet kan. De Nederrijn, Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal lopen langs en door onze gemeente. We hebben een sluizencomplex waar rijnaken aanmeren om te wachten tot ze door kunnen varen. Dat scheepvaartverkeer heeft impact op de luchtkwaliteit. Wij zouden graag walstroom aanleggen, maar daarvoor is de netcongestie momenteel nog te groot.'

Gezondheid voorop

Tot zijn aanstelling in 2021 in Wijk bij Duurstede, was Hans Buijtelaar wethouder in Amersfoort. 'Daar heb ik het houtstookverbod mee voorbereid. In Wijk bij Duurstede zit de houtstookaanpak meer in de voorlichtende sfeer. Regulering wordt al gauw als betutteling gezien. Daarom benadruk ik in de raad en bij inwoners vooral het belang voor de gezondheid. Niemand kan immers tegen een goede gezondheid zijn. Ik hoop dat mensen beter gaan beseffen wat kinderen inademen als je ze met een marshmallow bij een brandende vuurkorf zet.'

Hij vervolgt: 'We hebben ons aangesloten bij het Schone Lucht Akkoord omdat we die gezondheid belangrijk vinden. Zeker van kwetsbare groepen als ouderen en kinderen. Ik hoop dat dit ook leeft bij de landelijke politiek en dat maatregelen voor schone lucht belangrijk blijven voor dit kabinet. Is het niet voor het milieu en het klimaat, dan toch voor de gezondheid van Nederlanders.'

Eerste 14 gemeenten gestart met ZE-zones

Sinds 1 januari 2025 geldt in 14 steden een zero-emissiezone (ZE-zone). Ook 16 andere gemeenten zijn van plan nog voor 2030 een ZE-zone in te voeren. Zo'n zone gaat een stap verder dan een milieuzone: het is een gebied, vaak het centrum van de stad, waar op termijn alleen nog uitstootvrije bedrijfsauto's en vrachtwagens mogen rijden. Gemeenten willen zo de luchtkwaliteit in het gebied verbeteren en de CO₂-uitstoot verminderen.



Aankondigingsbord zero-emissiezone in gemeente Rotterdam

Gemeenten bepalen zelf of en wanneer ze een ZE-zone invoeren. De gemeenten die deze maand gestart zijn met een ZE-zone, weren nu al de meest vervuilende bestelbusjes en vrachtwagens uit hun stadshart. Het kabinet wil ondernemers langer de tijd geven om aan de komst van ZE-zones te wennen. Daarom wil het afspraken maken over verzachtende maatregelen.

In gesprek over boetes

Het is aan gemeenten om te bepalen vanaf wanneer ze daadwerkelijk gaan handhaven in een ZE-zone. Zij hebben onderling afgesproken de eerste 4 maanden na invoering van een zone geen boetes uit te delen. Staatssecretaris Chris Jansen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat pleit ervoor het hele eerste jaar geen boetes uit te delen. Gemeenten vinden dat terugkomen op de afspraken op zo'n laat moment niet eerlijk zou zijn tegenover ondernemers die al in elektrificatie van hun bedrijfswagens hebben geïnvesteerd. De staatssecretaris en de gemeenten zijn over de lengte van de boetevrije periode nog in overleg.

Overgangsregeling en ontheffingen

Voor relatief schone fossiele brandstofwagens geldt een overgangsregeling. Zij kunnen langer de ZE-zone in. Zo mogen bijvoorbeeld de schoonste dieselbusjes, met emissieklasse 6, nog tot 1 januari 2028 in ZE-zones rijden. Deze overgangsregeling is wettelijk vastgelegd door het Rijk. Staatssecretaris Jansen wil specifiek voor deze bestelbusjes de overgangsperiode een jaar verlengen, tot 1 januari 2029.

Naast de overgangsregeling zijn er ontheffingen mogelijk, bijvoorbeeld omdat een bepaald voertuig niet elektrisch te koop is. Deze zijn vastgelegd in een convenant, om ervoor te zorgen dat de afspraken hierover in alle gemeenten zoveel mogelijk uniform zijn. Voor particuliere auto's, taxi's en autobussen gelden de ZE-zones niet, al is er wel een wetswijziging in de maak om de categorie taxi te kunnen toevoegen aan de zones.

Alle informatie over de ZE-zones is te vinden op [OpwegnaarZES.nl](https://www.opwegnaarZES.nl).

Update mobiliteitsregelingen

Hieronder vindt u een overzicht van de subsidieregelingen op het gebied van duurzame mobiliteit. Handig om deze te bekijken, omdat sommige regelingen al zijn geopend of binnenkort opengaan. Het is nog niet duidelijk of, en zo ja in welke vorm, dergelijke regelingen een vervolg krijgen na 2024.

Algemene regelingen

- [Milieulijst / MIA \(milieu-investeringsaftrek\) / Vamil \(willekeurige afschrijving milieu-investering\)](#)
- Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord (SpUk SLA)
 - Geopend van 1 maart t/m 27 september 2024
 - De regeling is overtekend, maar u kunt de subsidie nog steeds aanvragen.
 - U kunt ook een aanvraag indienen voor de Inruilregeling brom- en snorfiets.

Regelingen voor voertuigen

- Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)
 - Geopend van 9 januari tot vrijdag 27 december 2024
 - Het beschikbare budget is met 23,1 miljoen verhoogd naar € 52,5 miljoen.
 - 2024 is het laatste jaar van de SEPP.
- Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB)
 - Geopend op 5 maart 2024
- AanZET Zero-emissie trucks
 - Geopend van 1 t/m 8 oktober 2024
 - Volgende ronde opent op 28 januari 2025.
- Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA):
 - Geopend op 23 april t/m 31 december 2024
 - Op 26 juli is het budget opgehoogd van 30 miljoen naar € 60 miljoen.
 - 2024 is het laatste jaar voor de SEBA.
- Specifieke Uitkering Zero-Emissiebussen (SpUk-ZEbus)
 - Gesloten op 31 mei 2024
- Regeling laadinfrastructuur
 - Aanvragen voor [SPRILA Aanschaf](#) en [Advies](#) zijn mogelijk vanaf 24 september t/m 31 december 2024.
 - Ondernemers kunnen [SPULA](#) aanvragen vanaf 1 oktober t/m 31 december 2024.

Op de website van OpwegnaarZES staat ook een handig overzicht voor bedrijven, inclusief informatie over leningen: <https://www.opwegnaarzes.nl/subsidies>.

Regelingen voor mobiele werktuigen

- Specifieke Uitkering Schoon en Emissieloos Bouwen (SpUk SEB)
 - Gesloten op 20 augustus 2024
 - Vanaf 14 januari 2025 kunt u weer SpUk SEB aanvragen. Dit kan alleen als u voor 20 augustus 2024 het convenant SEB ondertekende.
 - [OpwegnaarSEB.nl](https://www.opwegnaarSEB.nl)
- [Aanbestedingen door Rijksdiensten](#)
- [Europese programma's](#)

Onderstaande overzichtstabel geeft kort aan welke financieringsmogelijkheden er zijn en door wie deze kunnen worden aangevraagd:

- [Overzichtstabel financieringsmogelijkheden](#)

Gemeente Gouda schiet cofinanciering SpUk voor

Gemeente Gouda vroeg en kreeg SpUk-geld voor emissieloze vuilniswagens en veegwagens die reinigingsbedrijf Cyclus N.V. gaat kopen. Dit bedrijf zamelt voor twaalf gemeenten in Zuid-Holland en Utrecht het afval in en laat dit verwerken. Lekker hands-on, vuilniswagens kopen met SpUk-financiering. Maar hoe gaat dat met zo'n grote groep gemeenten? Gouda begon maar vast.



Elke nieuwe aanschaf voor het wagenpark van Cyclus werkt voortaan op elektriciteit of waterstof. Mits zo'n variant verkrijgbaar is. Bijvoorbeeld voor grote veertigtonners waarmee we het afval afvoeren naar verwerkingsbedrijven, is de keuze nog beperkt. Daar kiezen we voor de schoonste dieselmotor. We laten die voertuigen rijden op HVO100, 100% biodiesel. We stappen vanaf 2024 voor al ons materiaal over naar HVO100 en dat blijven we doen tot diesel bij ons bedrijf helemaal is uitgebannen. De eisen waar wij zelf aan voldoen, zullen we ook gaan opleggen aan onze onderaannemers', vat Jeroen de Vries, manager Logistiek en Ontwikkeling van Cyclus, de aanpak van het reinigingsbedrijf samen.

Zijn verhaal is de praktische uitwerking van de strategienota voor Cyclus die de aandeelhouders in 2021 vaststelden. 9 van de gemeenten waarvoor Cyclus werkt, waaronder Gouda, zijn eigenaar van het uitvoeringsbedrijf.

7 pick-ups, 5 vuilniswagens

Kleine wijkreinigers van Cyclus zijn al elektrisch. Met hulp van de SpUk-bijdrage gaat het bedrijf 7 reinigingsvoertuigen aanschaffen, en 5 (semi-)elektrische huisvuilwagens. De wachttijden zijn lang, waarschijnlijk gaan ze in 2025 rijden. Het komende jaar start ook de aanbesteding voor elektrische veegmachines. De andere huisvuilwagens worden de komende jaren vervangen door elektrische varianten.

Vliegwiel

'Zo'n subsidie is het vliegwiel om te zeggen: 'We gaan het doen'', zegt De Vries. Cyclus verzorgde het papierwerk van de SpUk-aanvraag, met hulp van externe experts. 'Zonder hun kennis van subsidieaanvragen was ik er denk ik niet aan begonnen. We werken sowieso veel samen om kennis op te doen. Met andere overheidsdiensten en niet-commerciële partijen hebben we een inkoopcoöperatie. Dat is niet alleen financieel gunstig. We weten zo ook beter weten wat op de markt is, de praktische voor- en nadelen van bepaalde technieken en welke partijen goede service leveren.'

Alvast starten

Gemeente Gouda nam het initiatief voor de subsidieaanvraag. De verduurzaming van de reinigingsvloot ligt in het verlengde van andere beleidsmaatregelen zoals een zero-emissie binnenstad in 2025 en Gouda CO₂-neutraal in 2040.

'Wij zijn penvoerder. Dat betekent dat de verplichting om de andere helft van de aanschaf op tafel te leggen in eerste instantie ook bij ons ligt', zegt Hans Rijzenga, beleidsmedewerker Beheer Openbare Ruimte bij gemeente Gouda. 'We moeten nog afspraken maken met de andere gemeentes die in Cyclus deelnemen. Maar onze wethouder, Michel Klijmij-van der Laan, heeft ons de ruimte gegeven alvast maar te starten, dus wij investeren in het vooruit. Die houding van onze wethouder is belangrijk om zo'n verduurzamingsstap te versnellen.'

Lef

In de praktijk sluist Gouda de subsidie door naar Cyclus, binnen de verantwoordingsrekeningen van de SpUk-regeling, en verrekent Cyclus de cofinanciering die Gouda bijdraagt. Dat zou kunnen via de tarieven. 'Maar dat is een voorstel; over de uitvoering moeten we nog overleggen met de andere gemeentes', zegt Rijzenga. Dat de afspraken met de andere gemeentes er komen, daar twijfelt hij niet aan. 'Alle aandeelhouders hebben Cyclus' strategienota ondertekend.'

De Vries: 'Dat we toch nu al hebben kunnen starten met dit traject, danken we echt aan het lef van Gouda.'

Gouda bundelt alle informatie rond verkeerscirculatieplan met hulp van SpUk

Alle projecten rondom mobiliteit bundelt gemeente Gouda sinds dit jaar op één website: Goudagoedopweg.nl. Doel ervan is om inwoners op de hoogte te houden, begrip te kweken en hun gedrag te veranderen. De website is voor de helft betaald met SpUk-subsidie.



‘De uitvoering van ons verkeerscirculatieplan (VCP) gaat lang duren en loopt over verschillende raadsperiodes. Al die tijd moeten we de doelen van het VCP top of mind houden in de gemeente. We proberen het bij mensen in de hoofden te krijgen en er een soort collectief geheugen voor te creëren’, zegt Mette Corsel, programmacoördinator van het Goudse verkeerscirculatieplan.

Informatie beter vindbaar

Om dat voor elkaar te krijgen, heeft de gemeente dit jaar dus een thematische website gelanceerd, Goudagoedopweg.nl. Deze bundelt al het nieuws over mobiliteit en alle informatie over de wijkcirculatieplannen en projecten die uit het VCP rollen. De realisatie van de website en verschillende aftrapacties kreeg Corsel voor de helft vergoed met SpUk-subsidie.

‘Zo’n thematische website, waar je alles bij elkaar vindt, is niet alleen fijn voor inwoners. Ook van mijn collega’s hoor ik dat de informatie veel vindbaarder is dan wanneer hij verspreid over de gemeentelijke website staat’, zegt Corsel.

Straten opgebroken

‘De website heeft ook als doel om begrip te kweken onder inwoners. De komende twintig jaar zijn er voortdurend straten opgebroken. We willen ontevredenheid daarover voorkomen, door voor elke wijk goede uitleg te geven over de projecten en de planning op de website’, legt Corsel uit.

Jaarlijks meet Gouda de voortgang en nieuwe knelpunten, via onder meer VCP-monitoring, maar ook via stadspeilingen. ‘Voor alle vormen van vervoer vragen we inwoners hoe tevreden ze zijn over de voorzieningen. We peilen ook na afronding van aanpassingen. Zo stuurden we 5.800 mensen een vragenlijst na de aanleg van verschillende schoolzones om kinderen en ouders op de fiets makkelijker over te laten steken. We kregen 1.300 reacties, waaruit vooral bleek dat fietsers zich niet veiliger voelden. Dan proberen we met communicatie de weerstand weg te nemen en gewenst verkeersgedrag te benadrukken. Lukt dat niet, dan moeten we infrastructuur opnieuw aanpassen.’

Meer op de fiets

Een derde doel van de site is gedragsverandering creëren. Corsel: ‘Gouda wil van autostad een fietsstad

worden. Er komt dus minder vrij baan voor de auto, ten gunste van de fiets. We hebben ambassadeurs benoemd voor verschillende bewonersgroepen, bijvoorbeeld jonge gezinnen of bedrijven, die regelmatig vertellen hoe zij het VCP ervaren. De website is een middel om begrip te kweken bij automobilisten, zodat ze accepteren dat ze moeten omrijden of langzamer rijden omwille van fietsers. En uiteraard willen we stimuleren dat meer mensen op de fiets stappen. We kunnen wel fietspaden aanleggen, maar daar moeten wel mensen overheen trappen.'

Fietschallenge

Een van de acties om dit te promoten, is de Goudse Fietschallenge. Twee scholen, de politie en de gemeente namen het tegen elkaar op om in september zoveel mogelijk nieuwe fietskilometers te maken. In totaal fietsten medewerkers 6.142 kilometers, waarvan 4.244 kilometers die anders per auto zouden zijn afgelegd. 'Die actie had zo'n positieve afdrank dat we hem volgend jaar gaan herhalen met meer bedrijven. Elk bedrijf moet een duurzaamheidsplan indienen om CO2-uitstoot te verminderen. Dat doel kunnen ze mede halen door meer medewerkers met de fiets naar het werk te laten komen.'

Bij de start van Goudagoedopweg.nl trok de site zo'n vijfduizend bezoekers. Corsel: 'Nu moeten we het VCP regelmatig in de publiciteit houden, bijvoorbeeld met zo'n fietschallenge, om dat op peil te houden.'

Verkeerscirculatieplan Gouda



Gemeente Gouda nam in 2017 het mobiliteitsplan aan. Het verkeerscirculatieplan uit 2021 is hiervan de praktische uitwerking. De uitvoeringsperiode is twintig jaar. Doelen zijn het Goudse verkeer beter te beheersen en een beter evenwicht tussen verkeer, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid te creëren.

Bekijk de website [Gouda goed op weg](https://www.goudagoedopweg.nl)

Net Zero Cities helpt Nederlandse steden bij versnellen

klimaattransitie

Dit najaar begint de uitvoering van een pilot van gemeente Den Haag om uit te zoeken waar en hoeveel geld nodig is om een wijk klimaatneutraal te maken. Den Haag is trekker van de pilot, maar de stad voert die uit samen met de 6 andere Nederlandse gemeenten.

100 Climate-Neutral and Smart Cities

De gemeenten zijn in 2022 geselecteerd voor de Europese missie '100 Climate-Neutral and Smart Cities' (afgekort 100CNSC en ook bekend onder de naam Net Zero Cities). Martijn van Stam, van het programma Duurzaamheid, is coördinator van het project voor Den Haag. 'Het doel is ambitieus, maar meedoen versnelt de verduurzaming in elk geval.'



Martijn van Stam, coördinator Net Zero Cities in Den Haag

'Den Haag had de ambitie 'klimaatneutraal in 2030' al, die stond al in het coalitieakkoord. Dus ons aanmelden voor 100CNSC was bestuurlijk een makkelijke stap', begint Martijn van Stam.

Na de aanmelding en selectie in 2022, stak Den Haag in 2023 zijn vinger op om pilot-stad te worden. Ook dat lukte.

Pilot legt investeringsvraag bloot

Van Stam: ‘Doel van de pilots is dat je als stad in kaart brengt waar de barrières zitten die de versnelling van klimaatneutraal worden in de weg staan. Met onze pilot maken we inzichtelijk welke investeringsbehoefte er is om een wijk klimaatneutraal te maken en wie die investeringen gaat doen. Dat doen we samen met de andere Nederlandse steden die aan de Europese missie meedoen. Ieder doet dat in een eigen wijk, voor ons is dat Mariahoeve.’

Gezamenlijk krijgen de 7 Nederlandse gemeenten 1,5 miljoen euro voor de uitvoering van de pilot. Na een aanloop van een halfjaar om alles op poten te zetten, gaat de uitvoering dit najaar van start. ‘De pilot heeft ons nu al opgeleverd dat we heel goed contact hebben met de andere Nederlandse missiesteden.’

Ministeries aangesloten

‘Bij de missie zijn 3 Nederlandse ministeries aangesloten, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Economische Zaken en Waterstaat en Infrastructuur. Zij hebben capaciteit vrijgemaakt om de Nederlandse 100CNSC-steden te ondersteunen. Vooral om ook bij het Rijk barrières te inventariseren: welke regels belemmeren klimaattransitie en welke regelgeving ontbreekt nog? Zo kunnen we nu op nationaal niveau bespreken dat er bijvoorbeeld aanpassingen nodig zijn aan het Bouwbesluit, omdat dat besluit nu nog niet verplicht dat een gebouw energieneutraal of circulair wordt gebouwd.’

‘Zo kunnen we met het Rijk bespreken dat er aanpassingen aan het Bouwbesluit nodig zijn’

Klimaatcontract handige kapstok

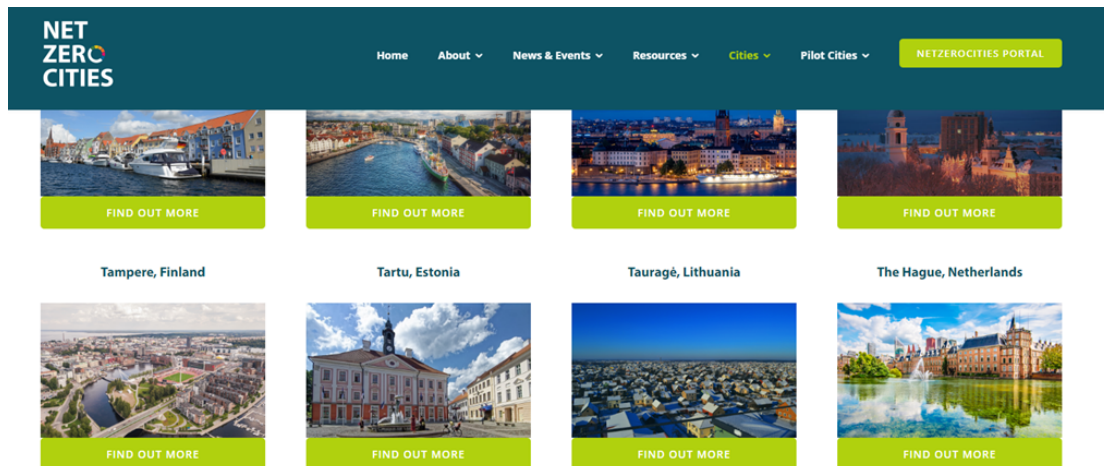
In maart 2024 moeten de Net Zero Cities een Climate City Contract (in het Nederlands: klimaatcontract) inleveren in Brussel. In feite is dat per gemeente een klimaatactieplan en investeringsplan. ‘We hebben een transitieteam opgericht binnen de gemeente Den Haag met daarin vertegenwoordigers van alle afdelingen die relevant zijn. Ook de collega’s voor schone lucht betrekken we waar nodig. Met dit team maken we het klimaatcontract. In feite is het klimaatcontract een kapstok waar we alle Haagse actiepunten op klimaatgebied aan kunnen ophangen’, zegt Van Stam.

Het zorgt voor meer samenwerking tussen afdelingen en meer samenhang in het beleid, ziet hij. Maar het leidt ook tot discussies. ‘Dat er een nieuwe warmtebron in Mariahoeve moet komen, daarover is iedereen het wel eens. Maar bijvoorbeeld een nieuw fietspad, dringt dat echt het aantal autokilometers terug? En we hebben wel zero-emissie-eisen voor mobiele werktuigen, maar kan die aanleg echt zonder CO₂-uitstoot?’

Haags klimaatakkoord ingewikkeld

‘De Europese Commissie vraagt ons het klimaatcontract te maken samen met de stad. Dat gaat nog een stap verder. Daarom werken we in Den Haag aan een Haags klimaatakkoord. We hebben nu al klimaattafels waar we ophalen wat professionele partijen zelf gaan doen. Maar dit is ingewikkelder’, vertelt Van Stam.

‘De Europese Commissie wil dat we afspraken maken voor gezamenlijke investeringsplannen. En dan gaat het om grote projecten en investeringsbesluiten, zoals de aanleg van een warmtenet. Partijen met wie we dat bespreken zijn concurrenten van elkaar. Het is een beetje naïef om te denken dat die hun investeringsbesluiten met elkaar delen.’



Steden die meedoen aan Net Zero Cities

Praktische hulp

Vanuit Brussel krijgen Den Haag en de andere Net Zero Cities wel praktische steun, van de Europese Commissie en 33 organisaties. ‘TNO bijvoorbeeld, biedt technische expertise. Er doen ook partijen mee die goed weten hoe je zo’n klimaatomslag democratisch laat verlopen en hoe je de participatie goed regelt. En partijen die ons klimaatcontract straks meelesen en doorrekenen’, vertelt Van Stam.

‘Waar we nu al veel baat bij hebben is dat 100CNSC een Europees netwerk is. Zweden en Spanje lopen voor met de thematische werkwijze waar wij net mee zijn begonnen. Daar hebben ze ook al klimaatcontracten waar wij wat van kunnen opsteken. Verder werken we hard aan het inzichtelijk maken of geplande maatregelen de gewenste vermindering van CO2-uitstoot veroorzaken. Nu gaat het nog alleen daarom, maar er kunnen ook andere factoren worden toegevoegd aan die berekening, zoals stikstofuitstoot. En sowieso verbeteren bijna alle klimaatmaatregelen ook de luchtkwaliteit.’

De Europese Commissie heeft een missie: 100 klimaatneutrale ‘slimme’ steden in 2030 (100CNSC2030). Voor het project dat deze missie realiseert, *Net Zero Cities*, meldden zich 377 gemeenten aan uit heel Europa. Daarvan zijn er in 2022 100 geselecteerd, waaronder 7 Nederlandse: Amsterdam, Den Haag, Eindhoven, Groningen, Helmond, Rotterdam en Utrecht. Ook doen 12 steden mee van buiten de Europese Unie, uit landen die verbonden zijn aan het Horizon-programma, waaruit deze missie wordt gefinancierd. Al deze steden verbinden zich aan de ambitie om in 2030 klimaatneutraal te zijn.

Gemeente Leiden benut elektra-aansluitingen voor markt ook als oplaadpunt

Leiden nam half mei 2 extra laadpalen met elk 2 extra oplaadpunten voor auto’s, bestel-, vracht- en koelwagens of elektrische mobiele werktuigen in gebruik op het Ina Boudier-Bakkerplein. Op de elektra-aansluitingen die op donderdag stroom aan de markt leveren, zijn aansluitingen voor elektrisch opladen gemaakt. Bij de symbolische ingebruikname benadrukte wethouder Ashley North dat deze vier oplaadpunten het begin zijn van meer oplaadplekken met een dubbelfunctie.



Wethouder Ashley North neemt de laadpalen symbolisch in gebruik

Elektrakasten met dubbele functie

De elektrakasten voor evenementen en de markt waren verouderd. Omdat ze toch opgeknapt moesten worden, is er gelijk een aansluiting voor elektrisch laden gemaakt. Zo maakt Leiden slim gebruik van de bestaande capaciteit van het elektriciteitsnetwerk.

De elektrakasten staan op punten waar in sommige gevallen stroom nodig is, in dit geval voor de markt op donderdag. Op andere dagen is de capaciteit nu volledig beschikbaar om auto's op te laden. Tijdens marktdagen gaat de stroom eerst naar de marktkramen en laden de auto's langzamer op.

Blauwdruk

Wethouder Ashley North nam even de tijd om de slimme elektravoorziening voor markt/evenementen én (zware) voertuigen en mobiele werktuigen in gebruik te nemen. 'De blauwdruk voor de aanpassingen die hiervoor nodig zijn ligt er. Binnen nu en 6 maanden volgen 16 andere plekken in de stad. Voldoende laadinfrastructuur past in de invoering van de zero-emissiezone voor vrachtverkeer in de Leidsche binnenstad vanaf 2025.'

Het lijkt eenvoudig, zo'n elektrakast aanleggen, maar er komt heel wat bij kijken, volgens Eveline Botter, projectmanager verduurzaming gemeente Leiden. 'Eerst moesten verschillende neuzen dezelfde kant op staan. Binnen de gemeente onder meer de afdeling Duurzame Leefomgeving, de afdeling Evenementen, Parkeerbeheer, Wijkbeheer en extern veel partijen zoals de netbeheerder en lokale betrokken ondernemers. Ook moest een tender uitgeschreven worden voor deze gespecialiseerde slimme elektra-infra.' [Ze vertelde hierover eerder.](#)

Geld van Schone Lucht Akkoord

Om de bestaande elektra-aansluitingen voor evenementen en markten geschikt te kunnen maken als

oplaadpunt, heeft de gemeente Leiden geld aangevraagd en gekregen vanuit de specifieke uitkering van het Schone Lucht Akkoord.

‘Slimme elektravoorzieningen in de binnenstad zorgen ervoor dat vervuilende aggregaten niet meer nodig zijn bij markten en evenementen. Dat levert gezondheidswinst en minder geluidsoverlast op voor omwonenden. Als die tegelijk oplaadpunt zijn voor mobiele werktuigen en voertuigen die een hoge oplaadcapaciteit nodig hebben, is dat dubbele winst’, zegt Evelyn Hijink, die vanuit het Schone Lucht Akkoord Team aanwezig was bij de ingebruikneming van de slimme elektrakasten.

Aansprekend voorbeeld

Hijink: ‘Dit is een puik praktijkvoorbeeld hoe een gemeente schoneluchtbeleid uitvoert en waar de specifieke uitkering goed van pas komt. Belangrijk is dat dit verhaal gedeeld wordt en dat het andere gemeenten aanspoort om ook zulke initiatieven te nemen. De aanpak van de gemeente Leiden kan ook interessant zijn voor bijvoorbeeld schone bouwplaatsen, waar de elektriciteitsinfra vaak een uitdaging is.’



Betrokken partijen bij de Leidse laadpalen

Maatregelen schone lucht in regionale mobiliteitsprogramma's

Hoe zorg je dat maatregelen voor schone lucht een goede plek krijgen in het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) van jouw gemeente of jouw regio? De themagroep mobiliteit van het Schone Lucht Akkoord ontwikkelde hiervoor een handreiking.

De handreiking helpt gemeenten en provincies op een praktische manier invulling te geven aan maatregel 3 voor het thema mobiliteit in het Schone Lucht Akkoord. De handreiking geeft achtergrondinformatie, tips en voorbeelden. Het is daarmee goede een aanvulling op de bestaande handreiking regionale mobiliteitsprogramma's van de VNG en IPO. Iedereen die betrokken is bij het opstellen, actualiseren en uitvoeren van de RMP's kan profijt hebben van de handreiking. Datzelfde geldt voor collega's die zich bezighouden met luchtkwaliteit en een gezonde duurzame leefomgeving.

- [Lees de handreiking schone lucht in Regionale Mobiliteitsprogramma's](#)

Voorstel nieuwe Euro 7-normen voor voertuigen gepubliceerd

De Europese Commissie heeft op 10 november 2022 een voorstel gepubliceerd voor vermindering van de luchtverontreiniging die wordt veroorzaakt door nieuwe motorvoertuigen die in de EU worden

verkocht.

De nieuwe Euro 7-normen moeten zorgen voor schonere voertuigen op onze wegen en voor een betere luchtkwaliteit. Daarmee worden de gezondheid van burgers en het milieu beschermd. Met het voorstel worden de emissies uit de uitlaat en de door de banden en remmen veroorzaakte uitstoot aangepakt.

Lees het [bericht van de Europese Commissie over dit voorstel](#).

Onderzoek naar luchtmissies van elektrisch wegverkeer

Onderzoek van de Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving: Hoe belastend is elektrisch wegverkeer?

Over hoeveel fijnstof elektrisch vervoer nog veroorzaakt door slijtage van banden, remmen en wegdek. En over geluid. Lees het rapport op de website van de [Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving](#).

Leiden bouwt bestaande elektrakasten om tot laadpalen

Gemeente Leiden vroeg en kreeg geld uit de specifieke uitkering voor het Schone Lucht Akkoord, om de bestaande elektriciteitspunten voor markten uit te breiden met laadpunten. Komende zomer gaat Leiden de elektriciteitskasten ombouwen. Dan kunnen hieraan personenauto's opladen, maar ook bestel-, vracht- en koelwagens of elektrische mobiele werktuigen.

Met de nieuwe infrastructuur benut de gemeente de bestaande netcapaciteit veel beter. En zo komt de zero-emissiezone in de Leidse binnenstad sneller binnen bereik.

De opgave

De ondernemersvereniging van de Leidse binnenstad is alleen te porren voor een zero-emissiezone in de binnenstad als er meer oplaadpunten komen. Geen onredelijke voorwaarde als er vanaf 2025 alleen nog maar elektrisch verkeer het centrum in mag.

De gemeente wil graag verrommeling van de binnenstad voorkomen. Ze wil oplaadpunten waar mogelijk clusteren, goed integreren in de buitenruimte en een goed overzicht houden waar laadpunten beschikbaar zijn.

De huidige elektrakasten – de kasten waar markten en evenementen gebruik van maken om hun koelmachines te laten draaien en lampjes te laten branden – zijn verouderd. Er is achterstallig onderhoud en het elektriciteitsverbruik wordt nog analoog bijgehouden.

De slimme oplossing

Eveline Botter, beleidsmedewerker van gemeente Leiden: 'Het elektriciteitsnet is behoorlijk belast. Dat klopt, maar op kleinere schaal zijn voor de stad nog wel quick wins te halen. Voor elke laadpaal moet de netbeheerder 24/7 de maximumcapaciteit kunnen garanderen. In de praktijk wordt die capaciteit vrijwel nooit gevraagd en is er dus best nog ruimte.'

Jordi Leijnse, van NRG Accounting, rekende voor hoe de gemeente slim gebruik kan maken van wat er al is. Niet overall nieuwe laadpalen bijplaatsen, maar de bestaande infrastructuur van de elektrakasten benutten. 'Als die kasten toch opgeknapt moeten worden, kan er een aansluiting voor elektrisch opladen van auto's en werktuigen op worden gemonteerd. Plus een mogelijkheid om het verbruik digitaal te registreren en met een pas in te loggen. De netbeheerder hoeft zo geen extra capaciteit te garanderen; er is immers geen laadpaal bijgekomen. Die elektrakasten staan op punten waar incidenteel

stroom nodig is voor een markt is of als het kermis is. Op andere dagen is de capaciteit volledig beschikbaar om auto's op te laden. Op marktdagen of bij een evenement staan er sowieso minder auto's en verder zorgt een load balancer ervoor dat de stroom eerst naar de kramen gaat. De aangesloten auto's laden dan langzamer op. Zo maken we slimmer gebruik van de bestaande capaciteit, waardoor we toch vaart houden in de transitie naar schoon vervoer en de uitgangspunten van het Schone Lucht Akkoord.'

De aanbesteding

Leiden gaat in de zomer 17 stroompunten op deze manier geschikt maken als laadpaal. Eric Jellema, opgavemanager duurzame mobiliteit van de gemeente: 'We hebben dit op een andere manier moeten aanbesteden. In dit geval is de gemeente namelijk exploitant van de infrastructuur. De markt of een evenement gaat voor in de stroomvoorziening. Een commerciële partij kan op zo'n basis geen rendabele business case realiseren. Voor de gemeente gelden andere, strategische belangen. Wij lopen vooruit op de vraag. Maar ook wij kunnen de kosten van deze verduurzaming niet in 3 jaar terugverdienen. We hebben een andere manier van aanbesteden voor 10 jaar uitgewerkt.'

Leijnse van NRG accounting: 'De hoogste kosten van laadpalen zijn overigens aansluitkosten, tot 800 euro per laadpaal per jaar. Die hoeft de gemeente bij deze oplossing niet te betalen.'

De nuttige tips

De aanbeveling om voor een langere periode aan te besteden is een handige. Maar dé tip van Eveline Botter, ze herhaalt het nog maar: 'Maak onderscheid tussen de grote problemen rond de netwerkcapaciteit en kleine quick wins. De grote vraagstukken kun je als gemeente niet alleen oplossen, maar op kleinere schaal zijn er mogelijkheden om de bestaande ruimte efficiënter te benutten.'

Daarnaast raadt ze beleidsmedewerkers aan breder te kijken dan alleen de laadpalenopgave. 'Wat wij doen, raakt evenementenbeleid, vergunningen, onderhoud, herinrichting van de buitenruimte, economie, milieubeheer. Dat grote aantal raakvlakken biedt kansen. In Leiden kunnen we een deel van het project financieren uit de onderhoudspot voor de elektrakasten.'

Jellema vult aan: 'Dit project is zo nieuw, dat we niet kunnen aangeven waar we tegenaan gaan lopen en wat de resultaten zullen zijn.'

Veel collega's vinden dit dan ook spannend. Zeker omdat de grote vraagstukken rondom de capaciteit van het netwerk bij iedereen wel bekend zijn. De beleidsambtenaar die zoiets trekt, moet een beetje atypisch zijn, risico's intern weten te verkopen en als iemand roept 'dat kan niet' steeds opnieuw vragen wat nodig is om er wel ja tegen te zeggen. Je moet heel veel willen investeren in de voorkant om zo'n onconventioneel idee erdoor te krijgen.'

Botter: 'Het begint met bedenken wat het voor goeds oplevert voor de gemeente als geheel, voor de exploitatie, de economie, de luchtkwaliteit, het imago. Kortom, het grote plaatje laten zien. Dat werkt voor veel collega's inspirerend.'

Gemeente Heusden leidt het verkeer om de dorpskernen

Voor de inwoners van Drunen en Vlijmen gaat 2022 echt wat betekenen voor een schonere lucht. Gemeente Heusden, waar deze dorpen onder vallen, start dit jaar met de aanleg van een randweg rond de 2 kernen. Schone lucht voor de inwoners is een belangrijke drijfveer.

'De eerste associatie met de gemeente is vaak het vestingstadje Heusden, dat aan de Maas ligt. Maar daar wonen slechts 1.300 mensen. In onze andere kernen, waarvan Drunen en Vlijmen de grootste zijn,

wonen er 43.000. Die 2 kernen liggen pal tegen de A59 aan en de afrit van de snelweg voert regelrecht de dorpen in. Ik ken weinig dorpen waar zo makkelijk al het verkeer van de snelweg direct de woonkern in rijdt. Dat gaan we veranderen', zegt wethouder van Heusden Mart van der Poel.



De afrit van de snelweg voert regelrecht de dorpen in.

Aangesloten met regio

Heusden sloot in 2021 aan bij het Schone Lucht Akkoord (SLA), samen met 16 andere gemeenten in de regio Noordoost-Brabant. Van der Poel: 'We hebben daar in onze gemeente heel snel toe besloten. Een aanpak in regioverband leek ons verreweg de beste aanpak. Zo voorkomen we dat we allemaal hetzelfde wiel uitvinden en schone lucht is nu eenmaal niet iets wat zich laat beperken tot een lokale aanpak. Daar komt bij dat we al 10 jaar in groter verband het nieuwe regionale verkeersplan voorbereiden.'

Van 12 afslagen naar 8

In groter verband wil zeggen: met de buurgemeenten, de provincie Noord-Brabant, waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat. 'We zijn in overleg over het hele stuk A59 tussen Waalwijk en Den Bosch. Daar waren op een afstand van 20 kilometer 12 afslagen. 2 zijn er al afgesloten. Met de buurgemeenten zijn we het erover eens om het aantal afslagen in 2022 terug te brengen tot 8, die aansluiten op de randwegen. Dit doen we met name om de hoeveelheid verkeer en de daarbij horende fijnstofuitstoot in de woonkernen te verminderen.'

Nieuwe randwegen rond Vlijmen en Drunen zijn onderdeel van deze aanpak. Net als een beter regionaal voet- en fietspadenplan, met onder meer een snelfietsroute van Waalwijk naar 's-Hertogenbosch.

Zelf betalen

Van der Poel: 'We financieren dit met de betrokken gemeenten, de provincie en het waterschap. Rijkswaterstaat doet niet mee, omdat het gebied volgens de normen van het Rijk geen groot knelpunt is. Rijkswaterstaat heeft wel mee geïnvesteerd in geluidsschermen, die we in 2011 langs de A59 bij onze gemeente hebben laten plaatsen. Die zorgen ook voor minder fijnstof achter de schermen, onder

meer omdat ze begroeid zijn met klimop.’

Verkeer en houtstook

Het verkeer in gemeente Heusden was ook in schonere banen geleid zonder het SLA. Datzelfde geldt voor de aanpak van houtstook, de andere grote oorzaak van ongezonde lucht in de gemeente Heusden. Om de overlast van houtrook te verminderen, voert de gemeente onder meer een voorlichtingscampagne met Natuur- en Milieuvereniging Heusden. ‘We hebben onder meer verschillende avonden achter de rug waar we mensen met klachten over houtrook en liefhebbers van hout stoken met elkaar in contact brengen. Dat werkt. Het kweekt onderling begrip en zorgt voor minder overlast.’

Alles weer scherp

Van der Poel ziet voordelen in de ondertekening van het akkoord voor de punten die minder in het oog springen. ‘Het dwingt ons om opnieuw na te denken over alle aspecten die de luchtkwaliteit beïnvloeden en die ook te formuleren als een opgave voor ons. Sommige punten dreigen na verloop van tijd weg te zakken omdat ze minder prioriteit hebben. Meedoen aan het SLA is bijvoorbeeld aanleiding om na te denken over schonere lucht in de jachthaven van Heusden. Ook gaan we met de regio een gezamenlijke lijn ontwikkelen voor mobiele werktuigen.’

Intelligente verkeerslichten voor vrachtverkeer in Breda

Van de rond de honderd verkeerslichten in de gemeente Breda, is ongeveer de helft de afgelopen jaren ingericht als intelligente verkeersregelininstallaties (i-VRI's). Deze i-VRI's kunnen meer dan reguliere verkeerslichten.

Vorrang voor vrachtwagens bij bedrijventerreinen

Zo kunnen ze bijvoorbeeld zo worden ingericht dat ze prioriteit geven aan bepaalde soorten verkeer. Met hulp van SpUK-subsidie werden de i-VRI's zo geprogrammeerd dat vrachtverkeer rond bedrijventerreinen voorrang krijgt. Erik van Holten, adviseur mobiliteit bij gemeente Breda, legt uit waarom dat de bedoeling is.



Vrachtverkeer krijgt voorrang bij stoplichten in de buurt van Breda's bedrijventerrein.

Nood- en hulpdiensten zijn een goed voorbeeld van doelgroepen die voorrang bij bijvoorbeeld kruisingen goed kunnen gebruiken. Maar in Breda willen ze rondom de Ettensebaan vrachtverkeer ook voorrang kunnen geven. Die keuze is een logische, volgens Van Holten, adviseur mobiliteit bij de Brabantse gemeente. ‘We geven daar prioriteit aan vrachtverkeer omdat er veel bedrijven in de buurt zitten. Hoewel wij de term ‘streepje voor’ gebruiken, dat vinden we wat beter klinken. We kunnen namelijk niet elke vrachtwagen prioriteit geven, we geven ze net iets meer comfort.’

Kleine beetjes helpen

‘We maken de kans dat ze moeten stoppen voor rood licht net iets minder groot.’ Gevolg is dat chauffeurs van voertuigen die via hun boordcomputer verbinding met de i-VRI’s maken vaker door kunnen rijden. Dat scheelt tijd, brandstof en CO₂-uitstoot. ‘Het is een maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren, vandaar dat er ook subsidie voor was. Maar het levert ook meer rust op voor de chauffeurs. Zij hoeven niet telkens te remmen en op te trekken.’

‘Bedenk ook’, gaat Van Holten verder, ‘dat als een vrachtwagen vooraan stil staat, de hele rij daarachter er last van kan hebben. Optrekken na rood gaat bijvoorbeeld trager. Het levert op het oog misschien weinig op maar als je het optelt voor een jaar is het toch fundamenteel. Allemaal kleine factoren die een positieve bijdrage hebben. Overigens geven we op andere plekken weer een streepje voor aan andere weggebruikers, zoals in de binnenstad aan fietsers.’

AVG-proof

Bottleneck bij dit soort zaken is de privacy. Van Holten: ‘En security. Het moet een veilig systeem zijn, op alle gebieden. De invoering van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) heeft wel veel veranderd. We trekken samen op met B-5 - een samenwerkingsverband tussen de vijf grote steden in Noord-Brabant Eindhoven, Breda, Helmond, Den Bosch en Tilburg -, de provincie als wegbeheerder en Rijkswaterstaat Zuid-Nederland.’

De vijf grote gemeenten nemen het voortouw maar de rest van Noord-Brabant zit op het vinkentouw. ‘We overleggen regelmatig met andere gemeenten. Ze kunnen van onze ervaringen leren. Er komt veel kijken bij de hele keten als het om ICT, privacy en security gaat. Ik ben zelf opgeleid als verkeerskundige, maar inmiddels weet ik ook steeds meer van bijvoorbeeld de AVG. Natuurlijk niet alle ins en outs, maar wel wat er speelt. Maar de privacyspecialist bij onze gemeente wist weer niets van i-VRI’s. Zo leren we van elkaar.’

Samenwerken

‘Wij hadden alle verkeerslichten al aan een centrale hangen, maar kleine gemeenten zijn vaak zo ver nog niet. Zij moeten dat dan nog regelen. Ook wij hebben het gefaseerd ingevoerd, maar we werken nu rond de Ettensebaan inmiddels wel met volledig gecertificeerde installaties. Van de 50 i-VRI’s in Breda is nu ongeveer de helft helemaal gecertificeerd. Van deze pilot kunnen andere gemeenten weer profiteren. Zo hebben zij ook weer een streepje voor, door te kijken naar onze ervaringen.’

Amersfoort haalt vieze brommers van de weg

Amersfoort haalt inwoners over om over te stappen op elektrisch vervoer en met hun brommer, scooter of snorfiets naar de sloop te tuffen. ‘We hopen dat vooral de oudste brommers uit het straatbeeld verdwijnen. Dat zijn de meest vervuilende’, zegt Fokkemijn Verwers van gemeente Amersfoort. De Amersfoortse brommerverduurzaming is een van de maatregelen die gefinancierd wordt met SpUk-geld.

Er rijden zo’n 10.000 brommers, scooters en snorfietsen op benzine in Amersfoort. Zo’n 80 procent

daarvan valt in euronorm 1 tot 3, de categorie met de meeste uitstoot van schadelijke stoffen. Eind 2022 wil de gemeente 500 van de 10.000 op de schroothoop hebben.

400 euro voor slooPBewijs

Inwoners van Amersfoort krijgen 400 euro als ze met een bewijs van een erkend slooPBedrijf kunnen laten zien dat de oude brommer daar is ingeleverd. In de eerste maand maakten al 35 inwoners gebruik van deze subsidieregeling.

De regeling wordt voor de helft gefinancierd met geld uit de Specifieke Uitkering voor het Schone Lucht Akkoord (SpUk SLA). 'Zonder dat geld hadden we dit niet zomaar kunnen uitvoeren', zegt Fokkemijn Verwers, werkzaam bij het team duurzame mobiliteit en luchtkwaliteit bij gemeente Amersfoort.

Gratis e-bike testen

Een bijbehorende actie om Amersfoorters van hun brommer af te krijgen is de campagne 'Ik ga elektrisch', die voorjaar 2021 van start ging. Deze campagne valt ook onder de SpUk SLA-aanvraag.

Wie in Amersfoort een benzinebrommer, -scooter of -snorfiets bezit, kan in aanmerking komen voor een half uur een elektrische deelscooter uitproberen of een week een e-bike, speed-pedelec of elektrische scooter lenen. Gratis. Er is budget voor 300 deelnemers; in het eerste halfjaar zijn er 150 vouchers uitgedeeld.



Elektrische scooter, foto: Martin Hoogeboom

'We willen dat zo veel mogelijk mensen overstappen van hun brommer, scooter of snorfiets die op benzine rijdt naar een schoner vervoermiddel of deelvervoer. We verwachten dat meer mensen die overstap maken als ze het kunnen uitproberen', zegt Verwers.

'Ik ga elektrisch' en de slooPregeling zijn onderdeel van de Aanpak Luchtkwaliteit. Corien Heezen

heeft deze aanpak mee vorm gegeven: 'In deze aanpak staan tientallen maatregelen die de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. Denk aan een campagne om houtstook tegen te gaan, rookvrije bushokjes, de autoluwe binnenstad, elektrische laadpunten voor koelwagens bij de winkels en de stadslogistiek verduurzamen. Juist die combinatie van maatregelen maakt onze aanpak krachtig.'

Met de burens

Met omliggende gemeenten bespreekt Amersfoort of ze mee willen doen aan de sloopregeling. Verwers: 'Van daar komen mensen immers met hun brommer of scooter naar hun werk en de winkels in de stad. Jammer genoeg zijn deze gemeenten niet allemaal aangesloten bij het SLA.'

Van Den Haag kopieerden we het bedrag voor de sloopregeling. Nijmegen tipte ons een FAQ te maken.

Fijne korte lijstjes

Voor de sloopregeling werkte Amersfoort samen met gemeenten die hen voorgingen. Zo is de hoogte van het sloopbedrag gekozen naar het voorbeeld van gemeente Den Haag. 'Die stad heeft een heel uitgebreide sloopregeling. Door die te bekijken, wisten we dat we niets over het hoofd zagen en hoefden we zelf het wiel niet uit te vinden. Via een bijeenkomst van het SLA kregen we contact met gemeente Nijmegen die ook een sloopregeling voor vervuilende brommers en scooters hanteert. Nijmegen tipte ons om een lijst met veel gestelde vragen (FAQ) te maken voor het Klant Contact Centrum. Dat zijn fijne korte lijstjes', besluit Verwers.

Meer informatie

- Lees meer over de sloopregeling op de [website van de gemeente Amersfoort](#).



URL: <https://www.schoneluchtakkoord.nl/thema/mobiliteit/nieuws/>

Datum: 5 april 2025