

Omgevingsprogramma Luchtkwaliteit 2026 -2030

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Nijmegen, bijeen in zijn vergadering van 14-04-2026.

Besluit vast te stellen;

Artikel I

Het "Omgevingsprogramma luchtkwaliteit" opgenomen in Bijlage A.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking per 13-05-2026.

Aldus vastgesteld in de collegevergadering van 14-04-2026.

*De gemeentesecretaris,
Drs. A.P.W. van de Klift
De voorzitter,
Drs. H.M.F. Bruls*

Bijlage A Bijlage bij artikel I

Omgevingsprogramma luchtkwaliteit

1 Algemeen

1.1 Inleiding

De gemeente Nijmegen werkt aan een gezonde, schone en duurzame leefomgeving. Luchtkwaliteit is daarin een belangrijke pijler: schone lucht draagt direct bij aan het welzijn van inwoners en het beschermen van hoog gevoelige groepen, zoals kinderen en ouderen. Met dit Omgevingsprogramma Luchtkwaliteit 2026-2030 zet Nijmegen de volgende stap in het realiseren van haar ambities van een gezonde stad, waarin luchtverontreiniging geen negatieve invloed heeft op de gezondheid.

1.2 Aanleiding

We zijn halverwege de uitvoering van het uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2020–2030. Dit is een logisch moment om te beoordelen waar we staan en te bepalen welke stappen nog nodig zijn. Intussen heeft de Europese Unie nieuwe, strengere grenswaarden vastgesteld en heeft de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) haar advieswaarden aangescherpt. Onze ambitie blijft onveranderd: luchtkwaliteit mag geen negatieve invloed hebben op de gezondheid. De aangescherpte normen en adviezen vragen echter om een herijking van onze maatregelen, zodat deze blijven aansluiten bij de laatste inzichten en wettelijke kaders. Deze combinatie van een tussentijdse evaluatie en de nieuwe Europese en internationale richtlijnen vormt de aanleiding om het uitvoeringsprogramma te herzien en toekomstbestendig te maken.

1.3 Participatie

Bij het opstellen van dit omgevingsprogramma hebben we actief de betrokkenheid van stakeholders gezocht. Vertegenwoordigers van bewonersgroepen, maatschappelijke organisaties en onze samenwerkingspartners zijn op verschillende momenten uitgenodigd om mee te denken. Hun kennis, ervaringen en zorgen hebben we gebruikt om het plan beter aan te laten sluiten bij de praktijk en bij de belangen van de stad en haar omgeving. Tijdens een thema avond luchtkwaliteit is ruimte geboden aan geïnteresseerden om mee te praten en richting te geven aan het omgevingsprogramma. Ook hebben we de afdeling Onderzoek en Statistiek gevraagd het stadspanel te peilen naar het draagvlak voor bepaalde maatregelen. Het participatieverslag is als bijgevoegd als bijlage II.

1.4 Wensen en bedenkingen gemeenteraad

Op 11 maart 2026 heeft de gemeenteraad een brief vastgesteld met 14 wensen en 3 bedenkingen die ze hadden bij het concept programma. In de begeleidende brief staat hoe we hiermee zijn omgegaan en welke aanpassingen in de maatregelen we daarvoor gedaan hebben in het programma.

1.5 Geen m.e.r.-plicht

Voor dit omgevingsprogramma is beoordeeld of sprake is van een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht op grond van de Omgevingswet en het Besluit milieueffectrapportage.

Het programma bevat beleidsmatige, niet-juridisch bindende maatregelen die gericht zijn op het verbeteren van de luchtkwaliteit en bescherming van de gezondheid. Het programma maakt geen nieuwe activiteiten of projecten mogelijk die voorkomen op de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r., en vormt geen kader voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten.

Aangezien het programma geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan veroorzaken, is het Omgevingsprogramma Luchtkwaliteit 2026–2030 niet m.e.r.-plichtig en niet m.e.r.-beoordelingsplichtig.

1.6 Leeswijzer

Dit Omgevingsprogramma Luchtkwaliteit 2026–2030 bestaat uit acht hoofdstukken. Elk hoofdstuk heeft een eigen functie in het totaalbeeld van ambities, maatregelen en uitvoering.

Hoofdstuk 1 – Algemeen

Hier wordt uitgelegd waarom het programma is opgesteld, welke ontwikkelingen aanleiding zijn voor actualisatie, hoe participatie heeft plaatsgevonden en hoe het document moet worden gelezen.

Hoofdstuk 2 – Luchtkwaliteit in Nijmegen

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de huidige luchtkwaliteit, de belangrijkste bronnen van luchtvervuiling en de trends in emissies en concentraties. Ook wordt de samenhang met stikstof en klimaat uitgelegd.

Hoofdstuk 3 – Kaders en doelen

Hier worden de strategische kaders beschreven: Omgevingsvisie, gezondheidsbeleid, Europese normen, WHO-advieswaarden en het Schone Lucht Akkoord. Ook staan hier de doelen en uitgangspunten die richting geven aan alle maatregelen.

Hoofdstuk 4 – Uitvoering (maatregelen)

Dit is het kernhoofdstuk van het programma. De 29 maatregelen zijn gegroepeerd in vier thema's:

- Schoner vervoer
- Minder uitstoot van schepen
- Schone Nijmeegse bedrijven
- Gezonde inrichting van de stad

Per maatregel staat wat we gaan doen, waarom, welke doelen het dient en wat de stand van zaken is.

Hoofdstuk 5 – Monitoring en evaluatie

Hier staat hoe we de voortgang en effecten van het programma volgen, hoe de jaarlijkse evaluatie plaatsvindt en hoe we het programma tussentijds kunnen bijstellen.

Hoofdstuk 6 – Organisatie en samenwerking

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de uitvoering wordt georganiseerd en welke partners hierbij betrokken zijn, zoals ODGM, provincie, GGD en RIVM.

Hoofdstuk 7 – Financiën

Een overzicht van de financiële kaders, de benodigde middelen en de inzet van programma-budgetten.

Bijlage II - participatieverslag

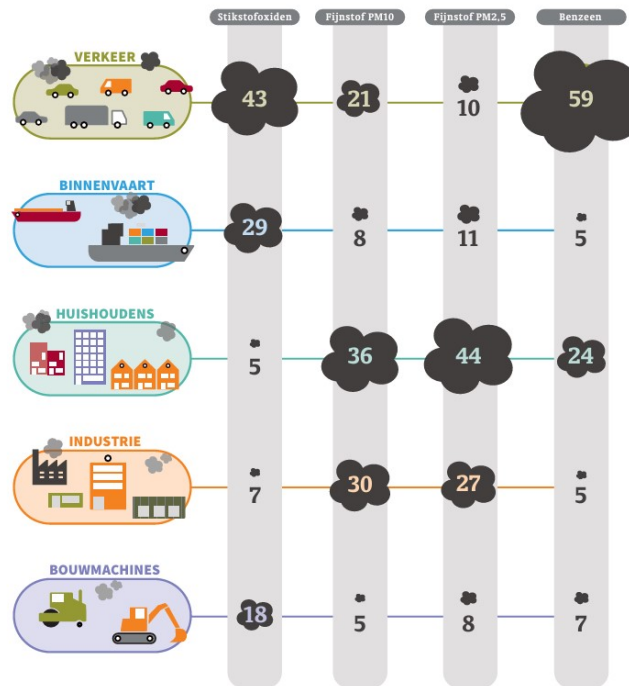
Bevat o.a. het participatieplan en participatieverslag, inclusief de input van bewoners, bedrijven en partners en de verwerking hiervan in het programma.

2 Luchtkwaliteit in Nijmegen

2.1 Bronnen van luchtvervuiling in Nijmegen

Binnen Nijmegen zijn er verschillende bronnen van luchtvervuiling. Figuur 1 laat de bijdrage zien van elk van deze bronnen binnen de gemeente Nijmegen voor de belangrijkste vervuilende stoffen.

Figuur 1



Bronnen van luchtvervuiling

Emissieregistratie, RIVM, 2023)

2.2 Ontwikkeling luchtkwaliteit

De concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof in de Nijmeegse lucht nemen de laatste jaren duidelijk af. Dit blijkt uit continue metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) van het RIVM én uit de resultaten van het Nijmeegse luchtmeetnet, die dezelfde dalende trend laten zien.

Het RIVM meet onder andere op een zogenoemde verkeersbelaste locatie aan de Graafseweg, waar de hoogste concentraties te verwachten zijn. Daar is de concentratie stikstofdioxide in tien jaar tijd gedaald van $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$ naar $19,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2024. Daarmee wordt nu al voldaan aan de strengere grenswaarde die in 2030 gaat gelden ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Voor fijnstof wordt onderscheid gemaakt tussen de fijnstof PM_{10} en de fijnere fractie fijnstof $\text{PM}_{2,5}$. De PM_{10} -concentratie daalde in dezelfde periode van $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ naar $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$, en $\text{PM}_{2,5}$ van $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ naar $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ook hiermee wordt al voldaan aan de aangescherpte grenswaarden die in 2030 ingaan.

Naast verkeersbelaste locaties meet het RIVM ook de stadsachtergrond, op de Ruyterstraat. Omdat deze locatie verder van drukke wegen ligt, zijn de gemeten concentraties lager. Dit geeft een realistischer beeld van de luchtkwaliteit waaraan de meeste Nijmegenaren worden blootgesteld. Ook hier is sprake van een dalende trend, met waarden die onder die van de Graafseweg liggen.

Alles bij elkaar betekent dit dat de lucht in Nijmegen schoner en gezonder wordt en dat in 2030 in vrijwel de hele stad wordt voldaan aan de nieuwe grenswaarden. Tegelijkertijd laten prognoses zien dat langs enkele drukke wegen de NO_2 -concentraties in 2030 nog boven de nieuwe grenswaarde zullen uitkomen. Dat betekent dat er daar sprake zal zijn van (dreigende) overschrijding.

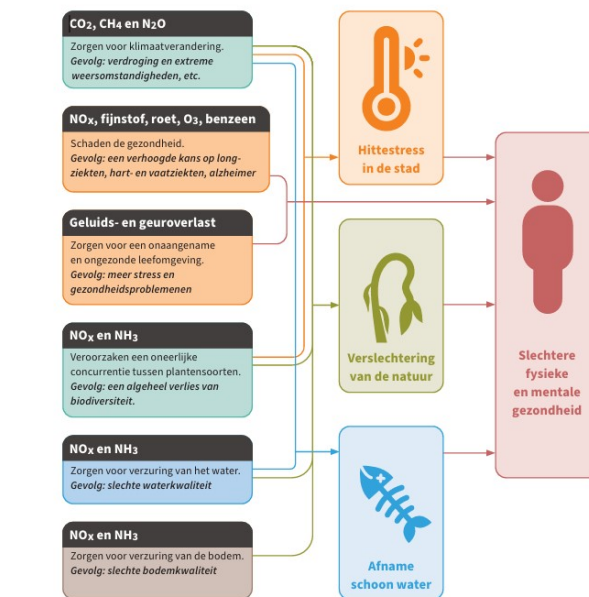
2.3 Samenhang met stikstof en klimaatverandering

Klimaatverandering, stikstofbeleid en luchtkwaliteit zijn nauw met elkaar verbonden. De huidige stikstofproblematiek ontstaat door een te hoge depositie van ammoniak (NH_3) en stikstofoxiden (NO_x) op stikstofgevoelige natuurgebieden. Daarbij spelen dezelfde bronnen vaak een rol: wegverkeer, bouw, scheepvaart, industrie en huishoudens.

Ook de gevolgen van emissies zijn onderwerp-overstijgend. Zo is stikstofdioxide (NO₂) in de lucht schadelijk voor de gezondheid, terwijl neergeslagen NO₂ biodiversiteit aantast. Bovendien versterken de problemen elkaar soms. Klimaatverandering leidt bijvoorbeeld tot meer zonneschijn, waardoor de hoeveelheid ozon (O₃) in de lucht toeneemt. Dit verslechtert de luchtkwaliteit en is schadelijk voor de gezondheid (RIVM, 2023).

In figuur 2 zijn enkele van deze verbanden weergegeven. Niet om de volledige samenhang in kaart te brengen, maar om bewust te maken hoe sterk deze onderwerpen elkaar raken. Dit benadrukt de noodzaak van een integrale aanpak van stikstof, klimaatverandering en luchtkwaliteit, waarbij ook aanverwante onderwerpen zoals circulariteit worden meegenomen.

Figuur 2



Gemeente Nijmegen

De samenhang tussen luchtkwaliteit, stikstof en klimaat maakt dat er geen eenvoudige oplossingen bestaan. Daarom houden we bij de uitvoering rekening met maatregelen die elkaar onbedoeld kunnen tegenwerken. Tegelijkertijd biedt deze samenhang ook kansen. Zo zorgt het weren van brommers niet alleen voor een betere luchtkwaliteit, maar ook voor minder stikstofuitstoot en lagere emissies van broeikasgassen. Hetzelfde geldt voor bouwen met elektrische mobiele werktuigen en voor de verdere elektrificatie van het wagenpark.

3 Kaders en doelen

3.1 Inleiding

We willen de lucht in Nijmegen zo gezond mogelijk maken. Dit sluit aan bij de WHO-advieswaarden en de EU-richtlijn voor luchtkwaliteit. Dit Omgevingsprogramma luchtkwaliteit 2026-2030 is nauw verbonden met onze omgevingsvisie: De Nabije Stad 2050. De omgevingsvisie beschrijft de lange termijn doelen en ambities voor de leefomgeving van Nijmegen tot 2050. Dit Omgevingsprogramma vertaalt de ambities ten aanzien van luchtkwaliteit naar concrete maatregelen. Kort gezegd: de visie bepaalt de koers, dit programma regelt de uitvoering.

3.2 Omgevingsvisie gemeente Nijmegen 'De Nabije Stad 2050'

In de omgevingsvisie is vastgelegd dat Nijmegen een gezonde stad wil zijn, waarin luchtverontreiniging geen negatieve invloed heeft op de gezondheid. De gemeente werkt hiervoor aan het terugdringen van emissies uit verkeer, industrie en houtstook, stimuleert schone mobiliteit en schoon bouwen, en borgt bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende afstand tussen vervuilingsbronnen en gevoelige bestemmingen.

Ook wordt aangesloten bij (toekomstige) strengere Europese normen en de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit.

Tijdens het vaststellen van de vernieuwde omgevingsvisie zijn een aantal moties en amendementen aangenomen die het college op roepen werk te maken van een aantal onderwerpen, zoals de afstand tot wegen, het behouden van de kwaliteit van de gezonde leefomgeving én daarover te rapporteren. Daarnaast roept de raad op om aan te geven wanneer we aan de WHO-advieswaarden willen voldoen. Dit wordt meegenomen in de volgende actualisatie van de omgevingsvisie.

Dit Omgevingsprogramma vertaalt deze lange termijnambities naar concrete maatregelen, projecten en samenwerkingen, zoals deelname aan het Schone Lucht Akkoord, gebiedsgerichte aanpak in onder andere Nijmegen-West, en actieve betrokkenheid van inwoners en bedrijven. Daarnaast gaat een aantal van deze maatregelen ook opgenomen worden in het omgevingsplan. Zo draagt het programma bij aan een leefbare stad, waar luchtkwaliteit integraal verbonden is met andere opgaven zoals duurzaamheid, klimaatadaptatie en mobiliteitstransitie.

3.3 Gezondheidsbeleid Nijmegen

In juni 2024 is de “Visie op gezondheid Nijmegen 2040” vastgesteld. Doelen van deze visie zijn dat de gezondheidsverschillen afnemen af en gezondheidswinst voor alle inwoners. Gezonde leefomgeving is 1 van de 5 speerpunten. Gezonde leefomgeving is een omgeving die als prettig wordt ervaren en die uitnodigt tot gezond gedrag zoals bewegen, sporten en

gezond eten. Dat betekent ook een nabije stad met ruimte voor ontmoeten. En dat negatieve omgevingsfactoren, zoals hittestress en luchtvervuiling, zo min mogelijk invloed hebben op de gezondheid. Met dit Omgevingsprogramma dragen we hier aan bij.

3.4 WHO-advieswaarden en EU-richtlijn

De WHO heeft in 2021 op basis van het laatste wetenschappelijke onderzoek nieuwe advieswaarden voor luchtkwaliteit gepubliceerd. Deze zijn een stuk lager dan wat er eerder geadviseerd werd. Deze advieswaarden zijn op dit moment nog niet binnen handbereik. De Europese Unie heeft in 2024 een nieuwe richtlijn gepubliceerd die toewerkt naar deze WHO-advieswaarden. Deze richtlijn moet nog in Nederland geïmplementeerd worden, maar deze stelt tussendoelen waar we in 2030 aan moeten voldoen op weg naar de WHO-advieswaarden. Met de uitvoering van dit omgevingsprogramma streven we ernaar om deze normen te halen. De raad heeft ons opgeroepen bij de volgende actualisatie van de omgevingsvisie mee te nemen op welke termijn we aan de WHO-advieswaarden willen voldoen.

3.5 Schone Lucht Akkoord

Luchtkwaliteit is het resultaat van de uitstoot van duizenden bronnen, zowel lokaal als uit binnen- en buitenland (figuur 3). Om de lucht te verbeteren is daarom een samenhangend pakket aan maatregelen van verschillende overheden nodig.

Figuur 3



Gemeente Nijmegen

Het landelijke Schone Lucht Akkoord (SLA) heeft als doel de luchtkwaliteit in Nederland structureel te verbeteren, ook wanneer de wettelijke grenswaarden al worden gehaald. Het SLA is een vrijwillig akkoord tussen het Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten. Nijmegen heeft zich in 2020 aangesloten bij dit akkoord. Samen streven de deelnemers naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016, en naar het behalen van de WHO-advieswaarden van 2005. In het SLA werken deelnemende partijen per bron of thema aan de uitvoering van afspraken en pilots en de ontwikkeling van effectieve maatregelen en manieren van aanpak om de lucht gezonder te maken. De daarbij opgedane kennis en ervaring wordt actief gedeeld met andere deelnemers.

3.6 Doelen

In de omgevingsvisie is vastgelegd dat Nijmegen een gezonde stad wil zijn, waarin luchtverontreiniging geen negatieve invloed heeft op de gezondheid. Om dit te bereiken onderscheiden we een aantal doelen. Elk van de maatregelen genoemd in dit programma draagt bij aan één of meer van de volgende doelen:

Verbeteren luchtkwaliteit

De maatregel draagt direct bij aan het schoner en gezonder maken van de lucht door de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen. Daarmee beschermen we de gezondheid van inwoners, verbeteren we de leefomgeving en dragen we bij aan klimaat- en duurzaamheidsdoelen.

Inzicht krijgen in luchtkwaliteit

De maatregel draagt bij en het verkrijgen van meer en betrouwbaardere informatie over de luchtkwaliteit. Zo krijgen we een duidelijker beeld van mogelijke gezondheidsrisico's en kunnen we maatregelen gericht inzetten.

Beter beschermen van hoog gevoelige groepen

De maatregel draagt bij aan het beter beschermen van inwoners die extra gevoelig zijn voor slechte luchtkwaliteit, zoals kinderen, ouderen en mensen met gezondheidsproblemen. Dit doen we door gerichte maatregelen te nemen en rekening te houden met hun situatie bij beleid en uitvoering.

Verminderen van hinder (geur/rook)

De maatregel draagt er aan bij dat inwoners minder hinder ervaren van geur en rook uit de omgeving. Door de uitstoot te beperken en sneller in te grijpen bij klachten verbeteren we de leefomgeving en de gezondheid van omwonenden.

Verminderen van natuurbelasting (stikstof)

De maatregelen dragen bij aan het terugdringen van de hoeveelheid stikstof die neerkomt in natuurgebieden. Dit helpt kwetsbare natuur te herstellen en te behouden, en draagt bij aan een gezondere en duurzamere leefomgeving.

Verbeteren van samenwerking met andere partijen

De maatregel draagt bij aan de nauwere en effectievere samenwerking met andere overheden, bedrijven, inwoners en kennisinstellingen. Door informatie en kennis met elkaar te delen en meer samen te werken bereiken we meer resultaat.

Verbeteren van communicatie naar inwoners

Deze maatregel draagt er aan bij dat we inwoners duidelijker, sneller en op een begrijpelijke manier informeren over ontwikkelingen in hun leefomgeving. Ook maken we het makkelijker voor inwoners om vragen te stellen en mee te praten.

Bij elke maatregelen is opgenomen aan welke van deze doelen de maatregel bijdraagt.

3.7 Uitgangspunten bij de uitvoering

Bij het uitvoeren van maatregelen in dit programma hanteren we de volgende uitgangspunten:

We stellen gezondheid centraal

Bij de uitvoering van maatregelen staat de gezondheid van inwoners centraal. Dit betekent dat we niet alleen kijken naar het halen van wettelijke normen, maar vooral kijken naar de effecten op de gezondheid. Waar mogelijk maken we bij de uitvoering keuzes die leiden tot extra gezondheidswinst. Daarbij hebben we speciale aandacht voor hoog gevoelige groepen, zoals kinderen, ouderen en mensen met gezondheidsproblemen.

We hebben een brede kijk op luchtkwaliteit

Een brede kijk op luchtkwaliteit betekent dat we verder kijken dan alleen de concentraties van vervuilende stoffen in de lucht en de wettelijke grenswaarden. Het gaat om een integrale benadering waarbij gezondheid, leefomgeving en samenhang met andere thema's centraal staan. Dit betekent ook dat onderwerpen als stikstofdepositie, geurhinder en binnenklimaat onderdeel zijn van dit Omgevingsprogramma vanwege hun duidelijke relatie met luchtkwaliteit en gezondheid.

We hanteren gedragsverandering als rode draad

We richten ons op gedragsverandering bij inwoners, organisaties en bedrijven. Bij het uitvoeren van maatregelen houden we rekening met de effectiviteit in het realiseren van blijvende gedragsverandering. Bij houtstook is hier recent gedragsonderzoek naar gedaan. Voor andere maatregelen benutten we bestaande kennis of laten we nader onderzoek verrichten. Ook stageplekken faciliteren behoort tot de mogelijkheden.

We werken samen met de stad

Als gemeente hebben we maar tot op zekere hoogte invloed op de luchtkwaliteit binnen de regio. Externe invloeden blijven een rol spelen. We werken daarom samen met andere (lokale) besturen om de luchtverontreiniging te beperken. Daarnaast betrekken we bij de uitvoering ook andere partijen zoals GGD, belangengroepen, bewoners, verkeersdeelnemers, lokale industrie etc.

We ondersteunen en stimuleren kansrijke initiatieven

Naast de maatregelen genoemd in dit programma zetten we ons waar mogelijk in om kansrijke initiatieven die een positief effect hebben op de luchtkwaliteit te ondersteunen en stimuleren.

Luchtkwaliteit is volwaardig onderdeel van ruimtelijke ontwikkeling

Bij ruimtelijke ontwikkelingen heeft luchtkwaliteit een volwaardige plek in de planvorming en besluitvorming. Met onze advisering over luchtkwaliteit dragen we bij aan het bereiken en in stand houden van een gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit.

4 Uitvoering

4.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken zijn de kaders van dit programma geschetst. Dit hoofdstuk vormt het hart van dit programma; de daadwerkelijke maatregelen. Er zijn 29 maatregelen die gaan bijdragen aan het schoner maken van de lucht. Deze zijn geordend in de subhoofdstukken; werken aan schoner vervoer, minder uitstoot van schepen, schone Nijmeegse bedrijven en gezonde inrichting van de stad. Daarnaast is ook het monitoren van de luchtkwaliteit als aparte maatregel opgenomen. Per doel wordt kort toegelicht wat er gaat gebeuren, aan welke doelen het bijdraagt en wat het beoogde resultaat van de maatregel is. Hoofdstuk 5 gaat verder in op hoe we monitoren of het programma en de maatregelen het gewenste effect hebben.

4.2 Werken aan schoner vervoer

4.2.1 Maatregel 1: faciliteren stadslogistieke hubs

Maatregel 1: faciliteren stadslogistieke hubs

Beschrijving van de maatregel	In Nijmegen zijn meerdere logistieke hubs actief die zich richten op stadslogistiek. Vanuit deze hubs worden goederen voor klanten in de stad gebundeld en duurzaam bezorgd. Deze vorm van logistiek – de last mile logistics – richt zich op een efficiënte en duurzame organisatie van de laatste kilometers van de bezorging.
--------------------------------------	--

Doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Verbeteren luchtkwaliteit • Verminderen van de natuurbelasting (stikstof) • Verbeteren van samenwerking met andere partijen
Beoogd resultaat	Bedrijven en inwoners van Nijmegen laten hun goederen zoveel mogelijk bezorgen via een stadslogistieke hub. Door leveringen te bundelen, neemt het aantal ritten in de stad af. Dat zorgt voor minder uitstoot, minder verkeersdruk en een beter leefklimaat.
Afbakening (wat valt er onder)	Het gaat om logistieke hubs die zich specifiek richten op stadsdistributie, met inzet van kleine elektrische voertuigen en vrachtfietzen. Grootchalige distributiecentra die goederen leveren aan de regio of landelijke markt vallen hier niet onder.
Stand van zaken	In Nijmegen zijn al enkele hubs actief die bijdragen aan duurzame stadslogistiek. Ook logistieke partijen zoals PostNL en DHL gebruiken overslagpunten aan de rand van de stad om uitstootvrije bezorging te realiseren. De gemeente ondersteunt deze ontwikkeling door ruimte te bieden voor hubs en door samenwerking te stimuleren tussen logistieke partijen, ondernemersverenigingen en vastgoedeigenaren. In 2024 heeft de gemeente de Beleidsaanpak Stadslogistiek vastgesteld. Daarin staat dat de gemeente een stimulerende en faciliterende rol vervult bij de verdere ontwikkeling van logistieke hubs. In 2025 onderzoekt de gemeente samen met marktpartijen en de regio welke maatregelen kunnen bijdragen aan groter gebruik van logistieke hubs en betere bundeling van logistieke stromen.

Gemeente Nijmegen

4.2.2 Maatregel 2: invoering zero-emissiezones

Maatregel 2: invoering zero-emissiezones

Beschrijving van de maatregel	De zero-emissiezones zijn gebieden in Nijmegen waar (op termijn) alleen emissievrije bestel- en vrachtwagens mogen rijden. Met deze maatregel willen we de luchtkwaliteit verbeteren, de CO ₂ -uitstoot verminderen en bijdragen aan een gezonde en toekomstbestendige stad.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Verbeteren luchtkwaliteit • Verminderen van de natuurbelasting (stikstof)
Beoogd resultaat	Vanaf 2030 rijden alle bestel- en vrachtwagens binnen de zero-emissiezones emissievrij. Er blijven enkele tijdelijke uitzonderingen bestaan voor voertuigen waarvoor nog geen emissievrije alternatieven beschikbaar zijn. Deze uitzonderingen zijn vastgelegd in het ontheffingenbeleid.
Afbakening (wat valt er onder)	De maatregel betreft de invoering van zero-emissiezones in de binnenstad, Hof van Holland en campus Heijendaal. De zones gelden niet voor personenauto's.
Stand van zaken	De zero-emissiezones Nijmegen zijn per 1 januari 2025 ingevoerd. De zones gelden voor bestel- en vrachtwagenverkeer en worden gehandhaafd met kentekencamera's. Ondernemers zijn in de aanloop actief geïnformeerd via bijeenkomsten, nieuwsbrieven, een ondernemersloket en persoonlijke ondersteuning bij de overstap naar schoon vervoer. Het ontheffingenloket is in gebruik genomen en wordt de komende periode verder verbeterd op basis van de ervaringen van gebruikers. De gemeente werkt daarnaast samen met andere zero-emissiegemeenten, I&W en brancheorganisaties om het beleid te actualiseren en kennis te delen.

Gemeente Nijmegen

4.2.3 Maatregel 3: zero-emissieloket en MKB aanpak

Maatregel 3: zero-emissieloket en MKB aanpak

Beschrijving van de maatregel	Deze aanpak richt zich op ondernemers die ondersteuning nodig hebben bij de overstap naar emissievrij vervoer of op zoek zijn naar slimmere logistieke oplossingen. Vaak gaat het om kleinere bedrijven en een-piters. De gemeente ondersteunt deze ondernemers met persoonlijk advies, duidelijke informatie, een proefloket voor voertuigen, pilots en onderzoeken, en inspiratie via voorbeeldbedrijven. Ook in de toekomst blijft het belangrijk om actief contact te houden met het mkb, samenwerking te stimuleren en praktische ondersteuning te bieden bij vragen en knelpunten.
--------------------------------------	--

Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Verbeteren van samenwerking met andere partijen • Verbeteren van communicatie naar inwoners
Beoogd resultaat	In 2030 rijden alle bestel- en vrachtwagens in de zero-emissiezones elektrisch. Het doel is om zoveel mogelijk ondernemers te ondersteunen bij deze overgang, zodat de invoering van de zones niet leidt tot vershraling van het aanbod of verlies van lokale bedrijvigheid.
Afbakening (wat valt er onder)	Wel: advies, voorlichting en campagnes gericht op mkb-bedrijven. Niet: provinciale logistieke makelaars die zich vooral richten op grote logistieke partijen.
Stand van zaken	De mkb-aanpak zero-emissie is in 2023 gestart en wordt sinds 2024 actief uitgevoerd. Ondernemers worden ondersteund via de adviseur duurzame mobiliteit, het loket voor de zero-emissiezones en gerichte informatiebijeenkomsten, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen. Daarnaast zijn diverse pilots uitgevoerd, zoals met elektrische bestelwagens, vrachtfietsen en deelconcepten voor stadsdistributie. In samenwerking met de provincie Gelderland, Rijk, en andere gemeenten wordt kennis gedeeld en aansluiting gezocht bij landelijke programma's zoals Logistiek010 en het Nationaal Programma Zero Emissie Stadslogistiek (ZES). De komende jaren ligt de nadruk op: • het uitbreiden van de mkb-begeleiding; • het monitoren van deelname en effecten; en • het blijven stimuleren van samenwerking tussen ondernemers, logistieke dienstverleners en de gemeente.

Gemeente Nijmegen

4.2.4 Maatregel 4: duurzame OV-concessie

Maatregel 4: duurzame OV-concessie

Beschrijving van de maatregel	De duurzame OV-concessie zorgt ervoor dat het openbaar busvervoer in Nijmegen en de regio vanaf 2026 stap voor stap volledig emissievrij wordt. Nieuwe elektrische bussen vervangen de huidige voertuigen, waardoor het openbaar vervoer stiller, schoner en klimaatvriendelijker wordt. De maatregel maakt deel uit van de nieuwe concessie Arnhem–Nijmegen–Foodvalley (ANF) en draagt bij aan een betere luchtkwaliteit, minder stikstofuitstoot en een gezonde leefomgeving. De overgang naar zero-emissiebussen vraagt samenwerking tussen vervoerders, gemeenten, provincie en netbeheerders voor de aanleg van voldoende laadcapaciteit.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Verbeteren luchtkwaliteit • Verminderen van de natuurbelasting (stikstof) • Verbeteren van samenwerking met andere partijen
Beoogd resultaat	Vanaf 2027 rijden alle bussen die van, naar en door Nijmegen rijden volledig emissievrij.
Afbakening (wat valt er onder)	De bussen in de concessie ANF. Daarbuiten vallen streeklijnen van een andere concessie (die hebben soms wel elektrische bussen). Denk aan lijnen naar Brabant, Limburg en Kleef.
Stand van zaken	De voorbereidingen voor de nieuwe busconcessie Arnhem–Nijmegen–Foodvalley (ANF) zijn in volle gang. Vanaf de zomer van 2026 start de nieuwe concessie met de instroom van volledig elektrische bussen. Deze vervanging verloopt gefaseerd: in 2026 en de eerste helft van 2027 worden alle huidige aardgasbussen vervangen door zero-emissiebussen. De overgang vraagt een zorgvuldige afstemming met netbeheerders, vervoerders en regionale partners, omdat de beschikbaarheid van voldoende stroom een belangrijke randvoorwaarde is. De bussen worden op meerdere locaties in de regio opgeladen, onder andere bij bedrijven en busremises. Voor de laadvoorzieningen bij de busremise in Nijmegen is nog de aanleg van een hoogspanningskabel vanaf de ARN-locatie nodig. De planning is erop gericht dat alle bussen die van, naar en door Nijmegen rijden vanaf 2027 emissievrij zijn. Daarmee levert het openbaar vervoer een belangrijke bijdrage aan een schonere lucht, minder stikstofuitstoot en de duurzame mobiliteitsdoelen van de regio.

Gemeente Nijmegen

4.2.5 Maatregel 5: duurzame concessie doelgroepenvervoer

Maatregel 5: duurzame concessie doelgroepenvervoer

Beschrijving van de maatregel	Binnen de huidige contractperiode met de vervoerders (augustus 2020 – juli 2030) is de ambitie om uiterlijk op 1 januari 2030 al het doelgroepenvervoer binnen AVAN emissieloos uit te voeren. Daarmee wil de regio bijdragen aan een gezonde leefomgeving en aan de doelstellingen voor schone mobiliteit.
--------------------------------------	---

	Voor het inzetten van zero-emissierolstoelbussen geldt een voorbehoud. De beschikbaarheid en kosten van deze voertuigen spelen hierbij een belangrijke rol. Afhankelijk van de marktontwikkeling kan het Algemeen Bestuur van de BVO DRAN besluiten om de infasering van deze bussen tijdelijk uit te stellen.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	- Beter beschermen van (kwetsbare) groepen - Verbeteren luchtkwaliteit - Verminderen van natuurbelasting (stikstof) - Verbeteren van samenwerking met andere partijen
Beoogd resultaat	Vanaf 1 januari 2028 is het routevervoer binnen AVAN volledig emissieloos. Uiterlijk in 2030 geldt dit ook voor het gehele doelgroepenvervoer, inclusief voertuigen voor hulpmiddelen en woningaanpassingen.
Afbakening (wat valt er onder)	Wel: Doelgroepenvervoer (ook voor hulpmiddelen en woningaanpassingen) Niet: Regulier openbaar vervoer en taxi's
Stand van zaken	De transitie naar emissieloos doelgroepenvervoer is in volle gang. De huidige vervoerders zetten al in op elektrische voertuigen bij de vernieuwing van hun wagenpark. In 2024 is binnen AVAN gestart met de gefaseerde invoering van elektrische routebussen, vooral op veelgebruikte trajecten. De BVO DRAN volgt de technologische en financiële ontwikkelingen rond elektrische rolstoelbussen nauwlettend. In 2025 worden de mogelijkheden en kosten voor verdere infasering van zero-emissierolstoelbussen opnieuw beoordeeld. Daarnaast werkt de regio samen met vervoerders, gemeenten en provincies aan: - het uitbreiden van de laadinfrastructuur voor doelgroepenvervoer; - het delen van kennis en praktijkervaring over emissievrije voertuigen; en - het monitoren van milieueffecten en betrouwbaarheid van het vervoer. De overgang naar volledig emissievrij doelgroepenvervoer verloopt volgens planning, met ruimte voor aanpassing als de marktontwikkeling of beschikbaarheid van voertuigen daar aanleiding toe geeft.

Gemeente Nijmegen

4.2.6 Maatregel 6: verduurzamen gemeentelijk wagenpark

Maatregel 6: verduurzamen gemeentelijk wagenpark

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen houdt het eigen wagenpark continu tegen het licht en vervangt voertuigen stapsgewijs door schonere en zuinigere alternatieven. Bij de aanschaf van nieuwe voertuigen wordt nadrukkelijk gekozen voor de nieuwste en schoonste technieken. Voor korte dienstreizen beschikken medewerkers over (elektrische) dienstfietsen. Daarnaast stimuleert de gemeente het gebruik van het openbaar vervoer. De komende jaren is het doel om ook ons woon-werkverkeer met de auto te verminderen. Op dit moment komt nog 37% van de medewerkers met de auto naar werk. In potentie zouden circa 80% van onze medewerkers niet met de auto naar hun werkplek hoeven komen, maar comfortabel gebruik kunnen maken van de (elektrische) fiets of het OV.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	- Verbeteren luchtkwaliteit - Verminderen van de natuurbelasting (stikstof)
Beoogd resultaat	Zo min mogelijk uitstoot door ons eigen reisgedrag.
Afbakening (wat valt er onder)	Wel: alle voertuigen in eigendom van de gemeente Nijmegen en reisgedrag voor woon-werkverkeer. Niet: tijdelijk gehuurde voertuigen voor specifieke taken, zoals bij verkiezingen of evenementen.
Stand van zaken	De verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark is de afgelopen jaren in een stroomversnelling gekomen. Inmiddels rijdt meer dan 90% van de voertuigen emissievrij of hybride. De resterende voertuigen worden uiterlijk in 2026 vervangen door elektrische varianten, tenzij er (tijdelijk) nog geen geschikt alternatief beschikbaar is. Voor korte ritten binnen de stad maken medewerkers steeds vaker gebruik van elektrische fietsen of de OV-fiets. Ook dienstreizen met het openbaar vervoer nemen toe dankzij de inzet van de mobiliteitskaart. Om een beter beeld te krijgen van de modal split van ons woon-werkverkeer is in 2025 onderzoek gedaan een enquête over ons reisgedrag uitgezet en een analyse gemaakt van onze reisafstanden. Op dit moment komt nog 37% van de medewerkers met de auto naar werk. Om minder autogebruik te stimuleren wordt gewerkt aan de bekendheid van alternatieve vervoersmiddelen en het verminderen van parkeermogelijkheden van medewerkers. Met deze maatregelen blijft de gemeente Nijmegen haar voorbeeldrol waarmaken in de overgang naar zero-emissie mobiliteit.

Gemeente Nijmegen

4.2.7 Maatregel 7: weren van brommers en snorfietsen met verbrandingsmotor

Maatregel 7: weren van brommers en snorfietsen met verbrandingsmotor

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen voert stap voor stap beleid om brom- en snorfietsen met een verbrandingsmotor uit de stad te weren. Daarmee wil de gemeente de luchtkwaliteit verbeteren, de uitstoot van fijnstof, stikstof en benzeen verminderen en bijdragen aan een gezondere en stillere leefomgeving. De maatregel omvat het instellen van milieuzones voor brom- en snorfietsen, het aanbieden van subsidie-regelingen voor sloop en overstap naar elektrisch vervoer, en het voorbereiden van een volledig verbod op fossiele brom- en snorfietsen per 2028, met een overgangsregeling tot 2030 voor schonere bouwjaar.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Verbeteren luchtkwaliteit • Verminderen van de natuurbelasting (stikstof) • Verbeteren van samenwerking met andere partijen
Beoogd resultaat	Vanaf 2030 rijden in Nijmegen alle brom- en snorfietsen uitstootvrij.
Afbakening (wat valt er onder)	De maatregel betreft de gefaseerde uitfasering van brom- en snorfietsen met een verbrandingsmotor, binnen de milieuzones die samenvallen met de zero-emissiezones voor stadslogistiek.
Stand van zaken	De milieuzones voor brom- en snorfietsen zijn op 1 januari 2025 ingevoerd. De gemeente heeft de zones gekoppeld aan de bestaande zero-emissiezones voor stadslogistiek, wat zorgt voor een eenduidig en herkenbaar gebied voor bewoners en bezoekers. De subsidieregeling voor het inruilen of slopen van vervuilde brom- en snorfietsen is succesvol: sinds 2021 zijn al honderden oude voertuigen vervangen door elektrische alternatieven. Ook wordt in samenwerking met de provincie Gelderland en het Rijk gewerkt aan extra financiële prikkels en aan publieke laadpunten voor lichte elektrische voertuigen. In 2026 volgt een evaluatie van de milieuzones, waarin onder meer het effect op luchtkwaliteit, geluid en verkeersgedrag wordt onderzocht. De resultaten daarvan worden gebruikt om de voorbereiding van het verbod per 2028 verder uit te werken en af te stemmen met de landelijke regelgeving. De gemeente blijft tot die tijd inzetten op heldere communicatie, gedragsstimulering en samenwerking met dealers, rijsscholen en inwoners om de overgang naar uitstootvrij brom- en snorfietsverkeer soepel te laten verlopen.

Gemeente Nijmegen

4.2.8 Maatregel 8: duurzame afvalinzameling

Maatregel 8: duurzame afvalinzameling

Beschrijving van de maatregel	Stimuleren van zero-emissie afvalinzameling van de DAR. Bij vervanging van het wagenpark gaat de DAR voor de meest schone optie, en wordt er toegewerkt naar een zero-emissie wagenpark. Hierbij worden kansen om deze verschoning te versnellen ondanks de netcongestie onderzocht.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Verbeteren luchtkwaliteit • Verminderen van natuurbelasting (stikstof)
Beoogd resultaat	DAR beschikt over een duidelijk plan en tijdspad voor de overgang naar een volledig zero-emissie wagenpark. Daarmee wordt de afvalinzameling in Nijmegen schoner, stiller en duurzamer uitgevoerd.
Afbakening (wat valt er onder)	Deze maatregel heeft betrekking op het zero-emissie maken van het wagenpark van DAR, dus alleen op het vervoer en inzameling, niet op de verwerking van afvalstromen.
Stand van zaken	DAR heeft de afgelopen jaren al belangrijke stappen gezet richting emissievrije afvalinzameling. Een deel van het wagenpark rijdt inmiddels op elektriciteit en bij elke vervanging wordt gekozen voor de schoonste en stilste beschikbare voertuigen. In 2024 heeft DAR samen met de gemeente Nijmegen en de regio Arnhem-Nijmegen een routekaart opgesteld voor de verdere elektrificatie van het wagenpark. Hierbij wordt rekening gehouden met technologische ontwikkelingen, laadcapaciteit en de beschikbaarheid van netaansluitingen.

Gemeente Nijmegen

4.2.9 Maatregel 9: onderzoeken of aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig zijn (nieuw)

Maatregel 9: onderzoeken of aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig zijn

Beschrijving van de maatregel	De gemeente onderzoekt of aanvullende maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de nieuwe luchtkwaliteitsnormen en de ambities voor gezonde lucht. Op basis van actuele meet- en modelgegevens
--------------------------------------	--

	wordt bekeken waar nog knelpunten bestaan en welke extra stappen effectief kunnen zijn om de uitstoot van verkeer te verminderen. Het onderzoek richt zich op de doeltreffendheid van bestaande maatregelen en op nieuwe kansen, zoals gedragsstimulering, aanpassing van milieuzones of samenwerking met regionale partners. De uitkomsten vormen de basis voor een eventuele uitbreiding of aanscherping van het gemeentelijke luchtkwaliteitsbeleid.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	- Inzicht in luchtkwaliteit - Stimuleren van nieuwe maatregelen
Beoogd resultaat	De gemeente beschikt over actueel inzicht in de effectiviteit van bestaande maatregelen en weet of aanvullende acties nodig zijn om te voldoen aan de nieuwe luchtkwaliteitsnormen en de eigen gezondheidsdoelen. Op basis van de onderzoeksresultaten kan de gemeente gerichte keuzes maken om het luchtkwaliteitsbeleid waar nodig aan te vullen of aan te scherpen, zodat Nijmegen ook in de toekomst voldoet aan de normen en blijft werken aan schone en gezonde lucht voor alle inwoners.
Afbakening (wat valt er onder)	- Uitfasering van gemotoriseerde voertuigen in alle categorieën - Vermindering van uitstoot door bewustwording en gedragsverandering
Stand van zaken	Maatregelen voor mobiliteit zijn zeer effectief voor het verminderen van luchtvervuilende stoffen. Op dit moment wordt met name gewerkt aan de uitvoering van reeds vastgelegde maatregelen. Mogelijke nieuwe maatregelen zijn het toevoegen of uitbreiden van zero-emissiezones voor stadslogistiek of het invoeren van milieuzones op bedrijventerreinen. Daarnaast is het verminderen van autobezit- en gebruik een effectieve maatregel aangezien daarmee de luchtvervuiling op onze (hoofd)wegen verminderd kan worden. Hier draagt met name de mobiliteitstransitie aan bij.

Gemeente Nijmegen

4.3 Minder uitstoot van schepen

4.3.1 Maatregel 10: aanleg walstroom

Maatregel 10: aanleg walstroom

Beschrijving van de maatregel	De gemeente stimuleert de aanleg en het gebruik van walstroom, zodat schepen en voertuigen aan de kade of op bedrijventerreinen hun motoren of dieselaggregaten kunnen uitschakelen. Hierdoor neemt de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, zoals stikstofoxiden (NO _x), benzeen en fijnstof, aanzienlijk af.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	- Verbeteren luchtkwaliteit - Verminderen van overlast (geur/rook) - Verminderen van natuurbelasting (stikstof)
Beoogd resultaat	Er komen meer walstroompunten in Nijmegen bij, die ook daadwerkelijk worden gebruikt door schepen en bedrijven.
Afbakening (wat valt er onder)	- Het stimuleren van de aanleg van walstroom op bedrijventerrein TPN-West - Het uitbreiden van de walstroomvoorzieningen op de Waalkade, zodra dit technisch mogelijk is en netcongestie geen belemmering meer vormt - Het onderzoeken van de mogelijkheden om op termijn een walstroomplicht of generatorverbod in te voeren voor bedrijventerrein (want voor Waalkade en andere openbare kades bestaat deze al)
Stand van zaken	In september 2025 zijn de walstroompunten op de Waalkade verplaatst, waardoor de volledige stroomcapaciteit nu benut kan worden. Zodra de netcongestie in het gebied is opgelost, kan de gemeente de walstroomvoorzieningen verder uitbreiden om meer ligplaatsen van schone stroom te voorzien. Voor bedrijventerrein TPN-West is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de behoefte en haalbaarheid van walstroom. Op basis daarvan worden momenteel de voorwaarden uitgewerkt voor een subsidieregeling, waarmee bedrijven worden gestimuleerd om walstroom aan te leggen of te gebruiken. Daarnaast verkent de gemeente verschillende financieringsmogelijkheden en samenwerkingen met ondernemers, netbeheerder Liander en de provincie Gelderland om de realisatie van walstroom te versnellen.

Gemeente Nijmegen

4.3.2 Maatregel 11: korting op haven- en overslaggelden voor schone schepen

Maatregel 11: korting op haven- en overslaggelden voor schone schepen

Beschrijving van de maatregel	De gemeente zet de korting op haven- en overslaggelden voort voor schepen met een duurzaamheidscertificaat, zoals de Green Award. Daarnaast wordt onderzocht hoe deze regeling verder kan worden doorontwikkeld met toekomstige certificeringen, zoals een emissielabel.
--------------------------------------	--

Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Verbeteren luchtkwaliteit • Verminderen van natuurbelasting (stikstof)
Beoogd resultaat	Er komt een doorontwikkeling van het gedifferentieerd kortingstarief op de haven- en overslaggelden, gekoppeld aan het niveau van duurzaamheidscertificering (zoals de Green Award of vergelijkbare emissielabels).
Afbakening (wat valt er onder)	Het toepassen van korting op de Nijmeegse haven- en overslaggelden. Het onderzoeken van een gezamenlijke aanpak binnen het havensamenwerkingsverband Gelreport (met de gemeenten Arnhem en Tiel) om tot een uniform en toekomstbestendig kortingssysteem te komen.
Stand van zaken	Schepen met een Green Award-certificaat krijgen momenteel een 15% korting op de haven- en overslaggelden. Uit recente gegevens blijkt dat steeds meer schepen beschikken over dit certificaat, wat aantoont dat de regeling goed werkt als stimulans voor verduurzaming. Binnen het havensamenwerkingsverband Gelreport wordt onderzocht of een gedifferentieerd kortingstarief kan worden ingevoerd. Daarbij wordt gekeken naar verschillende certificeringsniveaus en de mogelijkheden om dit regionaal te harmoniseren.

Gemeente Nijmegen

4.3.3 Maatregel 12: elektrisch varen (zero emission services)

Maatregel 12: elektrisch varen (zero emission services)

Beschrijving van de maatregel	De gemeente stimuleert de ontwikkeling van zero-emissie binnenvaart door het gebruik van batterij-elektrische aandrijving te faciliteren. Hiervoor is contact met firma ZES (Zero Emission Services), die een netwerk van wisselbare batterijcontainers voor de binnenvaart ontwikkelt. Het doel is om bij BCTN op het ENGIE-terrein een laad- en wisselstation te realiseren waar schepen snel en efficiënt batterijcontainers kunnen wisselen of opladen, zodat ze volledig elektrisch kunnen varen.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Verbeteren luchtkwaliteit • Verminderen van natuurbelasting (stikstof)
Beoogd resultaat	Er wordt een laad- en wisselpunt voor batterijcontainers gerealiseerd op het ENGIE-terrein in Nijmegen, waarmee de binnenvaart in de regio emissievrij kan opereren.
Afbakening (wat valt er onder)	De gemeente stimuleert en faciliteert deze ontwikkeling, onder andere door ondersteuning bij vergunning-procedures en afstemming met betrokken partijen. De gemeente draagt niet financieel bij aan de realisatie, omdat het een initiatief van private partijen betreft.
Stand van zaken	Het bestemmingsplan voor het ENGIE-terrein is goedgekeurd, waardoor de ontwikkeling van een laad- en wissellocatie voor batterijcontainers nu mogelijk is. Onder leiding van Oost NL vinden gesprekken plaats tussen firma ZES, ENGIE en BCTN over de inrichting en exploitatie van de locatie. De gemeente Nijmegen heeft hierin een faciliterende en coördinerende rol, onder meer bij vergunningverlening en afstemming met andere overheden en netbeheerders. De partijen verkennen momenteel de technische haalbaarheid, ruimtebehoefte en aansluiting op het elektriciteitsnet. Doel is om in de periode 2026–2027 te starten met de realisatie van het wisselstation, zodat de eerste schepen kort daarna volledig emissievrij kunnen varen tussen Nijmegen en andere binnenhavens binnen het ZES-netwerk.

Gemeente Nijmegen

4.3.4 Maatregel 13: waterstof voor Rijn-Alpine corridor / condor

Maatregel 13: waterstof voor Rijn-Alpine corridor / condor

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen neemt deel aan de onderzoeksgroep CONDOR binnen het RH ₂ INE-netwerk (Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence). In dit samenwerkingsverband wordt onderzocht hoe een rendabele waterstof-elektrische binnenvaart kan worden gerealiseerd op de corridor Rotterdam–Duitsland. Het project richt zich op het ontwikkelen van haalbare businesscases, logistieke ketens en laad- en tankinfrastructuur die de overstap naar zero-emissie binnenvaart versnellen.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Verbeteren luchtkwaliteit • Verminderen van natuurbelasting (stikstof)
Beoogd resultaat	Het project levert een rendabele businesscase op voor waterstof-elektrische binnenvaart, waardoor steeds meer schepen kunnen overschakelen op deze schone technologie.

	Op termijn kan dit leiden tot de realisatie van een waterstof-tankstation voor de binnenvaart in Nijmegen. Hiervoor zijn al ruimtelijke mogelijkheden opgenomen in het bestemmingsplan van het ENGIE-terrein.
Afbakening (wat valt er onder)	De gemeente draagt financieel bij aan het onderzoek. De gemeente neemt actief deel aan werksessies binnen CONDOR H ₂ . De gemeente onderzoekt de kansen voor een toekomstig waterstoflaad- of tankstation op het ENGIE-terrein.
Stand van zaken	De eerste resultaten laten zien dat waterstof-elektrisch varen technisch haalbaar is, maar dat schaalvergroting en infrastructuurontwikkeling noodzakelijk zijn voor een rendabele exploitatie. Nijmegen onderzoekt, samen met Oost NL, ENGIE en andere partners binnen RH ₂ INE, de mogelijkheid om een waterstof-tanklocatie te realiseren op het ENGIE-terrein aan de Waal.

Gemeente Nijmegen

4.3.5 Maatregel 14: lobby schone binnenvaart

Maatregel 14: lobby schone binnenvaart

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen werkt samen met andere overheden en partners, zowel regionaal, nationaal als internationaal, aan de verduurzaming van de binnenvaart. Deze samenwerking richt zich op het delen van kennis, het uitvoeren van proefprojecten en onderzoeken, en het gezamenlijk behartigen van belangen richting hogere overheden en Europese netwerken. Door actief deel te nemen aan samenwerkingsverbanden kan Nijmegen invloed uitoefenen op beleid, regelgeving en innovatie, en bijdragen aan een toekomstbestendige, schone binnenvaartsector.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	Verbeteren van samenwerking met andere partijen
Beoogd resultaat	De samenwerking leidt tot duidelijkere wet- en regelgeving, gezamenlijke duurzaamheidsdoelstellingen en praktische initiatieven die de uitstoot van de binnenvaart structureel verminderen. Hierdoor ontstaat een sterkere regionale en internationale inzet op zero-emissie binnenvaart.
Afbakening (wat valt er onder)	De samenwerking kan verschillende vormen aannemen, afhankelijk van de kansen die zich voordoen – zoals onderzoeken, pilotprojecten, convenanten of kennisnetwerken. Niet hieronder vallen directe investeringen in schepen of infrastructuur; de rol van de gemeente is stimulerend, coördinerend en verbindend.
Stand van zaken	De gemeente Nijmegen werkt actief samen met regionale, nationale en internationale partners aan de verduurzaming van de scheepvaart. Zo participeert Nijmegen in onderzoeken naar langzamer varen, samen met verschillende provincies en kennisinstellingen, om brandstofverbruik en uitstoot te verminderen. Daarnaast heeft Nijmegen de Intentieverklaring voor een duurzame Rijnbinnenvaart ondertekend, een initiatief van de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen, gericht op gezamenlijke inzet voor emissievrije binnenvaart op de Rijnkorridor. Ook binnen netwerken zoals RH ₂ INE, Green Ports Nederland en Oost NL werkt Nijmegen mee aan innovatieve pilots, beleidsontwikkeling en kennisdeling over schone aandrijftechnieken, laadinfrastructuur en financieringskansen voor duurzame binnenvaart. De komende periode blijft Nijmegen inzetten op het versterken van deze samenwerkingen, om ervoor te zorgen dat duurzame binnenvaart structureel wordt ondersteund in beleid, regelgeving en praktijk.

Gemeente Nijmegen

4.3.6 Maatregel 15: meetnet luchtverontreiniging langs de Waal

Maatregel 15: meetnet luchtverontreiniging langs de Waal

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen wil het meetnet langs de Waal uitbreiden om beter inzicht te krijgen in de luchtkwaliteit in dit gebied. Idealiter gebeurt dit binnen een landelijk meetnet, zodat gegevens goed vergelijkbaar en breed bruikbaar zijn. Er is met name behoefte aan structurele metingen van benzeen en stikstofdioxide (NO ₂) langs de rivier. Daarnaast zijn extra elektronische neuzen (e-noses) welkom om toezicht te houden op het ontgassingsverbod voor de binnenvaart. Deze e-noses zijn niet in eigendom van de gemeente Nijmegen, maar maken deel uit van het landelijke netwerk van het Rijk.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	- Inzicht krijgen in luchtkwaliteit - Verbeteren van samenwerking met andere partijen - Verbeteren van communicatie naar inwoners
Beoogd resultaat	- Betere en continue monitoring van de luchtkwaliteit langs de Waal - Inzicht in benzeen- en NO₂-concentraties op en rond de rivier

	• Effectievere communicatie met inwoners over actuele luchtkwaliteit en trends • Beter toezicht op naleving van het ontgassingsverbod en verduurzaming van de binnenvaart
Afbakening (wat valt er onder)	Uitbreiding van het luchtmeetnet langs de Waal, en eventueel ook langs het Maas-Waalkanaal. De maatregel geldt uitsluitend voor het grondgebied van de gemeente Nijmegen.
Stand van zaken	Sinds de invoering van het landelijke ontgassingsverbod heeft deze maatregel een lagere prioriteit gekregen. In Nijmegen zijn op dit moment enkele e-noses actief, beheerd door de DCMR, die onderdeel vormen van het landelijke detectienetwerk voor ontgassingsactiviteiten. Sinds het ingaan van het verbod zijn geen mogelijke ontgassing meer waargenomen binnen het Nijmeegse grondgebied. Daarnaast zijn op de Waalkade twee tijdelijke meetpunten voor NO₂ geplaatst, waarmee gegevens worden verzameld over luchtkwaliteit in het havengebied. De gemeente blijft in overleg met DCMR, RIVM, ODGM en het ministerie van I&W over de mogelijkheden voor een structurele uitbreiding van het meetnet langs de Waal en het Maas-Waalkanaal. Zodra financiering en landelijke coördinatie beschikbaar komen, kan Nijmegen hier actief op aansluiten.

Gemeente Nijmegen

4.3.7 Maatregel 16: routekaart zero emissie binnenhaven (nieuw)

Maatregel 16: routekaart zero emissie binnenhaven (nieuw)

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen ontwikkelt een routekaart naar een zero-emissie binnenhaven, als uitwerking van maatregel 7 uit het Schone Lucht Akkoord. Deze routekaart beschrijft de stappen, mijlpalen en tijdlijn om de binnenhaven stap voor stap emissievrij te maken. De routekaart biedt inzicht in de maatregelen, investeringen en samenwerkingen die nodig zijn om uitstoot door de binnenvaart, overslag en havenactiviteiten structureel te verminderen.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Inzicht krijgen in luchtkwaliteit • Verbeteren luchtkwaliteit
Beoogd resultaat	Een routekaart zero-emissie binnenhaven waarin is uitgewerkt: • welke activiteiten onder de maatregel vallen; • welke fasering en tijdlijnen gelden om de zero-emissiedoelen te bereiken; en • welke maatregelen, partners en middelen daarvoor nodig zijn. De routekaart vormt de basis voor besluitvorming en uitvoering richting een volledig emissievrije binnenhaven.
Afbakening (wat valt er onder)	• Het vinden van financiering en het extern uitzetten van de opdracht voor het opstellen van de routekaart • Het zoeken van samenwerking met de provincie Gelderland en het havensamenwerkingsverband GelrePort • Het bepalen van de scope van de binnenhaven en de activiteiten die onder de routekaart vallen • Het uitwerken van een tijdlijn met concrete stappen richting emissievrij havenbeheer
Stand van zaken	De maatregel bevindt zich nog in de voorbereidende fase. De gemeente Nijmegen verkent momenteel de mogelijkheden voor financiering en de uitvoering van de opdracht voor het opstellen van de routekaart. Er wordt afgestemd met de provincie Gelderland, GelrePort en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over de inhoudelijke scope en aanpak, zodat de routekaart goed aansluit bij landelijke en regionale initiatieven voor duurzame binnenhavens. De verwachting is dat de opdrachtverlening voor het opstellen van de routekaart in 2026 kan plaatsvinden, waarna het document dient als leidraad voor de verduurzaming van de Nijmeegse binnenhaven.

Gemeente Nijmegen

4.4 Schone Nijmeegse bedrijven

4.4.1 Maatregel 17: reguleren en handhaven van emissies van bedrijven

Maatregel 17: reguleren en handhaven van emissies van bedrijven

Beschrijving van de maatregel	Bedrijven zijn op grond van de bestaande wet- en regelgeving verplicht om de uitstoot van schadelijke stoffen naar de lucht zoveel mogelijk te voorkomen, te beperken of te beheersen. De Omgevingsdienst Groene Metropool (ODGM) ziet er namens de gemeente op toe dat deze regels worden nageleefd. Het beschermen van de gezondheid van omwonenden staat hierbij centraal. Door middel van vergunningverlening, toezicht en handhaving wordt gecontroleerd of bedrijven voldoen aan de geldende emissie-eisen
--------------------------------------	--

	en streven we er continue naar waar mogelijk de uitstoot van schadelijke stoffen door bedrijven te verminderen.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Inzicht krijgen in luchtkwaliteit • Verbeteren luchtkwaliteit • Verminderen van overlast (geur) • Verminderen van natuurbelasting (stikstof)
Beoogd resultaat	• Beter inzicht in de emissies van schadelijke stoffen door bedrijven • Structurele vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen naar de lucht • Betere bescherming van gezondheid en leefomgeving van omwonenden
Afbakening (wat valt er onder)	Het betreft het toepassen van bestaande wet- en regelgeving door de ODGM, waaronder: • actualiseren van vergunningen; • opleggen van maatwerk; • toetsen van vergunningaanvragen; • toezicht en monitoring van industriële emissies; en • handhaving bij overtredingen. Stimulering van bedrijven valt buiten de scope van deze maatregel.
Stand van zaken	De uitvoering van deze maatregel is structureel belegd bij de ODGM. Er wordt gewerkt op basis van een regionale uitvoerings- en handhavingstrategie, waarin de luchtkwaliteit en industriële emissies als prioriteit thema zijn opgenomen. Jaarlijks vind een vertaling plaats van deze strategie naar concrete werkzaamheden middels het regionaal uitvoeringsprogramma en gemeentelijk werkplan. Er is een uitvoeringsagenda Industrie en omwonenden met extra maatregelen. Emissiegegevens van bedrijven worden steeds beter ontsloten via digitale monitoringssystemen, waardoor inzicht in de luchtkwaliteit en naleving toeneemt. Omwonenden en bedrijven worden hier actief bij betrokken.

Gemeente Nijmegen

4.4.2 Maatregel 18: stimuleren voorkomen en beperken emissies bij bedrijven (nieuw)

Maatregel 18: stimuleren voorkomen en beperken emissies bij bedrijven (nieuw)

Beschrijving van de maatregel	De gemeente stimuleert dat bedrijven de uitstoot van schadelijke stoffen naar de lucht voorkomen, beperken of verminderen, en dat zij omwonenden actief betrekken bij hun milieubeleid. Dit gebeurt door bedrijven te informeren, adviseren en ondersteunen bij het nemen van bovenwettelijke maatregelen voor schonere productie en emissiereductie.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Verbeteren luchtkwaliteit • Verminderen van overlast (geur) • Verminderen van natuurbelasting (stikstof) • Verbeteren van samenwerking met andere partijen • Verbeteren van communicatie naar inwoners
Beoogd resultaat	• Lagere uitstoot van schadelijke stoffen door bedrijven door toepassing van vrijwillige of innovatieve maatregelen • Betere communicatie en meer transparantie tussen bedrijven en omwonenden • Versterkte samenwerking tussen gemeente, ODGM, bedrijven en maatschappelijke partners
Afbakening (wat valt er onder)	De maatregel richt zich op het stimuleren van aanvullende (bovenwettelijke) maatregelen door bedrijven om luchtvervuiling te voorkomen of te verminderen. Daaronder vallen: • voorlichting en kennisdeling over emissiereductie en schone technieken; • advisering bij verduurzamingsplannen en investeringskeuzes; en • begeleiding bij participatie en communicatie richting omwonenden. Regulering en handhaven vallen buiten deze maatregel.
Stand van zaken	De uitvoering van deze maatregel bevindt zich in de opstartfase. De gemeente Nijmegen en de Omgevingsdienst Groene Metropool (ODGM) gaan verkennen hoe advies en stimulering van bedrijven het beste kan worden georganiseerd. In 2026 wordt een plan van aanpak opgesteld waarin staat: • hoe bedrijven gericht worden benaderd en ondersteund; • welke voorlichtings- en communicatiekanalen worden ingezet; en • hoe bewonersparticipatie hierbij een vaste plek krijgt. Eerste activiteiten zijn gericht op bedrijven in Nijmegen-West en Weurt, waar veel aandacht is voor industriële emissies en samenwerking met omwonenden. De uitvoering start naar verwachting in de loop van 2026.

Gemeente Nijmegen

4.4.3 Maatregel 19: grip op geurhinder van bedrijven (nieuw)

Maatregel 19: grip op geurhinder van bedrijven (nieuw)

Beschrijving van de maatregel	Geuruitstoot kan in de leefomgeving leiden tot hinder, gezondheidsklachten en gevoelens van ongerustheid. Daarom is, aansluitend op maatregelen 18 en 19, meer aandacht nodig voor het voorkómen en beperken van geurhinder van bedrijven. Ook moet voorkómen worden dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gerealiseerd worden met een te hoge geurbelasting. In nieuw beleid gaan we vastleggen wat beschouwd wordt als aanvaardbare geurbelasting en kijken we in hoeverre we cumulatie van geuren mee kunnen nemen.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Inzicht krijgen in luchtkwaliteit • Verminderen van hinder (geur/rook) • Verbeteren van samenwerking met andere partijen, w.o. gemeente Beuningen en provincie Gelderland • Verbeteren van communicatie naar inwoners
Beoogd resultaat	• Minder geurhinder voor omwonenden • Actueel inzicht in geuremissies, geurbelasting en klachtensituaties • Geen nieuwe geurgevoelige gebouwen op locaties waar de richtwaarde wordt overschreden • Een geactualiseerd en samenhangend geurbeleid dat aansluit bij de Omgevingswet • Verankering van geurregels in het omgevingsplan, gebaseerd op de omgevingsvisie
Afbakening (wat valt er onder)	De maatregel richt zich op (mogelijke) geurhinder veroorzaakt door niet-agrarische bedrijven. Agrarische geurhinder valt buiten de scope van deze maatregel.
Stand van zaken	We werken aan een nieuw beleidskader geur met aangepaste normen, zones en planregels. Dit wordt naar verwachting in 2026 vastgesteld en vormt de basis voor nieuw omgevingsplanbeleid en een betere aanpak van geurhinder in Nijmegen-West en omgeving. Recent is een geuronderzoek uitgevoerd en de landelijke Handreiking geur industrie 2025 vastgesteld. Samen met de provincie Gelderland en de gemeente Beuningen vertalen we deze naar lokaal beleid. Tot die tijd blijft het Gelderse geurbeleid gelden. Aanbevelingen uit het geuronderzoek worden al uitgevoerd, zoals de gezamenlijke kwartaalevaluatie van milieuklachten sinds 2024. Verdere verbeteringen in klachtvalidatie en -afhandeling zijn onderdeel van de Uitvoeringsagenda Nijmegen-West en Weurt. Daarnaast versterken we vergunningverlening, toezicht en handhaving om structurele geurhinder aan te pakken.

Gemeente Nijmegen

4.5 Gezonde inrichting van de stad

4.5.1 Maatregel 20: ontmoedigen houtstook

Maatregel 20: ontmoedigen houtstook

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen voert gerichte communicatie- en voorlichtingsacties uit om het gebruik van houtstook te ontmoedigen en de overlast door rook en geur te verminderen. Dit geldt zowel voor kleinschalige houtstook (zoals haarden en kachels) als voor grootschalige toepassingen. De voorlichting vindt plaats via postercampagnes in abri's, brieven in overlastgebieden, en online campagnes met praktische tips en informatie over minder vervuilend stoken. Daarnaast wordt inwoners duidelijk gemaakt dat houtstook geen duurzaam alternatief is voor aardgasvrij wonen. Ook in de zomer wordt via een kleine campagne aandacht besteed aan vuurkorven en barbecues, om overlast en gezondheidsrisico's te beperken.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Beter beschermen van (kwetsbare) groepen • Verbeteren luchtkwaliteit • Verminderen van overlast (geur/rook) • Verbeteren van communicatie naar inwoners
Beoogd resultaat	Minder overlast door houtrook in woonwijken. Groter bewustzijn bij inwoners over de negatieve gevolgen van houtstook voor gezondheid en luchtkwaliteit. Meer bereidheid om het stookgedrag aan te passen of geheel af te zien van houtstook.
Afbakening (wat valt er onder)	De maatregel richt zich uitsluitend op het ontmoedigen van houtstook via communicatie, bewustwording en gedragsbeïnvloeding. Er worden geen wettelijke beperkingen of verboden ingesteld binnen deze maatregel.
Stand van zaken	De gemeente Nijmegen voert jaarlijks campagnes om houtstook te ontmoedigen en rook- en geurhinder te verminderen, ondersteund door het RIVM en het Schone Lucht Akkoord (SLA). In 2024–2025 loopt een stookbewustwordingscampagne in buurten met veel klachten, aangevuld met een onlinecampagne over de Stookwijzer. In 2025 worden de effecten geëvalueerd en nieuwe communicatiemiddelen ontwikkeld, zoals een flyer die inwoners zelf kunnen verspreiden. Daarnaast is er aandacht voor aardgasvrije wijken en zomeracties over vuurkorven en barbecues.

Gemeente Nijmegen

4.5.2 Maatregel 21: subsidie verwijderen kachel/ rookkanaal (nieuw)

Maatregel 21: subsidie verwijderen kachel/ rookkanaal (nieuw)

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen biedt een subsidieregeling aan om inwoners te stimuleren hun houtkachel of open haard te verwijderen en het rook- of afvoerkanaal permanent te sluiten.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	- Beter beschermen van (kwetsbare) groepen - Verbeteren luchtkwaliteit - Verminderen van overlast (geur/rook)
Beoogd resultaat	Inwoners worden gestimuleerd om te stoppen met houtstoken door hun kachel of haard te laten verwijderen. Hierdoor neemt het aantal houtstokers af, vermindert de rook- en geurhinder, en verbetert de luchtkwaliteit in woonwijken.
Afbakening (wat valt er onder)	De regeling omvat: - het subsidiëren van het verwijderen van kachels en haarden; - het permanent afsluiten van rookkanalen; en - het afvoeren van kachels en haarden door de DAR. Niet onder de regeling vallen: - het alleen dichtmaken van een rookkanaal zonder verwijdering van de kachel of haard; en - het verwijderen van een schoorsteen.
Stand van zaken	De subsidieregeling houtkachels en haarden loopt in 2025 voor het derde jaar en is nieuw opgenomen in het Omgevingsprogramma Luchtkwaliteit. De regeling blijkt goed te worden benut: sinds de start zijn tientallen inwoners overgestapt op een houtvrije manier van verwarmen. De gemeente promoot de regeling actief via de gemeentelijke website, nieuwsbrieven en campagnes over gezonde lucht. In samenwerking met de DAR wordt gezorgd voor een veilige en duurzame afvoer van ingeleverde kachels.

Gemeente Nijmegen

4.5.3 Maatregel 22: afspraken rookkanalen nieuwbouw (nieuw)

Maatregel 22: afspraken rookkanalen nieuwbouw (nieuw)

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen maakt afspraken met ontwikkelaars om te zorgen dat bij nieuwbouwwoningen geen rookkanalen meer worden aangelegd. Dit voorkomt dat nieuwe bewoners houtkachels of open haarden kunnen plaatsen en draagt zo bij aan gezonde en schone lucht in woonwijken. Voor nieuwbouwprojecten in opdracht van de gemeente geldt dit als vaste eis. Bij particuliere ontwikkelaars wordt het sterk ontraden om rookkanalen op te nemen in de bouwplannen.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	- Beter beschermen van (kwetsbare) groepen - Verbeteren luchtkwaliteit - Verminderen van overlast (geur/rook)
Beoogd resultaat	Bij nieuwbouwwoningen in opdracht van de gemeente worden geen rookkanalen meer gebouwd, en bij particuliere nieuwbouwprojecten wordt dit zoveel mogelijk voorkomen. Daarmee wordt de mogelijkheid tot houtstook beperkt, wat leidt tot minder luchtvervuiling en hinder in nieuwe woonwijken.
Afbakening (wat valt er onder)	Geldt voor alle nieuwbouwprojecten die in opdracht van de gemeente worden gerealiseerd. Voor particuliere woningbouw geldt een sterk ontmoedigingsbeleid via overleg en communicatie met ontwikkelaars en architecten.
Stand van zaken	De maatregel bevindt zich nog in de opstartfase. In 2026 wordt onderzocht hoe deze afspraak structureel kan worden vastgelegd in gemeentelijke kaders. In de loop van 2026 volgt een voorstel om dit uitgangspunt vast te leggen in de bouwafspraken en omgevingsplanregels, waarmee Nijmegen verdere houtstook in nieuwe woningen structureel voorkomt.

Gemeente Nijmegen

4.5.4 Maatregel 23: beschermen hoog gevoelige groepen

Maatregel 23: beschermen hoog gevoelige groepen

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen beschermt hooggevoelige groepen door te voorkomen dat voorzieningen die zij gebruiken (zoals woningen, scholen en zorginstellingen) te dicht bij bronnen van luchtverontreiniging worden gebouwd. In de praktijk betekent dit dat gevoelige bestemmingen niet direct langs drukke wegen worden gerealiseerd, omdat gezondheidsrisico's toenemen naarmate de afstand tot de bron kleiner wordt. Bij de inrichting en ontwikkeling van de stad wordt daarom nadrukkelijk rekening gehouden met gezondheid en luchtkwaliteit, door voldoende afstand te houden tussen drukke verkeerswegen en gevoelige functies zoals woningen, woonzorgcentra, kinderdagverblijven, scholen en buitenschoolse opvang.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	- Beter beschermen van hoog gevoelige groepen - Verminderen van overlast (geur/rook) - Verbeteren van communicatie naar inwoners
Beoogd resultaat	De bescherming van hooggevoelige groepen wordt vastgelegd als duidelijk omschreven planregel in het Omgevingsplan van Nijmegen.
Afbakening (wat valt er onder)	Omdat deze maatregel invloed kan hebben op de woningbouwopgave, wordt voor nieuwbouwwoningen een specifieke afstandsnorm ontwikkeld die rekening houdt met stedelijke verdichting. Voor overige gevoelige bestemmingen (zoals scholen, kinderdagverblijven en zorgvoorzieningen) worden de afstandsnormen uit de GGD-richtlijn overgenomen en als planregel opgenomen in het Omgevingsplan.
Stand van zaken	Bij de vaststelling van de Omgevingsvisie in 2025 heeft de gemeenteraad de motie 'Een advies is niet voor niets' aangenomen. Daarin wordt het college opgeroepen om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoveel mogelijk een afstand van 25 meter tussen woningen en drukke wegen te hanteren. Deze motie, samen met eerder uitgevoerde onderzoeken naar luchtkwaliteit en gezondheid, vormt de basis voor de ontwikkeling van een nieuwe planregel in het Omgevingsplan. In 2025-2026 wordt gewerkt aan de uitwerking en juridische verankering van deze regel. Hierbij wordt aangesloten op de GGD-richtlijn en de principes van gezonde verstedelijking uit de Omgevingsvisie. Het doel is om de planregel vóór 2027 vast te stellen, zodat deze kan worden toegepast bij nieuwe woningbouw- en gebiedsontwikkelingen.

Gemeente Nijmegen

4.5.5 Maatregel 24: inzet emissievrije mobiele werktuigen en machines (intern)

Maatregel 24: inzet emissievrije mobiele werktuigen en machines (intern)

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen heeft het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) ondertekend en zich daarmee verbonden aan de landelijke ambitie om bouwactiviteiten volledig emissievrij te maken in 2030.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	- Verbeteren luchtkwaliteit - Verminderen van overlast (geur/rook) - Verminderen van natuurbelasting (stikstof)
Beoogd resultaat	Door het toepassen van Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) wordt een belangrijke bron van stikstof (NO ₂) en andere emissies aangepakt. De uitstoot van schadelijke stoffen tijdens bouwprojecten neemt aanzienlijk af.
Afbakening (wat valt er onder)	SEB wordt toegepast bij alle gemeentelijke projecten waarbij de gemeente zelf opdrachtgever is. Voor projecten van derden (zoals ontwikkelaars en aannemers) geldt SEB nog niet verplicht (zie maatregel 25).
Stand van zaken	De gemeente Nijmegen past het SEB-convenant inmiddels actief toe bij eigen bouw- en infraprojecten. De eerste projecten zijn al uitgevoerd met steun van de Rijksregeling Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB-subsidie). De ervaringen uit deze projecten worden gebruikt om de aanbestedingscriteria en uitvoeringsrichtlijnen verder te verfijnen. Voor 2026 staan opnieuw meerdere gemeentelijke projecten gepland waarin emissievrije bouwmachines worden ingezet, onder andere bij stadsvergroening, infrastructuur en gebiedsontwikkeling. Daarnaast is de gemeente in overleg met aannemers, netbeheerders en de provincie Gelderland om te onderzoeken hoe de SEB-aanpak kan worden uitgebreid naar andere bouwlocaties, zoals binnen de zero-emissiezones en gebieden met een hogere blootstelling aan luchtverontreiniging. De ambitie blijft om richting 2030 alle gemeentelijke bouwprojecten volledig emissievrij uit te voeren en als voorbeeld voor de regio te dienen.

Gemeente Nijmegen

4.5.6 Maatregel 25: inzet emissievrije mobiele werktuigen en machines (extern)

Maatregel 25: inzet emissievrije mobiele werktuigen en machines (extern)

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen onderzoekt hoe de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) ook kan gelden voor projecten waarbij de gemeente geen opdrachtgever is. Omdat de routekaart richting volledig emissieloos bouwen gaat, wordt bekeken hoe de gemeente dit kan faciliteren — onder meer door het realiseren van goede laadvoorzieningen voor elektrisch bouw materieel.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Verbeteren luchtkwaliteit • Verminderen van overlast (geur/rook) • Verminderen van natuurbelasting (stikstof)
Beoogd resultaat	Een aanzienlijke reductie van stikstofuitstoot (NO ₂) bij bouwprojecten, ook buiten gemeentelijke opdrachten, in een periode met een hoge bouwactiviteit door de woningbouwopgave.
Afbakening (wat valt er onder)	• Onderzoek naar het opnemen van SEB-eisen in anterieure overeenkomsten met ontwikkelaars • Onderzoek naar het verwerken van SEB-afspraken in prestatieafspraken met woningcorporaties • Onderzoek naar laad- en energieoplossingen voor elektrisch bouw materieel
Stand van zaken	De maatregel is nieuw. In 2026 worden de eerste plannen uitgewerkt om SEB-eisen te verankeren in overeenkomsten en afspraken met externe partijen en om laadinfrastructuur voor bouwplaatsen te faciliteren.

Gemeente Nijmegen

4.5.7 Maatregel 26: duurzame evenementen

Maatregel 26: duurzame evenementen

Beschrijving van de maatregel	Nijmegen is een stad met veel en diverse evenementen, verspreid over verschillende locaties. Evenementen bieden kansen om verder te verduurzamen, onder andere door de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen. Een belangrijk onderdeel daarvan is het terugdringen van emissies naar de lucht, bijvoorbeeld door het gebruik van dieselaggregaten te beperken en over te stappen op schonere energiebronnen.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Verbeteren luchtkwaliteit • Verminderen van overlast (geur/rook) • Verminderen van natuurbelasting (stikstof)
Beoogd resultaat	Schonere en duurzamere evenementen waarbij minder fossiele brandstoffen worden gebruikt. Hierdoor neemt vooral de uitstoot van stikstofdioxide (NO ₂) merkbaar af.
Afbakening (wat valt er onder)	De maatregel richt zich op het onderzoeken van de noodzaak en haalbaarheid om op verschillende evenemententerreinen vaste stroomaansluitingen ('evenementenstroom') aan te leggen, zodat dieselaggregaten overbodig worden. Totdat dit is gerealiseerd, wordt gekeken naar tijdelijke oplossingen, zoals het gebruik van batterijcontainers of andere emissievrije energievoorzieningen.
Stand van zaken	Op enkele Nijmeegse evenemententerreinen is inmiddels vaste evenementenstroom aanwezig. Door netcongestie ligt de verdere uitbreiding hiervan echter tijdelijk stil. De gemeente onderzoekt samen met netbeheerders, organisatoren en leveranciers hoe de aanleg van extra aansluitingen kan worden versneld, en waar tijdelijke batterijoplossingen het beste inzetbaar zijn. Het streven is om in 2026 voor de belangrijkste evenementenlocaties — zoals Goffertpark, Hunnerpark en Waalkade — een plan van aanpak op te stellen voor emissievrije energievoorziening bij evenementen.

Gemeente Nijmegen

4.5.8 Maatregel 27: samen meten met de stad (citizen science)

Maatregel 27: samen meten met de stad (citizen science)

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen werkt samen met inwoners aan het meten van de lokale luchtkwaliteit (NO ₂ en fijnstof) via citizen science-projecten. Inwoners(groepen) kunnen een plan indienen waarin zij motiveren waarom en waar zij gedurende een halfjaar of jaar metingen willen uitvoeren. Voor de metingen worden Aerocount-sensoren gebruikt, waarvan de data real-time beschikbaar is via een online dashboard. Na afloop van elk meetproject organiseert de gemeente een bijeenkomst waarin de resultaten worden geanalyseerd en toegelicht door de afdeling luchtkwaliteit. Vervolgens start een nieuwe meetronde met andere deelnemende groepen.
--------------------------------------	--

Tactische doelen waar de maatregel aan bijdraagt	- Inzicht krijgen in luchtkwaliteit - Verbeteren van samenwerking met andere partijen - Verbeteren van communicatie naar inwoners
Beoogd resultaat	- Meer betrokkenheid van inwoners bij het onderwerp luchtkwaliteit - Extra meetdata die gebruikt kan worden naast bestaande berekeningen en metingen - Vergroting van het inzicht in lokale variaties in luchtkwaliteit en de factoren die daarop van invloed zijn De resultaten helpen om het bestaande meetnet aan te vullen en te leren van lokale omstandigheden, zonder dat hier automatisch beleidsmaatregelen uit volgen.
Afbakening (wat valt er onder)	Wel: - organiseren van aanmeldrondes; - beoordelen van aanvragen en selecteren van meetlocaties; - organiseren van een startbijeenkomst; - beantwoorden van vragen en monitoren van de voortgang; en - duiden van meetresultaten en organiseren van een eindbijeenkomst. Niet: - het nemen of toezeggen van concrete maatregelen op basis van de meetresultaten.
Stand van zaken	Het GLOBE-project heeft inmiddels één jaar succesvol gedraaid en krijgt een vervolg met nieuwe deelnemende scholen. Het burgermeetproject, waarin inwoners zelf voorstellen kunnen indienen voor meetlocaties, is nieuw en wordt momenteel opgestart. De eerste wervingsronde en pilotmetingen staan gepland voor 2025, waarna de resultaten worden geëvalueerd en het project wordt doorontwikkeld tot een jaarlijks meetprogramma. De gemeente werkt hierbij samen met Aerocount, RIVM, en lokale partners op het gebied van duurzaamheid en burgerparticipatie.

Gemeente Nijmegen

4.5.9 Maatregel 28: binnenklimaat (nieuw)

Maatregel 28: binnenklimaat (nieuw)

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen wil meer inzicht krijgen in de luchtkwaliteit binnenshuis en in de mogelijkheden om deze te verbeteren. Daarbij wordt onderzocht welke rol de gemeente en de GGD kunnen spelen in het adviseren van inwoners over gezonde binnenlucht. Mocht uit het onderzoek blijken dat de gemeente hier een rol in heeft, zullen woningcorporaties en particuliere verhuurders betrokken worden bij het vervolg. De verkenning richt zich op factoren die invloed hebben op de luchtkwaliteit in woningen, zoals ventilatie, stookgedrag, kookgewoonten en bouwkundige eigenschappen.
Tactische doelen waar de maatregel aan bijdraagt	- Verbeteren luchtkwaliteit (binnenshuis) - Verbeteren inzicht in luchtkwaliteit (binnenshuis) - Verbeteren van communicatie naar inwoners over luchtkwaliteit - Beter beschermen van (kwetsbare) groepen
Beoogd resultaat	- Een afgebakend pakket aan maatregelen en adviezen ter verbetering van de luchtkwaliteit in huis, met een duidelijke rolverdeling tussen gemeente, GGD en inwoners. - De resultaten worden gebruikt om inwoners gericht te informeren en te ondersteunen bij het creëren van een gezonde woonomgeving.
Afbakening (wat valt er onder)	De verkenning heeft als doel om te bepalen welke maatregelen en adviezen door de gemeente en de GGD kunnen worden ingezet. Deze kunnen uiteenlopen van: - Gedragsadviezen (bijv. niet binnenshuis roken of houtstoken, goed ventileren) - Voorlichting over ventilatievoorzieningen en onderhoud - Ruimtelijke of bouwkundige adviezen, zoals het situeren van gevoelige ruimten aan de laagbelaste zijde van de woning
Stand van zaken	De maatregel bevindt zich nog in de opstartfase. In 2026 start een verkenning samen met de GGD Gelderland-Zuid om de belangrijkste binnenmilieurisico's in beeld te brengen en te bepalen welke rol de gemeente kan nemen in beleid, communicatie en ondersteuning. Suggesties die gedaan zijn die we onderzoeken: - energiecoaches inzetten; - subsidie voor overschakelen naar elektrisch koken; en - meetinstrumenten beschikbaar stellen.

Gemeente Nijmegen

4.6 Monitoren luchtkwaliteit

4.6.1 Maatregel 29: monitoren en analyseren van de luchtkwaliteit

Maatregel 29: monitoren en analyseren van de luchtkwaliteit

Beschrijving van de maatregel	De gemeente Nijmegen gebruikt gemeentelijke en landelijke data en hulpmiddelen om jaargemiddelde concentraties van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen. Door deze gegevens systematisch te analyseren, ontstaat inzicht in trends en ontwikkelingen in de luchtkwaliteit en kunnen prognoses worden gemaakt voor toekomstige situaties. Deze kennis vormt de basis voor beleid en maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en kwetsbare groepen beter te beschermen.
Tactische doelen waar deze maatregel aan bijdraagt	• Inzicht krijgen in luchtkwaliteit • Beter beschermen van (kwetsbare) groepen • Verbeteren van samenwerking met andere partijen • Verbeteren van communicatie naar inwoners
Beoogd resultaat	De gemeente brengt jaarlijks in beeld hoe de luchtkwaliteit zich ontwikkelt binnen Nijmegen en welke factoren hierop van invloed zijn. Op basis van deze inzichten kunnen: • trends en risico's vroegtijdig worden herkend; • maatregelen gericht worden bijgestuurd; en • inwoners en bestuurders beter worden geïnformeerd over de stand van de luchtkwaliteit en de verwachte ontwikkeling in de komende jaren.
Afbakening (wat valt er onder)	De maatregel omvat het gebruik en samenbrengen van verschillende databronnen en hulpmiddelen, waaronder: • het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) van het RIVM; • het Nijmeegs luchtmeetnet; • het CIMLK-model (Concentratie Informatie Milieukwaliteit Luchtkwaliteit); • lokale luchtkwaliteitsberekeningen; • de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit Nijmegen; en • resultaten van nieuwe onderzoeken en projecten zoals het ToxDown-project. Daarnaast worden ook wagenparkscans en verkeersgegevens gebruikt om emissiebronnen en trends beter te begrijpen.
Stand van zaken	De gemeente Nijmegen voert jaarlijks luchtkwaliteitsanalyses uit. De resultaten worden opgenomen in de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit, die de basis vormt voor beleidsmonitoring en communicatie richting raad en inwoners.

Gemeente Nijmegen

5 Monitoring en evaluatie programma

5.1 Inleiding

Monitoring en evaluatie zijn essentieel om te kunnen beoordelen of de maatregelen bijdragen aan schone lucht en een gezondere leefomgeving. Door jaarlijks inzicht te krijgen in de voortgang, resultaten en trends en door kennis te nemen van de resultaten van nieuwe onderzoeken en projecten zoals ToxDown, kan het programma tijdig worden bijgestuurd of geactualiseerd.

Het doel van de monitoring en evaluatie is:

- inzicht verkrijgen in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Nijmegen;
- volgen van de uitvoering;
- globale inschatting van de kosteneffectiviteit gezondheidswinst van maatregelen;
- signaleren van nieuwe kansen of knelpunten; en
- waar nodig maatregelen aanpassen, versnellen of toevoegen.

Hiermee wordt het Omgevingsprogramma Luchtkwaliteit 2026–2030 een levend document, dat meebeweegt met actuele ontwikkelingen, nieuwe data en beleidsinzichten en inzichten in kosteneffectiviteit. We sluiten daarbij aan bij de gemeentelijke begrotingscyclus.

5.2 Monitoring

5.2.1 Inleiding

Per maatregel zijn er één of meer indicatoren benoemd waarmee we de voortgang van het programma monitoren. Deze zijn opgenomen in onderstaande tabel.

5.2.2 Werken aan schoner vervoer

Werken aan schoner vervoer

Maatregel	Kernprestatie-indicatoren (KPI's)
1. Faciliteren stadslogistieke hubs	- Aantal aangesloten bedrijven - Vermindering aantal ritten met bestelwagens binnenstad (%) - Aantal gebundelde leveringen via hubs
2. Invoering Zero-emissiezones	- Invoeringsdatum (gerealiseerd ja/nee) - Aandeel emissievrije bestel- en vrachtauto's in zone (%) - Aantal verleende ontheffingen
3. Zero-emissieloket en MKB-aanpak	- Aantal mkb-ondernemers dat ondersteuning heeft ontvangen - Aantal uitgevoerde pilots of proefritten - Aandeel mkb-voertuigen emissievrij (%) - Tevredenheid ondernemers over ondersteuning
4. Duurzame OV-concessie	- Aandeel emissievrije bussen (%) - Aantal laadpunten bij busremises - CO₂-reductie t.o.v. 2024 (ton/jaar) - NOx-reductie tov 2024
5. Duurzame concessie doelgroepenvervoer	- Aandeel emissievrije voertuigen binnen AVAN (%) - Aantal elektrische rolstoelbussen - Klanttevredenheid over betrouwbaarheid vervoer
6. Verduurzamen gemeentelijk wagenpark	- Aandeel emissievrije voertuigen (%) - Gemiddelde CO₂-uitstoot gemeentelijk wagenpark (g/km) - Aantal dienstreizen met fiets of OV
7. Weren van brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor	- Aantal en aandeel fossiele brom/snorfietsen in stad - Aantal ingeleverde voertuigen via sloopregeling - Aantal elektrische brom/snorfietsen geregistreerd - Aantal milieuzones ingesteld
8. Duurzame afvalinzameling (DAR)	- Aandeel zero-emissie voertuigen in wagenpark (%) - CO₂-reductie inzameling (ton/jaar) - NOx-emissiereductie - Routekaart verduurzaming vastgesteld (ja/nee)
9. Onderzoeken aanvullende maatregelen	- Actualisatie luchtkwaliteitsanalyse (jaarlijks) - Aantal geïdentificeerde knelpunten - Aantal voorgestelde nieuwe maatregelen

Gemeente Nijmegen

5.2.3 Minder uitstoot van schepen

Minder uitstoot van schepen

Maatregel	Kernprestatie-indicatoren (KPI's)
10. Aanleg walstroom	- Aantal operationele walstroompunten - Aantal en aandeel schepen dat walstroom gebruikt - Vermeden draaiuren generatoren per jaar - NO_x- en PM-reductie (ton/jaar)
11. Korting op haven- en overslaggelden voor schone schepen	- Aantal en aandeel schepen met Green Award of emissielabel - Regionale harmonisatiekorting vastgesteld (ja/nee)
12. Elektrisch varen (Zero Emission Services)	- Realisatie laad-/wisselstation (ja/nee) - Aantal elektrische schepen dat gebruikmaakt van ZES-systeem
13. Waterstof voor Rijn-Alpine corridor (CONDOR)	- Deelname aan CONDOR-sessies (aantal) - Oplevering businesscase (ja/nee) - Realisatie waterstoftanklocatie voorbereid (ja/nee)

Maatregel	Kernprestatie-indicatoren (KPI's)
14. Lobby schone binnenvaart	- Aantal samenwerkingsverbanden en convenanten - Aantal uitgevoerde pilotprojecten
15. Meetnet luchtverontreiniging langs de Waal	- Aantal meetlocaties actief - Beschikbaarheid data voor inwoners (ja/nee)
16. Routekaart zero-emissie binnenhaven	- Routekaart vastgesteld (ja/nee) - Aantal opgenomen maatregelen - Percentage havenactiviteiten emissievrij gepland in 2030

Gemeente Nijmegen

5.2.4 Schone Nijmeegse bedrijven

Schone Nijmeegse bedrijven

Maatregel	Kernprestatie-indicatoren (KPI's)
17. Reguleren en handhaven emissies van bedrijven (ODGM)	- Aantal goedgekeurde VRP's - ZZS - Trend emissies (NO_x en fijnstof en andere stoffen w.o. ZZS) per jaar
18. Stimuleren emissiereductie bij bedrijven	Aantal adviesgesprekken en bijeenkomsten
19. Grip op geurhinder van bedrijven	- Nieuw geurbeleidskader vastgesteld (ja/nee) - Aantal geurklachten per jaar - Aantal geactualiseerde vergunningen met geurvoorwaarden

Gemeente Nijmegen

5.2.5 Gezonde inrichting van de stad

Gezonde inrichting van de stad

Maatregel	Kernprestatie-indicatoren (KPI's)
20. Ontmoedigen houtstook	- Aantal verschillende communicatiekanalen per jaar - Aantal inwoners bereikt via campagne - Aantal meldingen houtrookoverlast
21. Subsidie verwijderen kachel/rookkanaal	- Aantal toegekende subsidies - Aantal verwijderde kachels/haarden
22. Afspraken rookkanalen nieuwbouw	Aantal en aandeel nieuwbouwprojecten zonder rookkanalen
23. Beschermen hooggevoelige groepen	- Planregel in omgevingsplan vastgesteld (ja/nee) - Aantal projecten waarbij 25m-afstandsnorm toegepast - Aantal nieuwe gevoelige functies nabij drukke wegen
24. Emissievrije mobiele werktuigen (intern)	- Aantal gemeentelijke SEB-projecten per jaar - Aandeel emissievrije bouwmachines (%)
25. Emissievrije mobiele werktuigen (extern)	- Aantal projecten van derden met SEB-eisen - Aantal gerealiseerde bouwplaats-laadpunten - SEB-afspraken opgenomen in overeenkomsten (ja/nee)
26. Duurzame evenementen	Aantal evenementlocaties met vaste stroomvoorziening

Gemeente Nijmegen

5.2.6 Monitoring en gezondheid

Monitoring en gezondheid

Maatregel	Kernprestatie-indicatoren (KPI's)
27. Samen meten met de stad (citizen science)	- Aantal deelnemende groepen/inwoners - Aantal actieve sensoren - Aantal publicaties/resultaten gedeeld met inwoners
28. Binnenklimaat (nieuw)	- Verkenning binnenlucht afgerond (ja/nee) - Aantal adviezen of factsheets ontwikkeld - Aantal inwoners bereikt met voorlichting
29. Monitoren en analyseren luchtkwaliteit	- Jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit opgeleverd (ja/nee) - Aantal toetspunten waar, volgens prognose van het CIMLK, overschrijding plaatsvindt in 2030 neemt af (ja/nee) - Concentraties op meetpunten in Nijmegen nemen af (ja/nee)

Gemeente Nijmegen

Deze indicatoren worden waar mogelijk kwantitatief gemeten en aangevuld met kwalitatieve toelichting op de voortgang en context.

5.3 Evaluatie en actualisatie

5.3.1 Jaarlijkse evaluatiecyclus

De uitvoering van het programma wordt jaarlijks geëvalueerd volgens een vaste cyclus, die aansluit op de gemeentelijke planning- en control cyclus en de rapportageverplichtingen vanuit het Schone Lucht Akkoord.

Jaarlijkse evaluatiecyclus

Periode	Activiteit	Resultaat
Januari - maart	Verzamelen van meetgegevens (NO ₂ , PM ₁₀ , PM _{2.5}) en uitvoeringsinformatie van partners zoals ODGM, GGD, DAR, RIVM	Basis voor voortgangsrapportage
April - juni	Analyseren van data, bepalen van trends en knelpunten, actualiseren van indicatoren	Jaarlijkse evaluatie luchtkwaliteit
Juli - september	Overleg met partners en betrokkenen (provincie, ODGM, GGD, bewonersgroepen)	Gezamenlijke reflectie en bijsturing
Oktober - december	Waar nodig opstellen van een actualisatievoorstel	Actualisatiebesluit college van B&W

Gemeente Nijmegen

De resultaten worden jaarlijks gebundeld in de Rapportage Luchtkwaliteit Nijmegen. Deze rapportage vormt input voor de programmabegroting en voor de landelijke rapportage binnen het Schone Lucht Akkoord.

5.3.2 Actualisatie van het programma

Het Omgevingsprogramma Luchtkwaliteit wordt zo nodig geactualiseerd op basis van de resultaten van de evaluatie. Wanneer wordt besloten tot actualisatie dan verloopt dit via een lichte procedure onder verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en wethouders:

- **Evaluatie en analyse:** de resultaten uit de jaarlijkse monitoring worden samengebracht in de rapportage luchtkwaliteit.
- **Actualisatiebesluit:** het college stelt op basis daarvan vast of en zo ja welke maatregelen worden aangepast, toegevoegd of afgerond. Voorafgaand aan het besluit tot actualisatie wordt de raad geïnformeerd over de voorgenomen wijzigingen en het voorgenomen moment van besluitvorming.
- **Publicatie:** Wanneer het programma wordt geactualiseerd wordt de geactualiseerde versie digitaal beschikbaar gesteld en gedeeld met partners.
- **Informatie aan de raad:** de gemeenteraad wordt jaarlijks geïnformeerd via een raadsbrief en de programmabegroting.

Zo blijft het programma actueel, flexibel en gericht op continue verbetering, terwijl de langetermijndoelen richting 2030 behouden blijven.

5.3.3 Integrale evaluatie in 2030

Aan het einde van de programmaperiode (2030) vindt een integrale evaluatie plaats.

Hierin wordt vastgesteld:

- of de doelstellingen voor luchtkwaliteit en gezondheid zijn bereikt;
- welke maatregelen effectief zijn gebleken; en
- welke aanbevelingen gelden voor een nieuw programma na 2030.

De uitkomsten van deze eindbeoordeling vormen de basis voor het volgende Omgevingsprogramma Luchtkwaliteit 2031–2036.

6 Organisatie en samenwerking

Om de maatregelen in dit omgevingsprogramma uit te voeren zijn veel mensen van zowel van binnen als van buiten de gemeente nodig. In onderstaande tabel staan de verschillende rollen en verantwoordelijkheden opgenomen.

Verschillende rollen en verantwoordelijkheden

Rol/ functie	Organisatie/ afdeling	Verantwoordelijkheden
Bestuurlijk opdrachtgever	Portefeuillehouder Duurzaamheid en Milieu namens het college	Formuleren van doelen en prioriteiten, vaststellen van de kaders, beschikbaar stellen van middelen, rapportage aan de raad.
Ambtelijke opdrachtgever	Manager team Duurzame leefomgeving	Budgethouder, Uitvoeringscapaciteit, rapportage aan het college.
Programmaleider	Strategisch adviseur Luchtkwaliteit, afdeling Duurzame leefomgeving	Algehele coördinatie, rapportage aan ambtelijk opdrachtgever
Projectleiders Luchtkwaliteit	Diverse adviseurs luchtkwaliteit, afdeling Duurzame leefomgeving en mobiliteit.	Uitvoering maatregelen, monitoring, samenwerking met externe partijen. Interne en externe communicatie, participatie rondom maatregelen.
Communicatieadviseur	Afdeling Communicatie	Advisering bij interne en externe communicatie, participatie
Extern adviseur	GGD, ODGM, RIVM	Onderzoek, metingen, advies

Gemeente Nijmegen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van alle stakeholders die genoemd worden in het Omgevingsprogramma Luchtkwaliteit 2026–2030 van de gemeente Nijmegen. Per stakeholder is aangegeven wat hun rol is en bij welke maatregel(en) zij betrokken zijn.

Rol stakeholders

Stakeholder	Rol/ bijdrage	Betrokken maatregel (nummer)
Overleggroep luchtkwaliteit en gezondheid	Signaleringsfunctie wat er speelt in Nijmegen, klankbordgroep bij vormen van nieuwe maatregelen en beleid.	Alle maatregelen
Omgevingsdienst Groene Metropool (ODGM)	Vergunningverlening, toezicht, handhaving, advies, samenwerking met bedrijven en bewoners	15, 17, 18, 19, 29
Provincie Gelderland	Coördinatie, financiering, kennisdeling, samenwerking in mobiliteit en TPN-West, geurbeleid en binnenvaart	3, 5, 7, 10, 13, 16, 19, 24, 25

Stakeholder	Rol/ bijdrage	Betrokken maatregel (nummer)
Gemeente Beuningen	Samenwerking geurbeleid en luchtkwaliteit grensgebied (TPN-West)	19
Regio Arnhem–Nijmegen	Coördinatie vervoer, afvalinzameling en logistiek	4, 5, 8
BVO DRAN	Uitvoering en monitoring van doelgroepenvervoer	5
DAR	Afvalinzameling, elektrificatie wagenpark, afvoer oude kachels	8, 21
ARN	Laadinfra en energievoorziening voor o.a. busremise	4
GelrePort (Arnhem, Nijmegen, Tiel)	Havensamenwerking, verduurzaming binnenhavens, kortingssysteem schone schepen	11, 16
Rijksoverheid / Ministerie van I&W	Landelijk beleid, regelgeving, subsidies (ZES, walstroom, binnenvaart)	2, 3, 10, 13, 16, 19
Netbeheerder Liander	Laadcapaciteit en stroomvoorziening voor mobiliteit, walstroom en bouw	4, 10, 24, 25
Ondernemersverenigingen / logistieke partijen (City Hub, HUB010, PostNL, DHL)	Uitvoering duurzame stadslogistiek, samenwerking met gemeente	1, 2, 3
MKB-bedrijven / ondernemers	Doelgroep voor zero-emissieloket, advies, pilots, gedragsstimulering	3
Vervoerders (OV-bedrijven)	Uitvoering zero-emissie openbaar vervoer in concessie ANF	4
Aannemers en ontwikkelaars	Toepassing SEB-principes, emissievrije bouwmaschinen, nieuwbouw zonder rookkanalen	22, 24, 25
Evenementenorganisatoren en leveranciers	Verminderen uitstoot bij evenementen via vaste stroom of batterijoplossingen	26
Bedrijven op TPN-West	Vermindering emissies, samenwerking en communicatie met omwonenden, walstroom, verduurzaming havenactiviteiten	10, 17, 18, 19
ENGIE	Terrein voor laad- en wisselstation (ZES, waterstof), energie-infrastructuur	12, 13
Oost NL	Partner bij innovatieprojecten, financiering en economische verankering	12, 13, 14
BCTN	Containerterminal, partner elektrisch varen (ZES)	12
Zero Emission Services (ZES)	Ontwikkeling batterijcontainersysteem voor binnenvaart	12
RH ₂ INE-netwerk (Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence)	Internationaal netwerk voor waterstofvaart	13, 14
CONDOR H ₂ -projectgroep	Onderzoek naar haalbare businesscase waterstof-elektrische binnenvaart	13
Green Ports Nederland	Kennisnetwerk duurzame havens en logistiek	14
Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen	Partner in intentieverklaring duurzame Rijnbinnenvaart	14
Scheepvaartbedrijven (Green Award e.a.)	Gebruikers walstroom, deelname duurzaamheidsregeling	11, 14
RIVM	Monitoring, metingen, data-analyse, burgermeetprojecten	15, 27, 29
DCMR Milieudienst Rijnmond en ILT	Beheer e-noses, toezicht op ontgassing binnenvaart	15
GGD Gelderland-Zuid	Advies gezondheid, binnenklimaat, afstandsnormen gevoelige groepen	Alle maatregelen. specifiek 19, 23, 28

Stakeholder	Rol/ bijdrage	Betrokken maatregel (nummer)
Kennisinstellingen	Onderzoek langzamer varen, luchtmetingen, emissies	14, 15, 27
Inwoners / wijkgroepen	Participatie, citizen science, communicatie over luchtkwaliteit	18, 20, 21, 27
Omwonenden van industrie	Betrokken bij emissiebeleid, geur, communicatie	17, 18, 19
Scholen (GLOBE-project)	Luchtkwaliteitsmetingen met Aerocount-sensoren	27
Maatschappelijke organisaties / duurzaamheidsinitiatieven	Samenwerking in communicatie en participatieprojecten	18, 27
Schone Lucht Akkoord (SLA)	Landelijk samenwerkingsprogramma over luchtkwaliteit	20, 29
Aerocount	Leverancier sensoren citizen science-project	27
CIMLK / Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (RIVM)	Modelinstrumenten en dataplatforms voor monitoring	29

Gemeente Nijmegen

7 Financiën

In onderstaande tabel worden de bedragen per thema genoemd. Deze begroting sluit aan bij de stadsbegroting. Er is geen aanvullende financiering nodig om de maatregelen uit te kunnen voeren. De uren vanuit de gemeente zijn hierin niet meegenomen.

Financiën

Hoofdstuk	2026	2027	2028	2029	2030
Werken aan schoner vervoer	€320.000*	€420.000*	€510.000*	€410.000*	€310.000*
Minder uitstoot van schepen	€95.000	€45.000	€45.000	€45.000	€45.000
Schone Nijmeegse bedrijven	€80.000	€50.000	€50.000	€50.000	€50.000
Gezonde inrichting van de stad	€83.000	€73.000	€73.000	73.000	€73.000
Monitoren	€100.000	€125.000	€110.000	€135.000	€120.000
Totaal	€678.000	€713.000	€788.000	€713.000	€598.000

Gemeente Nijmegen

*Inclusief 2ft voor beheerkosten van de Zero Emissie zones Stadslogistiek.

Bijlage II Participatieverslag

1 Aanleiding

De gemeente Nijmegen werkt aan schone lucht in de stad. Om dit te bereiken hebben we in 2020 een uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit gemaakt, met daarin verschillende maatregelen om te zorgen voor een schone lucht. Dit uitvoeringsprogramma hebben we nu geactualiseerd. We hebben enkele oude maatregelen eruit gehaald, bestaande maatregelen verbeterd en nieuwe maatregelen toegevoegd. Dit omgevingsprogramma is daar het resultaat van. Hier heeft iedereen een bijdrage aan kunnen leveren.

2 Kaders

Het beleid over luchtkwaliteit is niet veranderd. Dit staat in de omgevingsvisie genoemd onder de hoofdlijn 'sociale en gezonde stad': we zorgen voor een gezond milieu. Hier hoort ook een goede luchtkwaliteit bij. Ook de financiering van het programma blijft gelijk. Er is ruimte om nieuwe maatregelen toe te voegen, maar hier is niet meer geld voor.

3 Stakeholders

Schone lucht is voor iedereen in Nijmegen belangrijk. Er zijn verschillende stakeholders die hierover meepraten. De GGD, de provincie Gelderland, het Longfonds, Schone Lucht Nijmegen en betrokken bewoners. Met deze partijen zijn verkennende gesprekken gevoerd waarin zij hebben aangegeven wat ze belangrijk vinden. Een samenvatting van deze verslagen is terug te vinden in paragraaf 6. Belangrijke stakeholders van ons omgevingsprogramma zijn natuurlijk ook bewoners van Nijmegen. We hebben via een vragenlijst aan het stadspanel gepeild hoe het draagvlak van bepaalde maatregelen is, met name wat betreft mobiliteit en houtstook omdat deze maatregelen Nijmegenaren het meest direct raken. De samenvatting van dit onderzoek is te lezen in paragraaf 7.

4 Participatiebijeenkomst 3 november

Op 3 november 2025 heeft de overleggroep luchtkwaliteit en gezondheid in aanwezigheid van de GGD en vertegenwoordiging vanuit het Longfonds gesproken over het Omgevingsprogramma Luchtkwaliteit. Hier was de ruimte om met elkaar, de ambtenaren en de wethouder in gesprek te gaan over de maatregelen en het programma in z'n geheel. Belangrijke thema's die zijn besproken in het plenaire gedeelte van deze bijeenkomst zijn het verbieden van houtstook, de gezondheidswinst en prioritering van de maatregelen.

5 Welke input is opgehaald en wat hebben we ermee gedaan?

De reacties op het concept omgevingsprogramma waren positief en constructief. Er zijn diverse punten opgehaald in alle fases van de participatie waar we het uiteindelijke programma mee hebben verbeterd.

Al in de verkennende gesprekken heeft het Longfonds de vraag gesteld of de gemeente niet wat zou moeten doen aan het binnenklimaat. Dit is maatregel 28 geworden. Hierin stellen we voor te onderzoeken wat de mogelijkheden van de gemeente zijn om op dit onderwerp wat te betekenen. In de bijeenkomst werden nog meer suggesties gedaan die nu benoemd zijn in de maatregel en die we onderzoeken in de verdere uitwerking. Van de provincie is nog de tip ontvangen dat TNO hier veel onderzoek naar gedaan heeft, ook dat nemen we mee in de verdere uitwerking.

Tijdens de verkennende gesprekken en de participatiebijeenkomst is een houtstookverbod uitvoerig besproken. Hierop is aangegeven dat een houtstookverbod op dit moment niet aan de orde is, omdat er in dit programma geen nieuw beleid wordt vastgesteld. Daarnaast is ook nog onduidelijk hoe handhaving op een houtstookverbod eruit zou moeten zien. Op dit onderwerp zijn ook nog twee schriftelijke reacties gekomen die hieronder in paragrafen 8 en 9 zijn weergegeven.

Op 3 november is gevraagd naar welke maatregelen de grootste gezondheidswinst op zullen leveren en of er ook niet op die manier geprioriteerd zou moeten worden in het programma. De GGD gaf hier meteen al aan dat het niet eenvoudig is om specifieke gezondheidswinst per maatregel te bepalen en dat juist een breed palet aan maatregelen die elkaar versterken gezamenlijk zorgen voor vooruitgang op alle vlakken. Daarnaast hebben we de financiële ruimte om alle maatregelen uit te voeren, dus het is in die zin ook niet nodig om te prioriteren. Uiteindelijk gaat het dus vooral om de kosteneffectiviteit van alle maatregelen samen. Wel zullen we bij de jaarlijks evaluatie de globale kosteneffectiviteit ten aanzien van gezondheidswinst in beeld brengen. Hieruit kunnen we conclusies trekken of we het geld aan de juiste maatregelen uitgeven en zo nodig bijsturen.

Ook is bij een aantal onderwerpen opgemerkt dat studenten van de opleiding gedragsverandering aan de Radboud Universiteit onderzoek kunnen. Het gaat dan om onderzoek naar hoe gewenst gedrag voor schonere lucht gestimuleerd kan worden. Er is contact met de RU om studenten de mogelijkheid te bieden hier stage te komen lopen. Dit is ook toegevoegd bij paragraaf 3.7 bij de uitgangspunten bij de uitvoering.

Er is ook een aantal suggesties gedaan die op dit moment geen plek gekregen hebben in het omgevingsprogramma, zoals een rookverbod op terrassen en bij sportverenigingen, rookvrije vierdaagse en een vuurwerkverbod. Op dit moment zien we geen mogelijkheid deze suggesties op te nemen als maatregel.

6 Samenvatting verkennende gesprekken participatie Omgevingsprogramma luchtkwaliteit

In het voorjaar van 2025 zijn gesprekken gevoerd met verschillende stakeholders over de actualisatie van het uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit. We hebben partijen gevraagd op welke manier ze betrokken willen worden, wat ze belangrijk vinden en op welke manier ze kunnen en willen bijdragen. Hieronder vatten we de gesprekken in hoofdpunten samen.

Longfonds en Schone Lucht Nijmegen

We praten over houtstook, dat is een erg belangrijk thema waar mensen veel last van hebben. Net als Amersfoort en Utrecht zou de gemeente Nijmegen ook een volledig houtstookverbod in moeten voeren. Zowel voor binnen als buiten, zo spoedig mogelijk. Ook vinden de gesprekspartners het belangrijk om breder te communiceren. Als we schone lucht willen, moet iedereen iets doen. Mensen kunnen bijvoorbeeld de auto vaker laten staan. Daar kan de gemeente een rol in hebben.

Er zijn ook suggesties voor nieuwe maatregelen: bijvoorbeeld voorlichting over de kwaliteit van binnenlucht. Ook wordt een vuurwerk verbod mét handhaving genoemd. Ook is de focus om minder roken (op straat) voor een rookvrije generatie. En zouden we de terrassen tijdens de Vierdaagse rookvrij kunnen maken.

Ook wordt aangevuld dat het meten van uitstoot in diverse wijken van industrie, verkeer en scheepvaart en houtstook belangrijk is. Bij overschrijding van normen moet er dan gemeld kunnen worden door mensen met meetinstrumenten. Het RIVM biedt daar ondersteuning voor en de GGD kan daar verder mee aan de slag.

GGD

Luchtkwaliteit is heel erg belangrijk want het heeft een grote impact op onze gezondheid. De GGD vindt het belangrijk om hierbij gehoord te worden, omdat ze hier goed op kunnen adviseren. De GGD ziet kansen om lucht en geluid aan elkaar te koppelen. Bijvoorbeeld minder auto's levert minder geluid op én minder uitstoot. In stedelijk gebied liggen de meeste kansen voor verbetering van de luchtkwaliteit bij maatregelen gericht op verkeer en houtrook. De actualisatie van het uitvoeringsprogramma biedt kansen voor verbetering van de aanpak van houtstook. Op dit moment krijgt de industrie veel aandacht, maar de industrie is een minder grote bron en stoot meestal uit hoge schoorstenen uit. Geurbelasting bij industrie is wel een belangrijk thema.

Het versterken van de adviesrol van de GGD in het gemeentelijk proces zou een maatregel kunnen zijn. Ook geeft de GGD aan dat zij een rol kunnen spelen in het organiseren van bijeenkomsten voor bewoners waar voorlichting wordt gegeven.

Provincie Gelderland

De provincie is zelf bezig met een omgevingsprogramma en wil graag samenwerken op dit onderwerp. Ze noemen de gemeente Nijmegen een voorloper in dit onderwerp en stellen voor dat Nijmegen ook andere gemeenten binnen de provincie kan helpen en ondersteunen met het luchtkwaliteit beleid en het maken van zulke programma's. Verder spreken we over verschillende mogelijke samenwerkingen en mogelijke financiering vanuit het Rijk.

Overleggroep luchtkwaliteit en gezondheid

Vooruitlopend op het actualiseren van dit programma hebben we in het najaar hierover gesproken met de overleggroep luchtkwaliteit en gezondheid. Deze groep bestaat uit betrokken wijkvertegenwoordigers en bewoners van Nijmegen. We hebben tijdens deze sessie input opgehaald over de verschillende bronnen en gevraagd waar de focus zou moeten liggen. In het voorjaar hebben we met één vertegenwoordiger van deze groep nog een verdiepend gesprek gehouden.

In dat gesprek vertelde de bewoner blij te zijn dat de gemeente beleid heeft om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het belangrijkste daaraan is volgens hem dat er gemeten wordt op de juiste plekken. Waar het voor de mensen telt. Langs wegen en bij de industrie. Hier kunnen ook Nijmegenaren zelf een rol in spelen. Het is ook belangrijk om wijkraden te betrekken en themabijeenkomsten te organiseren. Niet alleen met de gemeente, maar ook met andere partijen die hier een rol in spelen. Zoals bijvoorbeeld het RIVM, TNO, GGD, maar ook milieuorganisaties zoals MOB, Milieucentraal en bijvoorbeeld huisartsen en longartsen. En vooral luisteren naar de bewoners is daarin heel belangrijk.

7 Samenvatting onderzoek stadspanel O&S

Anleiding en vraagstelling

Dit onderzoek gaat over draagvlak onder Nijmegenaren voor bestaande en nieuwe maatregelen. Dit om ons uitvoeringsprogramma "Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit, Uitvoeringsprogramma 2020-2030" aan te scherpen. Daarbij ligt de focus op voor huishoudens relevante beleidsmaatregelen van de gemeente: mobiliteit en houtstook. We verzamelden in augustus 2025 informatie middels een stadspanelpeiling met bijna 2.600 deelnemers.

Luchtkwaliteit thema voor burgers

'Luchtkwaliteit' verwijst naar hoe schoon of vervuild de lucht is die we inademen. Het geeft aan hoeveel schadelijke stoffen of verontreinigingen er in de lucht zitten. Duidelijk is dat de luchtkwaliteit in Nijmegen een relevant thema is voor veel panelleden:

- Men denkt soms na over de luchtkwaliteit om zich heen.
- Er zijn zorgen over de luchtkwaliteit op plaatsen in de stad.
- Een bepaalde groep geeft aan soms klachten te ervaren die die zijn te relateren aan luchtkwaliteit.
- Een grote meerderheid vindt het belangrijk dat gemeente luchtvervuiling in Nijmegen terugdringt.
- Luchtvervuilingsbronnen waar de gemeente zich vooral zou moeten richten zijn volgens het panel industrie, verkeer en scheepvaart. De eigen rol (als huishoudens) wordt minder belangrijk gevonden.

Draagvlak bestaande mobiliteitsmaatregelen

Het verkeer is een belangrijke oorzaak van luchtvervuiling in Nijmegen. De afgelopen jaren zijn er maatregelen genomen voor verkeer, die helpen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Staan Nijmeegse panelleden er positief tegenover? Maatregelen waarover veel panelleden positief zijn (groter draagvlak):

- Sterk vervuilende brommers en snorfietsen mogen niet in bepaalde gebieden (milieuzones) komen (zero emissie zones).
- Openbaar vervoer in de stad mag geen schadelijke stoffen meer uitstoten.
- Sterk vervuilende zakelijke busjes en vrachtwagens mogen niet in bepaalde gebieden (milieuzones) komen (zero emissie zones).
- We moedigen inwoners aan om anders te reizen, bijvoorbeeld minder vaak de auto en vaker openbaar vervoer of fiets.

Maatregelen waarover naar verhouding minder panelleden positief zijn (geringer draagvlak):

- We willen meer bouwprojecten zonder luchtvervuiling laten uitvoeren.
- We stimuleren deelvervoer, zoals het delen van auto's.

Meer bekende maatregelen zijn overigens het autoluw maken van de binnenstad en de milieuzones voor zakelijke bestel- en vrachtwagens (binnenstad, campus Heijendaal en Hof van Holland), deelvervoer zoals deelauto's en deelfietsen en de Park en Ride-terreinen aan de rand van de stad. Minder bekende maatregelen zijn de milieuzones voor brom- snorfietsen, het stimuleren van gebruik van schone voertuigen in de bouw en het project 'Autodelen met bekenden'.

Draagvlak voorgenomen maatregelen mobiliteit

Er is ook gevraagd naar meningen over nieuwe maatregelen voor verkeer. Wat vinden panelleden van de bepaalde voorstellen, gericht op het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit?

Maatregelen waarover veel panelleden positief zijn (groter draagvlak):

- Het aantal breng- en afhaalpunten voor pakketjes in de stad verhogen, zodat er minder verkeer in de straten is.
- Meer gebieden (milieuzones) toevoegen waar vervuilende brommers en vervuilende zakelijke busjes/vrachtwagens niet mogen komen.

Maatregelen waarover naar verhouding minder panelleden positief zijn (geringer draagvlak):

- Naast vervuilende brommers en vrachtwagens ook andere vervuilende voertuigen (bijvoorbeeld oude personenauto's) verbieden in bepaalde gebieden.
- Deelvervoer zoals het delen van auto's of fietsen aanmoedigen door voorlichting en subsidies.

Draagvlak voorgenomen maatregelen houtstook particulieren

Ook het verbranden van hout heeft invloed op de luchtkwaliteit in Nijmegen. Wat vindt het panel van nieuwe, mogelijke maatregelen om de luchtvervuiling door houtstook te verminderen? Denken panelleden er positief of negatief over?

Maatregelen waarover veel panelleden positief zijn (groter draagvlak):

- Verbod op houtverbranding in Nijmegen bij code rood en oranje in de stookwijzerapp van het RIVM.
- Verbod op buitenverbranding (bijvoorbeeld vuurkorven of pizzaovens) bij code rood/oranje in de stookwijzer van het RIVM.
- Mensen ontmoedigen om hout te stoken als alternatief voor centrale verwarming.
- Mensen ontmoedigen om hout te stoken voor sfeer in huis.
- Verbieden van rookkanalen (schoorstenen) bij nieuwbouw.

Maatregelen waarover naar verhouding minder panelleden positief zijn (geringer draagvlak):

- Een verbod op het verbranden van hout in heel Nijmegen.
- Wijken aanwijzen waar niet meer met hout gestookt mag worden (houtstook vrije wijken).

Suggesties en reacties

Panelleden kregen verschillende mogelijkheden om de luchtkwaliteit in Nijmegen te verbeteren voorgelegd. Hebben zij daarnaast zelf ook ideeën of suggesties? Op basis van de open antwoorden en op volgorde van frequentie zijn dit de meest genoemde suggesties van panelleden:

- Verkeer: veel inwoners opperen maatregelen voor minder en langzamer (gemotoriseerd) verkeer, betere doorstroming en autoluwe zones om zo de uitstoot te verminderen en de luchtkwaliteit direct te verbeteren.
- Vergroening: er is veel steun om de stad te vergroenen door aanplant van bomen, groene daken/gevels en het vervangen van stenen door planten.
- Industrie en bedrijven: respondenten pleiten voor strengere emissienormen, betere monitoring, handhaving en waar mogelijk verplaatsing van vervuilende bedrijven uit woonwijken.
- Scheepvaart en binnenvaart: deze worden vaak aangehaald als grote, relatief onderbelichte bron van luchtvervuiling, met ideeën voor strengere regelgeving, monitoring en walstroomvoorzieningen.
- Houtstook, BBQ, vuurkorven en particuliere verbranding: inwoners wijzen op de hinder en gezondheidsrisico's van particuliere houtstook, vuurkorven en barbecues als bron van luchtverontreiniging en pleiten voor verbod of strengere handhaving.
- Openbaar vervoer en deelmobiliteit: betaalbaar, toegankelijk, betrouwbaar en schoon openbaar vervoer en deelmobiliteit worden gezien als essentieel alternatief voor de auto.
- Handhaving, monitoring en transparantie: respondenten benadrukken het belang van consequente handhaving, meer luchtkwaliteitsmeting en het delen van informatie met inwoners.
- Subsidie, stimulering en beloning: er worden diverse beleidssuggesties gedaan om gewenst gedrag financieel, praktisch of sociaal te stimuleren. Denk aan subsidies voor elektrische vervoersmiddelen, alternatieve verwarmingsmethoden of vergroening van particuliere tuinen.
- Evenementen en vuurwerk: beperken of verbieden van vuurwerk en vervuilende (massa-)evenementen wordt door verschillende inwoners als aanvullende maatregel voorgesteld.
- Roken en dampen in de openbare ruimte: enkele inwoners willen het buiten roken, vaperen en sisha's in de openbare ruimte beperken vanwege hinder en luchtverontreiniging.

8 Reactie Schone Lucht Nijmegen

Schone Lucht Nijmegen is een initiatief van 25 Nijmegenaren die (gezondheids)klachten ervaren door hout- en pelletstook en of zich zorgen maken over de schade daarvan op gezondheid, milieu en klimaat. De reactie van Schone Lucht Nijmegen op het concept Omgevingsprogramma Luchtkwaliteit 2026-2030 betreft dan ook alleen de luchtvervuiling veroorzaakt door hout- en pelletstook in Nijmegen.

De lucht in Nijmegen is gezonder en schoner staat in het omgevingsprogramma, maar zo ervaren de leden van Schone Lucht Nijmegen dat niet. Zij hebben in toenemende mate overlast van en gezondheidsklachten door hout- en of pelletstook. Het gaat dan om stook in houtkachels, open haarden, vuurkorven, houtvuren, pelletkachels en barbecues. Uit cijfers blijkt ook dat Nederlanders afgelopen jaren meer hout en pellets zijn gaan stoken en dat de verkoop van stookinstallaties sterk is gestegen.

De overlast wordt ervaren middenin woonwijken - waar de gemeente Nijmegen de luchtkwaliteit niet meet - en daar zorgt voor grote, hyperlokale uitstoot van zeer hoge concentraties fijnstof, PAK's, benzeen, etc., die de buitenlucht sterk vervuult en huizen van omwonenden binnendringt. Over de schadelijkheid van hout- en pelletstook voor de gezondheid wordt steeds meer duidelijk. Particuliere houtstook is de grootste bron van fijnstof PM 2.5, dat nu ook in verband gebracht met diverse soorten kanker, dementie en orgaanfalen, naast de al bekende long-, hart- en vaatziekten.

Gezien bovenstaande heeft Schone Lucht Nijmegen de volgende aanmerkingen op het omgevingsprogramma:

- De gemeente meet de luchtkwaliteit niet middenin woonwijken waar veel houtrookuitstoot plaatsvindt. Volgens hoogleraar Lars Hein kunnen enkele brandende houtkachels in een wijk zorgen voor 80 % van de luchtvervuiling in de omgeving. Een meting van twee weken lang (twee jaar geleden) in een Nijmeegse buurt met houtstokers gaf in beide weekends een permanente overschrijding van fijnstof PM 2.5 met tien tot twintig keer de WHO-advieswaarden aan. Ook doordeweeks werden deze waarden geregeld bereikt, met nog hogere uitschieters na het aansteken of aanvullen van een houtkachel.
- De gemeente zet in op ontmoediging door voorlichting. Volgens GGD Gelderland-Zuid zal voorlichting/gedragsverandering nauwelijks invloed hebben op het inperken van de houtrookuitstoot. Recent gaf de GGD dit ook al aan in de gemeenteraad Arnhem, waar een houtstookverbod werd besproken. Er wordt te veel verwacht van gedragsverandering. Dat 80% van de stokende Nijmegenaren stopt met hout stoken als ze op hun stookgedrag worden aangesproken, dat naar voren komt in een enquête van de gemeente Nijmegen, herkennen we in de praktijk absoluut niet. (NB: het is jammer dat er geen voorlichting is over de schadelijkheid van houtstook voor de stoker zelf. Wetenschappelijke studies tonen aan dat hout stoken in een moderne, gesloten houtkachel de woonruimte van de stoker voor lange tijd ernstig vervuult).
- Inwoners met houtrookoverlast ervaren weinig steun vanuit de gemeente. Mensen worden verwezen naar Stookwijzer voor het maken van een overlastmelding en aangespoord te praten met hun houtstokende burens. Maar deze gesprekken lossen het probleem niet of nauwelijks op, en leiden dikwijls tot ruzie en zelfs rechtszaken. Bovendien weten veel overlastnemers niet wie de overlast veroorzaakt (dus wie moet je aanspreken) of er zijn te veel stokers om ze allemaal aan te spreken.
- Daarom pleit Schone Lucht Nijmegen voor een volledig hout- en pelletstookverbod in Nijmegen, binnen en buiten, voor particulieren en horeca (denk aan pizzaovens op hout). Ook GGD GHOR, Milieu Centraal, KWF, Longfonds en tal van wetenschappers adviseren dat. In meerdere grotere gemeenten zijn al (deel)verboden voor hout- en pelletstook. In Eindhoven en Amersfoort geldt nu een stookverbod bij codes Oranje en Rood op Stookwijzer. Steden als Arnhem en Amsterdam zijn drukdoende met plannen voor een houtstookverbod. Utrecht voert in 2030 een volledig houtstookverbod in.

Conclusie: Schone Lucht Nijmegen vindt de paragraaf over de houtstookaanpak in het omgevingsprogramma veel te weinig ambitieus. Zeker vergeleken met de inzet van andere gemeenten. Er valt snel en veel gezondheidswinst te behalen door een volledig houtstookverbod in 2030 af te spreken, en daar stapsgewijs naartoe te werken.

9 Reactie Longfonds

Met betrekking tot schone lucht in Nijmegen, vindt het Longfonds dat een houtstookverbod, zoals door de gemeenten Amersfoort en Utrecht wordt ingevoerd meer op zijn plaats. Het kan wel een dergelijk houtstookverbod, blijkt daar. Bezwaren dat het niet te handhaven zou zijn, worden blijkbaar per gemeenten anders geïnterpreteerd. Als tussenstap om samen met de gemeente Arnhem te onderzoeken, welke (ju-

ridische) mogelijkheden daarvoor zijn, lijkt ons zinvol. We doen in ieder geval een beroep op de gemeenteraad om meer stappen te zetten richting een verbod op houtstook. Te veel mensen, kinderen in ontwikkeling, mensen met een longziekten ervaren de medische gevolgen als kortademigheid, onomkeerbare verslechtering van longen, verergering van COPD ten gevolge van houtstook.

We zijn blij met maatregelen met betrekking tot verkeer (30 km-zones) en een verbod op vuurwerk. In een brief van het Longfonds afgelopen zomer hebben we daar al een en ander over laten weten. We vinden het een gemiste kans om ook actiever iets te doen aan roken op terrassen. Nijmegen met een hoge terrasdichtheid zou hier meer aan kunnen doen. Zeker omdat wij in Nijmegen bewegen een belangrijk middel vinden om gezond te blijven. Bij grote sportevenementen, langs de lijn bij het voetbal, zou een rookverbod voor ons als Longfonds een steun in de rug zijn. Dat kan wel, zo blijkt uit ervaringen van een rookvrije campus bij veel onderwijsinstellingen. Als we in de nabije toekomst bijvoorbeeld een rookvrije Vierdaagse kunnen krijgen, niet meer roken op de terrassen, langs de kant bij de Vierdaagse dan heeft dat niet alleen grote symbolische betekenis voor het belang van het stoppen met roken, maar geven we ook aandacht dat de combinatie roken en bewegen niet meer van deze tijd is. Laten we die discussie maar eens aan gaan.

Kortom we zijn als Longfonds blij met veel in uw nota genoemde voorstellen, maar het kan veel beter met een houtstookverbod en het stoppen van roken op straat tijdens sportevenementen. In combinatie met positieve, goede voorlichting kunnen we dan stappen zetten die voor ouderen met COPD, Kinderen en longpatiënten van wezenlijk belang zijn om in onze maatschappij mee te kunnen doen.