Uitvoeringsagenda
Schone Lucht Akkoord 2024 – 2030






Voorwoord

De ambitie in het Schone Lucht Akkoord is helder: elke inwoner in Nederland heeft het recht om schone lucht in te ademen. Samen streven we naar 50% gezondheidswinst door schonere lucht in 2030 ten opzichte van 2016.

Als het om onze gezondheid gaat, kan en moet het beter. Te veel mensen in Nederland wonen in vervuilde lucht, waar ze (ernstig) ziek van worden. Mensen die langdurig worden blootgesteld aan luchtverontreiniging verliezen te veel gezonde levensjaren. Deze mensen verdienen een betere bescherming. En dat geldt in het bijzonder voor de kwetsbare groepen met luchtwegaandoeningen, kinderen en ouderen.

Gemeenten, provincies en het Rijk werken sinds 2020 aan de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en hebben inmiddels vele maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. En dat lukt. Alle provincies zijn aangesloten en het aantal deelnemende gemeenten is gegroeid naar meer dan 100. Inmiddels is meer dan de helft van onze inwoners via hun gemeente aangesloten bij het Schone Lucht Akkoord.

We zijn nu bijna halverwege het traject richting 2030 en volgens de doorrekening van het RIVM liggen we op koers om de 50% gezondheidswinst te behalen. Wij willen die goede stappen borgen. Dus blijven we actief monitoren en daar waar nodig nemen we extra maatregelen. Anders halen we de doelen niet.

Ook binnen Europa is men bewust van de schade en de risico's van een slechte luchtkwaliteit en worden de luchtkwaliteitsnormen aangescherpt. Een grote stap voorwaarts, want vervuilde lucht houdt zich niet aan grenzen.

Willen we de luchtvervuiling significant en permanent verminderen, dan kan dat alleen met een Europese aanpak. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) streeft naar nog strengere normen, maar in onze visie is deze Europese tussenstap realistisch en haalbaar.

We hebben de afgelopen vier jaar stappen gezet waardoor de lucht ook daadwerkelijk schoner wordt. Maar er moet nog steeds heel wat gebeuren. In deze geactualiseerde Uitvoeringsagenda 2024-2030 kunt u dit allemaal lezen.

De conclusie is dat we op de goede weg zijn, maar niet mogen verslappen. We moeten blijven zorgen dat de doelen voor 2030 daadwerkelijk worden gehaald en bovendien vooruitkijken naar in hoeverre het haalbaar is om de Nederlandse lucht nog schoner en gezonder te maken. Deze geactualiseerde uitvoeringsagenda neemt ons daarbij aan de hand. Verder blijven we gemeenten stimuleren zich aan te sluiten, ondersteunen we regionale samenwerking en organiseren we kennisbijeenkomsten voor beleidsmakers bij gemeenten en provincies. Deze gezamenlijke aanpak is onze sleutel tot succes: een gezonde leefomgeving en schonere lucht voor al onze inwoners.

De Stuurgroep van het Schone Lucht Akkoord,

Vivianne Heijnen, Staatssecretaris van IenW
Huib van Essen, Gedeputeerde provincie Utrecht
Tobias van Elferen, Wethouder gemeente Nijmegen
Bennie Wijnne, Wethouder gemeente Barneveld
Eva Oosters, Wethouder gemeente Utrecht


Vivianne Heijnen


Huib van Essen


Tobias van Elferen


Bennie Wijnne


Eva Oosters

Samenvatting

De Uitvoeringsagenda 2024 -2030 bevat de uitwerking van de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord. Het Schone Lucht Akkoord (SLA) is een bestuurlijk akkoord uit 2020 voor gemeenten, provincies en het Rijk. Het streven is om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. De doelstelling is 50% gezondheidswinst door schonere lucht in 2030 (ten opzichte van 2016). Deelname is vrijwillig maar niet vrijblijvend. De deelnemende 106 gemeenten, alle 12 provincies en het Rijk hebben zich gecommitteerd aan het uitvoeren van de maatregelen. Gemeenten en provincies voeren tevens lokale aanvullende luchtmaatregelen uit. Deze zijn opgenomen in decentrale uitvoeringsplannen (overzicht: Dashboard SLA).

Gezondheid voorop Het SLA richt zich op gezondheidswinst. We kijken daarom niet alleen naar de algemene concentraties van luchtvervuiling, maar ook naar de blootstelling in specifieke gebieden. Plekken dichtbij bronnen of met hogere vervuiling verdienen daarom soms extra aandacht, bijvoorbeeld hoogblootgestelde gebeiden. Tegelijkertijd treden negatieve gezondheidseffecten overal op – zelfs in gebieden die relatief schoon zijn. Elke vermindering van luchtvervuiling is winst. We richten ons op twee luchtverontreinigende stoffen: stikstofdioxide en fijnstof. Dit sluit aan bij het advies van de Gezondheidsraad uit 2018. Die twee stoffen veroorzaken de meeste gezondheidsschade en de concentraties zijn met binnenlands beleid grotendeels te verminderen.

Monitoring Jaarlijks rapporteren alle SLA-deelnemers over de voortgang van de uitvoering van maatregelen en pilots. Dit doen zij om te evalueren of deelnemende partijen met hun doelen op koers liggen of dat herijking van de aanpak nodig of wenselijk is. De doelstellingen van het Schone Lucht Akkoord worden blijvend gemonitord en tweejaarlijks doorgerekend door het RIVM.

Hoogblootgestelde gebieden en gevoelige groepen Iedereen lijdt door luchtvervuiling, maar sommige groepen kennen nog hogere risico's. Dit zijn mensen die in hoogblootgestelde gebieden (plekken met hoge concentraties) wonen of verblijven. En mensen die extra gevoelig zijn voor luchtvervuiling (bijvoorbeeld jongeren, ouderen, mensen met een luchtwegaandoening). Conform het advies van de Gezondheidsraad, wordt er gewerkt aan specifieke aanpakken voor deze groepen. In januari 2023 is het advies bescherming hooggevoelige groepen uitgebracht. Hierin staan adviezen om gevoelige functies te beschermen, dit gaat vooral om afstand houden tot luchtvervuilingsbronnen. Dit advies is een verplichte maatregel voor alle deelnemers. De themagroep houdt de uitvoering ervan bij.

Mobiliteit De negatieve gezondheidseffecten zijn voor 32% terug te herleiden naar luchtvervuiling door mobiliteit. Vanaf 2021 geldt voor aanbestedende diensten de Regeling bevordering schone wegvoertuigen. Doel van de regeling is om de markt voor schone en energie-efficiënte voertuigen via publieke inkoop te bevorderen. De regeling verplicht aanbestedende diensten om bij Europese aanbestedingen voor wegvoertuigen te voldoen aan een minimumpercentage van schone en emissievrije wegvoertuigen. Daarnaast nemen Rijksoverheid, gemeenten en provincies vanaf 2021 in aanbestedingen voor voertuigen en transportdiensten eisen en gunningscriteria op die minimaal vergelijkbaar zijn met MVOI-criteria voor maatschappelijk verantwoord opdrachtgeven en inkopen. Het Rijk herijkt samen met bedrijfsleven, kennispartijen en milieu- en gezondheidsorganisaties iedere anderhalf jaar de MVOI-criteria-tool.

Mobiele werktuigen Mobiele werktuigen zijn machines zoals bouwmachines, aggregaten en overige verbrandingsmotoren die tijdelijk draaien en dus 'mobiel' zijn. Mobiele werktuigen dragen ondanks hun beperkte aantal voor 11% bij aan de negatieve gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen. SLA-partijen werken samen om de inzet van mobiele werktuigen zonder roetfilter en met een hoge stikstofdioxide-emissie zo snel mogelijk te beëindigen. Én om de transitie naar emissieloze mobiele werktuigen te versnellen. Streefdoel van het SLA is om de negatieve gezondheidseffecten van luchtemissies (NO_2 en fijnstof) van mobiele werktuigen tot 2030 met minimaal 75% te verminderen ten opzichte van 2016. Einddoel: emissieloze bouwlogistiek en zero- en lage emissie mobiele werktuigen in de stad. Ook is afgesproken met medeoverheden om in 2030 zoveel mogelijk klimaatneutraal en circulair te werken en dit uit te vragen in aanbestedingen.

In 2023 is het programma Schoon Emissieloos Bouwen (SEB) gestart, dat gericht is op bouwmachines. Het SEB pakt de stikstofuitstoot aan met de realisatie van emissieloze bouwplaatsen. Daarnaast levert het SEB ook gezondheidswinst op, met name in de naaste omgeving van de bouwplaatsen. Opgave: mobiele werktuigen – ook die van buiten de bouw – optimaal meenemen in de transitie naar elektrificatie.

Industrie De sector industrie is verantwoordelijk voor 12% van het gezondheidsverlies door luchtvervuiling. Er zijn tien maatregelen voor de industrie, die binnen drie sporen vallen: vergunningverlening & handhaving, algemene regels (vanuit het Rijk) en internationale inzet. Provincies en gemeenten streven ernaar zo laag en realistisch mogelijk te vergunnen als het gaat om emissies naar de lucht. Het Rijk heeft in het kader van het SLA meerdere emissie-eisen in algemene regels aangepast. Deze zijn op 1 januari 2024 in werking getreden. Verder zet het Rijk zich in voor strenge en realistische emissie-eisen in internationale regelgeving.

Houtstook Luchtvervuiling uit woningen levert 14% van de gezondheidsschade uit binnenlandse bronnen. Het overgrote deel hiervan bestaat uit houtrook. De emissiecijfers van het RIVM laten zien dat het aandeel van houtstook in de emissies van primair fijnstof 23% is. Zonder aanvullend beleid neemt de relatieve bijdrage van houtstook van particuliere huishoudens toe. De maatregelen uit het SLA streven naar een daling van luchtemissies ten opzichte van 2016 en daarmee een afname van negatieve gezondheidseffecten. Er is speciale aandacht voor handhaving van overlastsituaties en het creëren van een gezondere leefomgeving voor gevoelige groepen. De uitstoot van houtkachels wordt binnen het SLA via drie sporen aangepakt: voorlichting & informatie, regelgeving en handhaving.

Binnenvaart en havens De binnenvaart draagt zo'n 6% bij aan negatieve gezondheidseffecten van luchtvervuiling uit binnenlandse bronnen. Rond vaarwegen kan dit flink hoger zijn. Het SLA streeft bij de binnenvaart naar een emissiereductie van verontreinigende stoffen van minimaal 35% in 2035 ten opzichte van 2015. Een belangrijk deel van de luchtkwaliteitsverbetering komt door de aanleg van walstroom, met name in havens in stedelijk gebied. In 2030 zullen de meeste ligplaatsen van de Rijksrederij van walstroom zijn voorzien. Het onlangs ingevoerde emissielabel voor de binnenvaart zal verdere uitwerking krijgen de komende periode. Van deelnemende gemeenten en provincies wordt een aanpak verwacht hoe te komen tot een zero emissie binnenhaven.

Landbouw De landbouw draagt 11% bij aan de negatieve gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen. Dit komt enerzijds door secundair fijnstof via de uitstoot van ammoniak en anderzijds door primair fijnstof, vooral afkomstig van de pluimveehouderij. De emissie van ammoniak komt met name uit stallen en door bemesten. Ammoniak speelt ook een grote rol bij de stikstofdepositie in natuurgebieden. Het streven is een reductie van de negatieve gezondheidseffecten van de landbouwemissies van 37% in 2030 ten opzichte van 2016. Er zijn drie sporen van maatregelen om deze reductie te bewerkstelligen: inzet op het toepassen van technieken, aanvullende maatregelen in stallen en instrumenten uit de Omgevingswet.

Internationaal luchtbeleid Ongeveer de helft van de Nederlandse gezondheidseffecten van luchtverontreiniging komt uit buitenlandse emissies. Ambitieus internationaal beleid is nodig om ook in het buitenland de emissies te laten dalen. Het gaat daarbij om Europees bronbeleid voor emissies van voertuigen, schepen, mobiele werktuigen, industrie en landbouw én om luchtkwaliteitsbeleid. Dit loopt voornamelijk via de Rijksoverheid, maar gemeenten en provincies hebben mogelijkheden via Europese samenwerkingsverbanden en instituties. De internationale inzet streeft naar een sterke afname van de gezondheidsimpact door buitenlandse emissies van fijnstof en NO_x.

Participatie en citizen science Voor een complex vraagstuk als luchtkwaliteit is samenwerking tussen overheid, bewoners en organisaties een randvoorwaarde voor succes. Via citizen science worden bewoners in staat gesteld om zelf de luchtkwaliteit te meten. Hierdoor krijgen zij beter inzicht in de luchtkwaliteit in hun omgeving en de bijdrage hieraan vanuit verschillende bronnen. De data die wordt verzameld via citizen science draagt ook bij aan het versterken en verfijnen van het meetnet.

Pilots en cofinanciering De uitvoeringsagenda sluit af met twee bijlagen. Bijlage 1 bevat een overzicht van alle pilots voor 2024. Alleen voor de pilots in deze bijlage is in 2024 cofinanciering via de Specifieke Uitkering aan te vragen. Bijlage 2 schetst de invloed van de SLA-maatregelen op natuur en klimaat.

Samenwerking Luchtvervuiling houdt zich niet aan de grenzen van een gemeente, provincie of land. Ook waar de lucht relatief schoon is, is gezondheidswinst te behalen voor de eigen inwoners en voor buurgemeenten. Hoe meer deelnemers, hoe schoner de lucht. Daarom is de inzet gericht op nog meer deelnemers, intensiveren van regionale samenwerking en kennisdeling.

Inhoud

Voorwoord – 3

Samenvatting – 4

1 **Inleiding** – 9
Bouwstenen van de uitvoeringsagenda – 9
Doel uitvoeringsagenda – 10
Afbakening – 10
Leeswijzer – 10

2 **Hoe we samenwerken** – 11
Stuurgroep – 11
Werkgroep – 11
Themagroepen – 12
SLA brede samenwerking en kennisdeling – 12
Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord (SpUk SLA) – 12
Pilot Regionale Samenwerking – 12
Participatie van stakeholders – 13
Samenhang met andere relevante beleidsdoelen – 13
Toetreden nieuwe deelnemers – 14

3 **Hoe we werken aan gezonde lucht voor iedereen en een permanente verbetering van de luchtkwaliteit** – 15
Permanente verbetering – 15
Advieswaarden WHO 2021 – 17
Nieuwe EU-richtlijn Luchtkwaliteit – 17
Streefwaarden per thema – 17
Alle luchtkwaliteitswaarden bij elkaar – 18
De stoffen – 18
Kennisagenda – 19

4 **Monitoring** – 21
Monitoring voortgang van de maatregelen en pilots – 22
Monitoring doelen SLA:
luchtkwaliteit en gezondheidsindicator – 22
Doorontwikkeling van de gezondheidsindicator – 23
Tools om emissies, concentraties en gezondheidseffecten van luchtvervuiling in te schatten – 23
Evaluatie en herijking uitvoeringagenda – 23

5 **Hoogblootgestelde gebieden en gevoelige groepen** – 25
Ontwikkelingen tot 2024 – 25
1 Hoogblootgestelde gebieden – 26
2 Hooggevoelige groepen – 26
Piekconcentraties en de luchtkwaliteitsindex – 27

6 Mobiliteit – 28
Ontwikkelingen tot 2024 – 28
1 Gezondheidsdoelen in verkeers- en vervoersplannen en regionale mobiliteitsprogramma's – 29
2 Verduurzaming eigen voertuigen en transportdiensten – 29
3 Voertuigemissies – 30
4 Internationaal bronbeleid – 32

7 Mobiele werktuigen – 33
Ontwikkelingen tot 2024 – 33
Samenhang met ander rijksbeleid en stakeholderinitiatieven – 34
Schoon en Emissieloos Bouwen en overige Mobiele Werktuigen (MW) – 34
Maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord – 34
1 en 2 Routekaart naar emissieloze mobiele werktuigen – 34
3 Contracteren en handhaven – 35
4 Aanbestedingen voor (bouw)projecten voor mobiele werktuigen – 36
5 Onderzoek naar mogelijkheden voor omgevingsvergunningen en milieuzones – 36
6 Handhaven en keuringssystematiek – 37
7 Internationale inzet – 38

8 Industrie – 39
Ontwikkelingen tot 2024 – 39
Maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord – 39
Stakeholders – 40
1 Vergunnen (spoor 1) – 40
2 Handhaving: kansen inventariseren en afspraken met ILT (spoor 1) – 41
3 Advisering over toepassen BBT (spoor 1) – 42
4 Actualiseren factsheets reductietechnieken (spoor 1 en 2) – 42
5 Actualiseren algemene regels (spoor 2) – 42
6 Internationale inzet (spoor 3) – 43
Pilot Industrie – 43

9 Houtstook en particuliere huishoudens – 44
Ontwikkelingen tot 2024 – 44
De maatregelen – 45
Stakeholders – 45
1 Voorlichting en informatie (spoor 1) – 45
2 Regelgeving uitstoot (spoor 2) – 47
3 Handhaving houtstook (spoor 3) – 48
4 Pilot Houtrook – 50
5 Informatievoorziening – 51

10 Binnenvaart en havens – 52
Ontwikkelingen tot 2024 – 52
1 Realiseren van walstroomvoorzieningen – 53
2 Gebruik walstroom en verduurzaming binnenvaart – 54
3 Gunningscriteria bij aanbesteding van infrastructurele werkzaamheden – 55
4 Stimuleren van elektrificatie van de eigen vloot als launching customer – 55
5 Gunningscriteria bij veerdiensten, watertaxi's en pleziervaart – 55
6 EU-fonds stimulering schone motoren – 56
7 Duurzame binnenhaven – 57

11 Landbouw – 58
Ontwikkelingen tot 2024 – 58
De maatregelen – 58
1 Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv) (afgerond) – 59
2 Sectorale afspraken over integrale brongerichte reducties – 59
3 Reductie primair fijnstof in pluimveesector – 60
4 Invoering generieke emissie-eisen voor biologisch gehouden kippen en varkens – 60
5 Verbeteren van effectiviteit van emissiearme stallen – 61
6 Subsidiemodules brongerichte verduurzaming stal- en managementmaatregelen (Sbv) (spoor 2) – 63
7 Experiment Crisis- en herstelwet – 63
8 Inzet instrumenten van de Omgevingswet – 64
Samenhang met relevante Green Deals en akkoorden – 65
Pilot Vergunningverlening toezicht en handhaving – 65

12 EU-beleid en internationale inzet – 66
Ontwikkelingen tot 2024 – 66
De maatregelen – 67
1 Ambitieus internationaal luchtbeleid (spoor 1) – 67
2 Afstemmen Europees bronbeleid (spoor 2) – 68

13 Participatie en citizen science – 69
Ontwikkelingen tot 2024 – 69
1 Jongerenparticipatie – 70
2 Inwoners en bedrijven actief informeren – 70
3 Citizen science – 71
4 Pilot participatie – 71

Bijlage 1 Overzicht pilots uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord – 74
Toelichting – 74
1 Regionale Samenwerking Schone Lucht (open pilots) – 74
2 Hoogblootgestelde gebieden (specifieke pilots) – 75
3 Mobiele Werktuigen (open pilot) – 75
4 Industrie (open pilots) – 76
5 Houtstook en Particuliere Huishoudens (open pilots) – 76
6 Landbouw (open pilots) – 77
7 Participatie en Citizen Science (zowel specifieke als open pilots) – 77
8 Mobiliteit (open pilot) – 78

Bijlage 2 – 79
1 Hoogblootgestelde gebieden en gevoelige groepen – 79
2 Mobiliteit – 80
3 Mobiele werktuigen – 82
4 Industrie – 84
5 Houtstook – 86
6 Binnenvaart en havens – 88
7 Landbouw – 90
8 EU-beleid en internationale inzet – 92
9 Participatie en Citizen Science – 93

1 Inleiding

Op 13 januari 2020 tekenden 46 partijen het Schone Lucht Akkoord (SLA) met als doel: gezondheidswinst voor iedereen door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Steeds meer partijen doen mee. Dat is van groot belang. Luchtvervuiling houdt zich immers niet aan de grenzen van een gemeente of provincie. In april 2024 stond de teller op 119 deelnemers, waaronder alle provincies. Partijen werken vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid aan de doelen en ambities uit het SLA.

Artikel 1: Doelen en ambities

1. Partijen streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof in 2030.
2. Partijen stellen tot doel om landelijk in 2030 gemiddeld minimaal 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016 te behalen voor de negatieve gezondheidseffecten afkomstig van Nederlandse bronnen.
3. Partijen onderschrijven de ambitie om in de sectoren (weg)verkeer, inclusief mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens een dalende trend in de zetten van emissies van stikstofdioxide en fijnstof naar de lucht.
4. Partijen erkennen dat eenieder verantwoordelijk is voor de eigen bijdrage aan de doelstelling en dat partijen gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van het akkoord.

In deze uitvoeringsagenda staat hoe de deelnemende partijen de afspraken in het SLA uitvoeren om de doelen te behalen. Tweejaarlijks wordt berekend of we op koers liggen om te bepalen of een herijking van de afspraken gewenst is. Deze versie van de uitvoeringsagenda betreft de derde actualisatie van de afspraken.

Bouwstenen van de uitvoeringsagenda

- 10 oktober 2017: regeerakkoord, afspraak om te komen tot “een nationaal actieplan luchtkwaliteit dat zich richt op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit”.
- 2017-2019: onderzoek en co-creatieproces met stakeholders.
- 2018: advies Gezondheidsraad, Gezondheidswinst door schonere lucht.
- 2019: rapport Interdepartementaal Beleidsonderzoek, IBO luchtkwaliteit.
- 2019: methoderapport gezondheidsindicatoren en doorrekening indicatief maatregelenpakket met de gezondheidsindicator.
- 13 januari 2020: ondertekening Schone Lucht Akkoord (46 deelnemers).
- 1 april 2021: 1e tranche subsidieregeling (SpUk) voor gemeenten en provincies.
- 1 april 2021: Uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord vastgesteld.
- September 2021: nieuwe advieswaarden luchtkwaliteit Wereldgezondheidsorganisatie (WHO).
- 15 september 2021: rapport Risico’s van ultrafijnstof in de buitenlucht uitgebracht door de Gezondheidsraad.
- 14 maart 2022: 1e voortgangsmeting doelbereik Schone Lucht Akkoord en 1e monitoringsrapportage uitvoering van de maatregelen van het Schone Lucht Akkoord.
- 1 april 2022: 2e tranche subsidieregeling (SpUk) voor gemeenten en provincies.
- Mei 2022: publicatie 1e kennisagenda Schone Lucht Akkoord.
- 5 oktober 2022: 2e monitoringsrapportage uitvoering van de maatregelen van het Schone Lucht Akkoord.
- 1 april 2023: 3e tranche subsidieregeling (SpUk) voor gemeenten en provincies.
- December 2023: 3e monitoringsrapportage uitvoering van de maatregelen van het Schone Lucht Akkoord.
- 1 maart 2024: 4e tranche subsidieregeling (SpUk) voor gemeenten en provincies.
- 2024: 2e voortgangsmeting doelbereik Schone Lucht Akkoord.

Doel uitvoeringsagenda

In het SLA is afgesproken dat er een uitvoeringsagenda wordt opgesteld. De Stuurgroep stelt de uitvoeringsagenda vast. De uitvoeringsagenda gaat over de gezamenlijke aanpak van de deelnemers van het SLA. In de uitvoeringsagenda staat welke maatregelen, pilots en activiteiten de deelnemers uitvoeren om de afspraken in praktijk te brengen. Dit betreft de (verdere uitwerking van de) afspraken uit het SLA. Daarnaast stellen gemeenten en provincies hun eigen decentrale uitvoeringsplannen vast. Daarin nemen ze de relevante afspraken uit het SLA op en geven ze aan welke aanvullende maatregelen ze nemen. De decentrale uitvoeringsplannen bieden dus ruimte voor lokaal maatwerk en aanvullende ambities. Het doel van de uitvoeringsagenda is het uitwerken van de afspraken uit het SLA.

Artikel 3. Uitvoering en samenwerking

3. Partijen stellen een gezamenlijke uitvoeringsagenda op, ter uitwerking en uitvoering van het Schone Lucht Akkoord. De Rijksoverheid neemt hiertoe het initiatief en committeert zich hieraan.

De uitvoeringsagenda geeft antwoord op de volgende vragen:

1. *Hoe we samenwerken:* afspraken over de organisatie van de samenwerking en de governance van het SLA: Stuurgroep, werkgroep en themagroepen en het betrekken van stakeholders.

2. *Hoe we de afspraken uitwerken naar concrete maatregelen:* afspraken over wie, wanneer en hoe de maatregelen uitgevoerd worden.

3. *Hoe we de voortgang meten en we kansen en knelpunten signaleren:* afspraken over monitoring, evaluatie en herijking van de uitvoeringsagenda.

De uitvoeringsagenda geeft richting, maar is geen statisch document. De afspraken zijn aan te vullen en te herijken om in te springen op nieuwe kansen en ontwikkelingen. Daartoe bespreken partijen jaarlijks of, en zo ja, welke aanpassingen gewenst zijn.

Afbakening

1. De uitvoeringsagenda gaat alleen over de gezamenlijke afspraken uit het SLA. Aanvullende eigen maatregelen van gemeenten, provincies en de Rijksoverheid om de luchtkwaliteit te verbeteren zijn opgenomen in de uitvoeringsplannen.
2. Afspraken uit het Akkoord zijn niet via de uitvoeringsagenda te wijzigen. Voor wijziging van het Akkoord is instemming van alle partijen nodig.

De uitvoeringsagenda geeft richting aan de uitvoering in de periode 2024 tot en met 2030. Deze uitvoeringsagenda is samengesteld op basis van de resultaten van de doorrekening, de voortgang van maatregelen en de resultaten van de pilots en kennisagenda.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 staat de uitwerking van de algemene bepalingen uit het SLA. Hoofdstuk 2 beschrijft de organisatie van de samenwerking en de governance. Hoofdstuk 3 schetst hoe we de permanente verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheid vormgeven.

Het tweede deel van deze uitvoeringsagenda – de hoofdstukken 4 tot en met 13 – beschrijven achtereenvolgens de uitvoering van de thema's van het SLA: monitoring (4), hoogblootgestelde gebieden en gevoelige groepen (5), mobiliteit (6), mobiele werktuigen (7), industrie (8), houtstook (9), binnenvaart en havens (10), landbouw (11), internationaal luchtbeleid (12) en participatie en citizen science (13).

De uitvoeringsagenda sluit met twee bijlagen. Bijlage 1 geeft een overzicht van alle pilots en bijlage 2 schetst de invloed van de maatregelen van het SLA op de natuur (stikstof) en het klimaat.

De uitvoeringsagenda volgt zo veel mogelijk de structuur van het SLA. Per afspraak staat hoe de activiteiten en maatregelen worden uitgevoerd, wanneer dat gebeurt en wie dit doet. Bij iedere maatregel staat in een blauw tekstvak de oorspronkelijke tekst van die maatregel uit het Akkoord. Deze teksten zijn in 2020 geschreven en hierdoor niet altijd actueel.

2
Hoe we samenwerken

Inleiding

Centraal in de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord (SLA) staan de themagroepen. Hierin werken deelnemende partijen per thema aan de uitvoering van afspraken, de uitvoering van pilots en de ontwikkeling van effectieve maatregelen. De kennis en ervaringen worden actief gedeeld met andere deelnemers van het SLA via bijeenkomsten voor alle deelnemers, via de nieuwsbrief en via de samenwerkruimte op de website. De overkoepelende werkgroep van het SLA coördineert de inzet over de thema's heen en bereidt besluitvorming in de Stuurgroep voor. Externe stakeholders, zoals bedrijven, gezondheids- en milieuorganisaties en kennisinstellingen, worden betrokken bij de uitwerking van maatregelen in de themagroepen en bij het opstellen en actualiseren van de kennisagenda. Ook worden ze betrokken via het Schone Lucht Jaarcongres, de website en de nieuwsbrieven (figuur 1).

Rijksoverheid, gemeenten en provincies voeren binnen de eigen taken en bevoegdheden de afspraken in het Akkoord en aanvullende maatregelen in de decentrale uitvoeringsplannen uit. Partijen hoeven maatregelen niet uit te voeren als deze betrekking hebben op bronnen die voor hen niet relevant zijn. Zo kunnen gemeenten zonder havenfaciliteiten, zonder landbouw of zonder industrie van betekenis ervoor kiezen om de afspraken uit het akkoord voor deze thema's niet uit te voeren. Partijen informeren de andere SLA-deelnemers hierover bij het indienen van de uitvoeringsplannen.

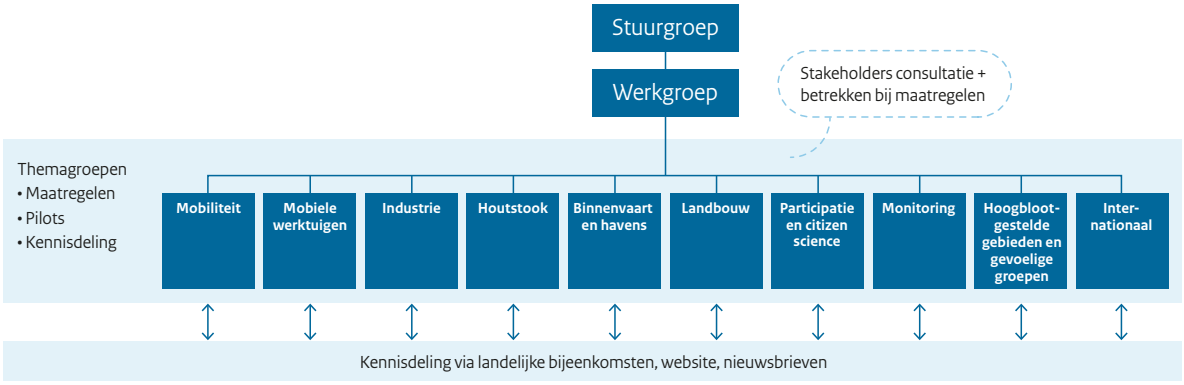
Stuurgroep

De Stuurgroep van het SLA bestaat uit bestuurlijke vertegenwoordigers van de deelnemende partijen. De Rijksoverheid wordt vertegenwoordigd door de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Verder is er één vertegenwoordiger voor de provincies en zijn er drie voor de gemeenten. Zij zijn dusdanig gekozen dat de provincies en gemeenten zich vertegenwoordigd weten. Het gaat om een gedeputeerde van de provincie Utrecht en wethouders van de gemeenten Barneveld, Nijmegen en Utrecht. De Stuurgroep heeft in 2020 een Reglement van Orde opgesteld, waarin de taken en bevoegdheden zijn vastgelegd.

Werkgroep

De werkgroep van het SLA bestaat uit ambtelijk vertegenwoordigers van deelnemende partijen. De werkgroep bespreekt de voortgang van het SLA, signaleert kansen en knelpunten, bereidt besluitvorming door de Stuurgroep voor, ondersteunt deze waar nodig en voert door de Stuurgroep opgedragen taken uit. De samenstelling van de werkgroep is dusdanig dat partijen zich vertegenwoordigd

Figuur 1: De organisatie van het Schone Lucht Akkoord



voelen en dat er een gespreide vertegenwoordiging is uit verschillende thema's, regio's en expertise. Voor specifieke onderwerpen zijn anderen dan de vaste werkgroepleden uit te nodigen om een bijdrage te leveren aan de werkgroepvergadering. Dit kunnen vertegenwoordigers van gemeenten en provincies, belangenorganisaties of deskundigen zijn. De huidige deelnemers aan de werkgroep zijn: Rijksoverheid (ministerie van IenW), de provincies Utrecht, Noord-Brabant, Zuid-Holland en Noord-Holland, de gemeenten Rotterdam, Nijmegen, Ede, Den Haag, Utrecht en Amsterdam, Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en RIVM (adviserend lid).

Themagroepen

In het SLA wordt gewerkt aan de verschillende thema's. Bij de thema's is ook een themagroep actief. In de themagroepen werken partijen samen aan:

- Maatregelen uitwerken, concretiseren en periodiek herijken voor de uitvoering door partijen per thema.
- Pilots opzetten, uitvoeren en evalueren.
- (Externe) stakeholders betrekken bij de uitvoering van maatregelen en pilots.
- Afstemmen en samenwerken met activiteiten op aanpalende beleidsterreinen.
- Kennis ontwikkelen en delen binnen de themagroep en actief informeren van alle bij het SLA betrokken partijen.
- Input leveren voor de monitoring, de aanpak van hoogblootgestelde gebieden en participatie.

Deelname aan themagroepen staat open voor alle partijen die een actieve bijdrage aan de uitwerking van de maatregelen willen leveren. De leden van de themagroep kunnen naar behoefte (tijdelijke) werkgroepen oprichten om maatregelen en pilots uit te werken.

SLA brede samenwerking en kennisdeling

De kennis en praktijkervaringen uit de themagroepen en de pilots worden actief gedeeld met andere partijen in het SLA. Dit gebeurt tijdens themabijeenkomsten die openstaan voor alle deelnemers, via de nieuwsbrief, de website, de online samenwerkruimte en op het Schone Lucht Jaarcongres. De Rijksoverheid faciliteert dit proces.

In deze uitvoeringsagenda staan afspraken over welke pilots partijen uitvoeren. Voor aanvullende activiteiten en pilots kunnen partijen hun voorstellen bespreken binnen de themagroep en/of bij het ministerie van IenW. Op voorstel van de themagroep en na goedkeuring door de Stuurgroep zijn de pilots toe te voegen aan de uitvoeringsagenda.

Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord (SpUk SLA)

De Rijksoverheid ondersteunt sinds 2021 de uitvoering van pilots via de Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord (SpUk SLA). Op de websites van RVO en het Schone Lucht Akkoord staat een actueel overzicht van pilots waarvoor gemeenten en provincies een SpUk kunnen aanvragen. Het doel van de pilots is om nieuwe aanpakken te ontwikkelen waar geschikte maatregelen nog onvoldoende beschikbaar zijn. Na afronding van de pilots worden de uitkomsten geëvalueerd. Wat zijn de ervaringen, zijn er effectieve maatregelen en aanpakken uit naar voren gekomen, zijn deze toepasbaar voor andere deelnemers, zijn hier ook voor andere thema's lessen uit te trekken en komen er nog kennisvragen uit de pilots naar voren? Bij een positieve evaluatie kunnen partijen besluiten om relevante nieuwe aanpakken en maatregelen aan de uitvoeringsagenda toe te voegen of om deze in de eigen uitvoeringsplannen als aanvullende maatregel op te nemen voor de eigen provincie, gemeente of regio. Ook kunnen partijen voorstellen om nieuwe pilots te starten. Bijvoorbeeld omdat in de uitvoering ervan knelpunten optreden of omdat er nieuwe kansen en risico's voor het terugdringen van de emissies en de negatieve gezondheidseffecten zijn geagendeerd.
Een overzicht van de pilots waarvoor SpUk aan te vragen is staat in Bijlage 1.

Pilot Regionale Samenwerking

Samenwerking van gemeenten en provincie in de uitvoering van het luchtbeleid kan belangrijke voordelen opleveren. Een aantal provincies en gemeenten hebben hier al belangrijke stappen in gezet. Regionale samenwerking kan een belangrijke rol spelen bij de ondersteuning van met name kleinere gemeenten en het draagt bij aan een effectieve uitvoering en een besparing van tijd en middelen bij de uitvoering van luchtmaatregelen.

In de pilot regionale samenwerking gaat het om nieuwe projecten, of aanvullende activiteiten binnen bestaande initiatieven waarbij een gemeente of provincie voor meerdere gemeenten in de regio activiteiten organiseert ten behoeve van:

- Ondersteuning, inclusief externe opdrachten of inzet omgevingsdiensten, bij het opstellen en uitwerken van effectieve luchtkwaliteitsplannen door gemeenten die hier redelijkerwijze niet zelf in kunnen voorzien.
- Activiteiten gericht op een gezamenlijke implementatie van effectieve maatregelen uit het SLA en/of de decentrale uitvoeringsplannen. Speciale aandacht is hier voor uitvoering in andere afdelingen, zoals inkoop voor mobiliteit en mobiele werktuigen en ruimtelijke ontwikkeling infra-

structuur. Hier kunnen nadrukkelijk ook activiteiten onder vallen die gericht zijn op het borgen van de effectiviteit van beleid door het monitoren in de praktijk, toezicht en handhaving voor bijvoorbeeld emissiearme stallen, houtstook, industrie, binnenvaart en havens en mobiele werktuigen (inkoop en via publiekrechtelijke instrumenten).
- Activiteiten gericht op versterken van de samenwerking, gezamenlijke uitvoering en kennisdeling, inclusief de organisatie van bijeenkomsten voor bestuurders, stakeholders en het brede publiek.

Om deze regionale samenwerking te ondersteunen, is voor de uitvoering hiervan SpUk (specifieke uitkering) aan te vragen. Een van de doelen hiervan is om de uitvoering van maatregelen uit het SLA en effectief aanvullend beleid makkelijker en effectiever te maken, met name voor kleinere gemeenten. Aanpalende initiatieven die elders georganiseerd of ondersteund worden, zoals de Regionale Energiestrategieën en de Regionale Mobiliteitsstrategieën, vallen hierbuiten. Voor initiatieven gericht op het vergroten van de gezondheidswinst door schonere lucht binnen deze activiteiten is wel een aanvraag in te dienen.

Participatie van stakeholders

Het SLA is een akkoord tussen overheden. Ook andere partijen zijn belangrijk bij de uitvoering van het akkoord: burgers, bewoners, bedrijfsleven, milieu- en gezondheidsorganisaties en kennisinstellingen. Deze partijen worden actief geïnformeerd over en betrokken bij de uitwerking, uitvoering en doorontwikkeling van de plannen. Dit wordt per themagroep georganiseerd door de partijen die in de themagroep deelnemen. Daarnaast betrekken de deelnemers zelf relevante partijen voor de eigen uitvoeringsplannen en de eigen aanvullende maatregelen. In het kader van participatie zijn in het SLA de onderstaande twee afspraken opgenomen in de algemene bepalingen. Daarnaast is een specifieke themagroep opgericht rondom het thema participatie en citizen science (hoofdstuk 13).

Artikel 8. Participatie en informatie
1. Partijen betrekken inwoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven bij de uitwerking van de maatregelen van het Schone Lucht Akkoord.
2. Partijen dragen zorg voor een adequate informatie voorziening over de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord onder meer via de website van de Rijksoverheid.

De themagroepen betrekken stakeholders bij de verschillende maatregelen. Rijksoverheid, provincies en gemeenten betrekken relevante stakeholders bij de eigen uitvoeringsplannen en aanvullende maatregelen. Overkoepelend worden stakeholders geïnformeerd en betrokken bij het opstellen en actualiseren van de kennisagenda, via het Schone Lucht Jaarcongres, de website en de nieuwsbrieven. In 2020 is het SLA ter consultatie gelegd en is een jongerenpanel georganiseerd. De ideeën, kennis en praktijkervaringen van jongeren, bedrijfsleven en milieu- en gezondheidsorganisaties worden doorlopend betrokken bij de ontwikkeling van het Schone Lucht Akkoord en de kennisagenda.

Samenhang met andere relevante beleidsdoelen

Het SLA is nauw verweven met andere beleidsdoelen. Voorbeelden van andere programma's die voor gezondheidswinst door schonere lucht zorgen zijn: het Klimaatakkoord, het Interbestuurlijk Programma Vergunning Toezicht en Handhaving, de Regionale Energiestrategieën, het Programma Gezonde Leefomgeving, het Gezond en Actief Leven Akkoord, het Nationaal Programma Landelijk Gebied, het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering, de Klimaat en Energieverkenningen, de Strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur, de Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets, de Agenda Ruimte voor Lopen, de Inventarisatie Fiets, Regionale Mobiliteitsstrategieën, het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen en de Luchtvaartnota.

In het SLA is daarom opgenomen: "Het Schone Lucht Akkoord maakt die gezondheidswinst zichtbaar en voegt alleen waar nodig en effectief maatregelen en activiteiten toe." De maatregelen uit de andere beleidsdoelen worden, als dat mogelijk is, ook doorgerekend met de gezondheidsindicator. Dit geldt bijvoorbeeld voor inspanning op het gebied van zeevaart of luchtvaart die geen deel uitmaken van het Schone Lucht Akkoord. Zo staat bijvoorbeeld in de Luchtvaartnota het doel om te komen tot een stelsel van normen en maatregelen om de gezondheidseffecten van ultrafijnstof rond luchthavens aantoonbaar te verminderen. Uitgangspunt is dat dit beleid aansluit bij het doel van het SLA, namelijk 50% gezondheidswinst afkomstig van binnenlandse bronnen in 2030 ten opzichte van 2016.

Een uitgangspunt voor de uitvoering van het SLA is dat de maatregelen worden afgestemd met de initiatieven en maatregelen voor klimaat en natuur. Ook is een uitgangspunt dat de uitvoering van beleid ten behoeve van natuur (stikstof), klimaat en gezondheid zo veel mogelijk wordt geïntegreerd en afgestemd. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de invloed van de SLA maatregelen op de natuur (stikstof) en het klimaat.

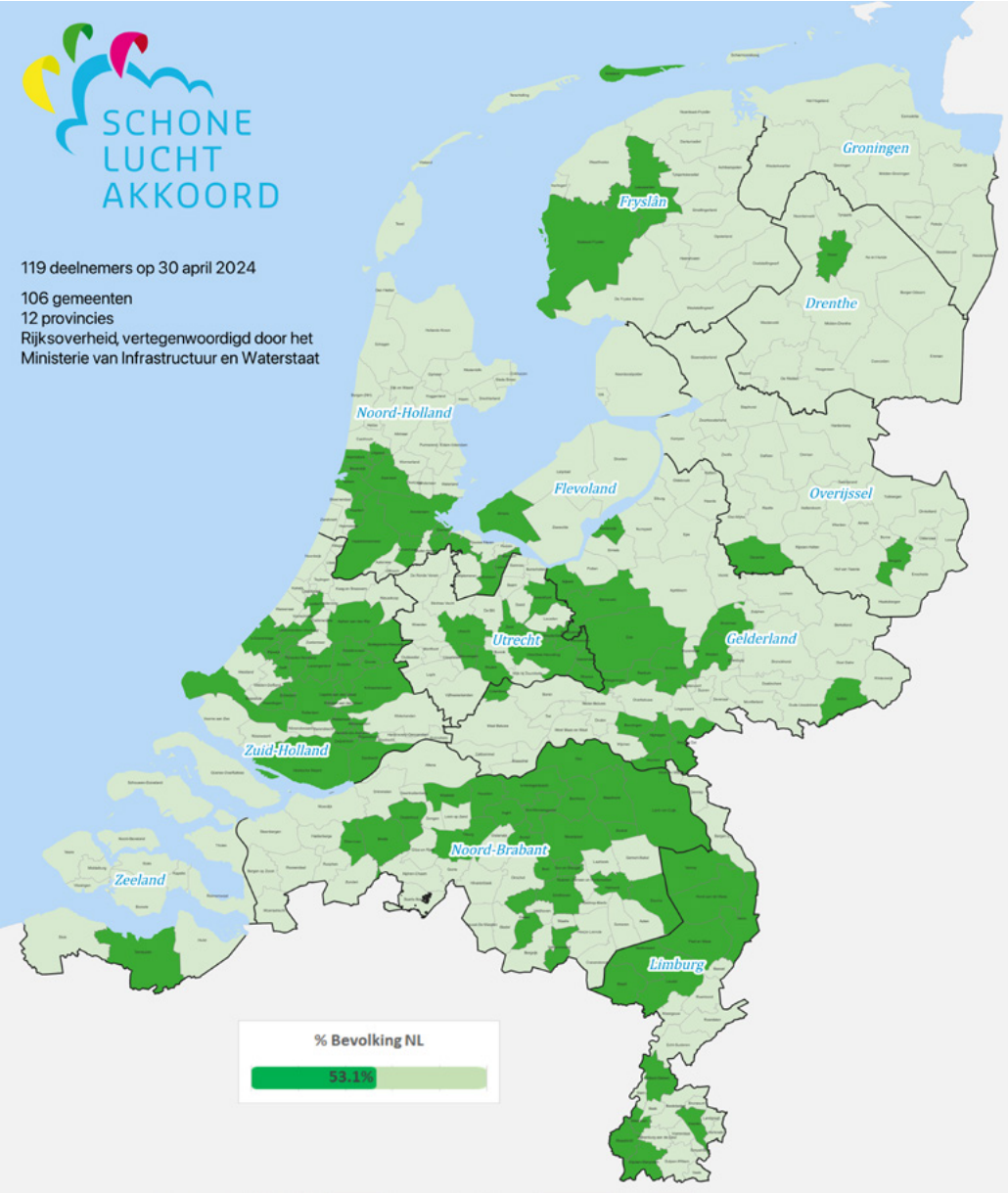
Toetreden nieuwe deelnemers

De emissies uit een bepaalde gemeente of provincie kunnen grote invloed hebben op de lucht in gemeenten en provincies in de omgeving. Hoe meer partijen meedoen, hoe groter de winst is. Begin 2020 ondertekenden 36 gemeenten, 9 provincies en de Rijksoverheid het SLA. April 2024 stonden er 119 handtekeningen van overheden onder het Akkoord: die van het rijk, alle provincies en 106 gemeenten (afbeelding 1). De ambitie is om door te groeien naar deelname van alle gemeenten.

Deelname aan het SLA staat open voor alle gemeenten en provincies die de doelen van het Akkoord onderschrijven en de afspraken willen uitvoeren. Gemeenten en provincies kunnen een verzoek tot toetreding aan de Stuurgroep van het SLA indienen. Een overzicht van de deelnemende partijen staat op de website van het SLA.

Provincies, regio's en bestaande samenwerkingsverbanden (G40 en andere) spelen een belangrijke rol bij de werving van gemeenten. Ze informeren gemeenten over deelname en nodigen hen uit om mee te doen. Daarnaast spelen leden van de Stuurgroep en de werkgroep een actieve rol in het informeren van gemeenten over deelname.

Afbeelding 1: Deelnemers Schone Lucht Akkoord



3

Hoe we werken aan gezonde lucht voor iedereen en een permanente verbetering van de luchtkwaliteit

Sturen op gezondheidswinst verschilt van sturen op grenswaarden, emissies en concentraties. De gezondheidswinst is de optelsom van de blootstelling aan emissies naar lucht, het aantal mensen dat hieraan is blootgesteld en de gezondheidseffecten van de verschillende stoffen.

Om het sturen op gezondheidswinst mogelijk te maken, hebben we instrumenten nodig die gezondheidseffecten en gezondheidswinst zichtbaar en doorrekenbaar maken. Het RIVM heeft daarvoor de gezondheidsindicator ontwikkeld. Een beschrijving hiervan staat in hoofdstuk 4, Monitoring.

Permanente verbetering

Met het Schone Lucht Akkoord (SLA) willen partijen de luchtkwaliteit permanent verbeteren en gezondheidswinst realiseren. Voor luchtkwaliteit bestaat geen veilige grens; iedere verdere verlaging van de concentratie levert gezondheidswinst op. Ook op plekken waar al wordt voldaan aan de Europese normen voor luchtkwaliteit of aan de advieswaarden voor luchtkwaliteit van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Deze ambitie is omschreven in de doelen en ambities uit het Akkoord in Artikel 1.

Artikel 1. Doelen en ambities

1. Partijen streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren, waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof in 2030.
2. Partijen stellen als doel om landelijk in 2030 gemiddeld minimaal 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016 te behalen, voor de negatieve gezondheidseffecten afkomstig van binnenlandse bronnen.
3. Partijen onderschrijven de ambitie om in de sectoren (weg)verkeer, inclusief mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens een dalende trend in te zetten van emissies van stikstofdioxide en fijn stof naar de lucht.

Elke twee jaar rapporteert het RIVM over het beoogde halen van deze doelen. Ook in 2024 is een voortgangsmeting gedaan. Uit deze meting blijkt dat met de uitvoering van het voorgenomen beleid 46% gezondheidswinst gehaald wordt in 2030 ten opzichte van 2016. Als de uitvoering van het geagendeerde (klimaat)beleid wordt meegenomen behalen we 49% gezondheidswinst. Ook de WHO-advieswaarden uit 2005 worden naar verwachting in bijna heel Nederland gehaald. De prognoses voor de sectordoelen zijn in figuur 5 opgenomen. Deze prognoses bevestigen dat wij goed op weg zijn om de doelen te halen, maar dat we moeten zorgen voor goede uitvoering van onze maatregelen.

De nieuwe, gezondheidsgerichte benadering van het SLA vergt ook een nieuwe methode om luchtkwaliteitsdoelen mee te wegen bij het opstellen van ander beleid. Er is immers niet meer simpelweg te toetsen of een plan of project zorgt voor overschrijding van de normen. In het SLA is daarom afgesproken dat de Rijksoverheid verkent hoe permanente verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheid beter te verankeren zijn in relevante sectoren en beleidsterreinen. Daarbij gaat het om beleid met meekoppelkansen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en de gezondheid. Denk aan klimaatbeleid voor mobiliteit, de stikstofaanpak en de Agenda Fiets. Het gaat ook om beleid dat zonder aanvullende maatregelen tot een toename van emissies en negatieve gezondheidseffecten kan leiden. Denk aan de inzet van biomassa voor verwarming, stedelijke verdichting in hoogblootgestelde gebieden en infrastructurele projecten.

In het SLA zijn hiervoor de volgende afspraken opgenomen.

Artikel 4. Algemene afspraken en verplichtingen

3. De Rijksoverheid verkent de wijze waarop permanente verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheidsdoelen beter kunnen worden verankerd in relevante sectoren en beleidsterreinen en maakt nadere afspraken met partijen en derden over de doorwerking en verankering van deze kansen. De focus ligt op beleid met grote impact op de luchtkwaliteit en/of waar overheden een belangrijke voorbeeldfunctie hebben zoals de eigen bedrijfsvoering en inkoop, fiscaal beleid, energie- en klimaatplannen, mobiliteitsbeleid, ruimtelijke plannen en vergunningverlenende en toezicht houdende taken. In 2020 wordt de verkenning afgerond en worden de resultaten verankerd in de uitvoeringsagenda.

Artikel 6. Implementatie in beleid

1. Partijen implementeren de doelen en ambities zoals benoemd in artikel 1 uit het Schone Lucht Akkoord, binnen de eigen taken en bevoegdheden, zo snel mogelijk in hun omgevingsvisies, -plannen en -programma's en voor zover mogelijk in andere beleidsinstrumenten.

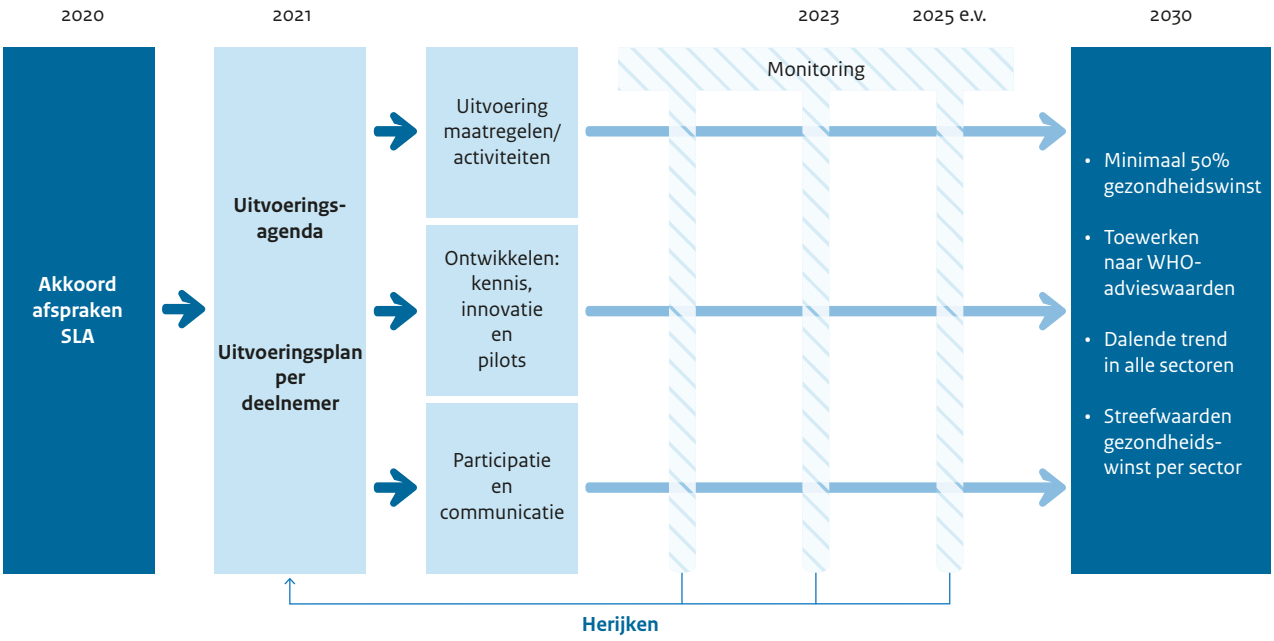
2. Partijen nemen waar nodig en wenselijk maatregelen om de effectiviteit van bestaand beleid te borgen en te versterken.

Trekker	Rijksoverheid, gemeenten en provincies.
Overige stakeholders	Andere ministeries wiens beleid van invloed is op de luchtkwaliteit. Hetzelfde geldt ook voor de SLA-partijen.
Planning	2024 – 2030: uitvoering. De Rijksoverheid gaat een verkenning doen naar de wijze waarop permanente verbetering en gezondheidsdoelen kunnen worden verankerd in aanpalende sectoren en beleidsterreinen. In 2025 worden de resultaten van deze verkenning gedeeld met partijen.
Beoogd effect	Emissiereductie en minder blootstelling van mensen aan emissies, door luchtkwaliteit en gezondheidsdoelen aan de voorkant mee te nemen in omgevingsbeleid.

Het SLA zet zich in voor een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Dat betekent dat het niveau van luchtkwaliteit niet achteruitgaat. Dit kan gebeuren als de concentraties onder de wettelijke normen komen. Daardoor worden aanvullende emissies toegestaan en komt de luchtkwaliteit weer op het oude niveau. Dan verbetert de luchtkwaliteit niet.

De Rijksoverheid gaat nader verkennen hoe gezondheidsdoelen te verankeren zijn in relevante sectoren en beleidsterreinen. Rapportage hierover volgt in 2025.

Figuur 2: Proces voor de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord



Advieswaarden WHO 2021

In september 2021 heeft de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) nieuwe, aangescherpte advieswaarden gepubliceerd voor luchtkwaliteit. De reden voor deze aanscherping is dat uit onderzoek blijkt dat luchtvervuiling ook bij lage concentraties negatieve gezondheidseffecten heeft. De oude advieswaarden van de WHO komen uit 2005. Het RIVM heeft onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van de nieuwe WHO-advieswaarden in Nederland in 2030 (juli 2022).

Schone Lucht Akkoord: toewerken naar WHO-advieswaarden

Een van de afspraken uit het Schone Lucht Akkoord is dat partijen toewerken naar de WHO-advieswaarden in 2030. De advieswaarden uit 2005 zijn daarbij uitgangspunt. Die golden toen het Akkoord is gesloten en de Stuurgroep SLA heeft besloten om de nieuwe WHO-advieswaarden uit 2021 niet als doel voor 2030 over te nemen maar te blijven werken naar de 'voormalige' waarden uit 2005.

Nieuwe EU-richtlijn Luchtkwaliteit

De Europese Commissie heeft in 2022 een voorstel gedaan voor een nieuwe EU-richtlijn luchtkwaliteit. Het meest opvallende in dit voorstel is de aanscherping van de grenswaarden voor de meest luchtvervuilende stoffen. Met als doel om ze meer in lijn te brengen met de aangescherpte advieswaarden die de WHO in 2021 heeft uitgebracht. Zo moeten uiterlijk in 2030 de jaargemiddelde concentraties $PM_{2,5}$ en PM_{10} gedaald zijn naar respectievelijk 10 en 20 µg/m³. Dit is nu 25 en 40 µg/m³. Voor NO_2 wordt de nieuwe waarde 20 µg/m³. Dit was 40 µg/m³. Voor $PM_{2,5}$ en PM_{10} komt dit voorstel overeen met het streefdoel voor 2030 van het Schone Lucht Akkoord. Voor NO_2 is er nog extra inspanning nodig. In 2050 moeten volgens de Commissie dan de WHO-advieswaarden zelf behaald zijn, in lijn met de visie 'Zero Pollution' die de EU heeft geformuleerd.

Het RIVM heeft onderzoek gedaan naar de haalbaarheid in Nederland van het voorstel voor een nieuwe EU-richtlijn luchtkwaliteit (april 2023). Raad en Parlement hebben hun onderhandelingen over de herziene richtlijn onlangs afgerond. De verwachting is dat de nieuwe richtlijn in het voorjaar van 2024 definitief wordt vastgesteld. In de loop van 2024 wordt onderzocht wat dat betekent voor het Schone Lucht Akkoord.

Alle luchtkwaliteitswaarden bij elkaar

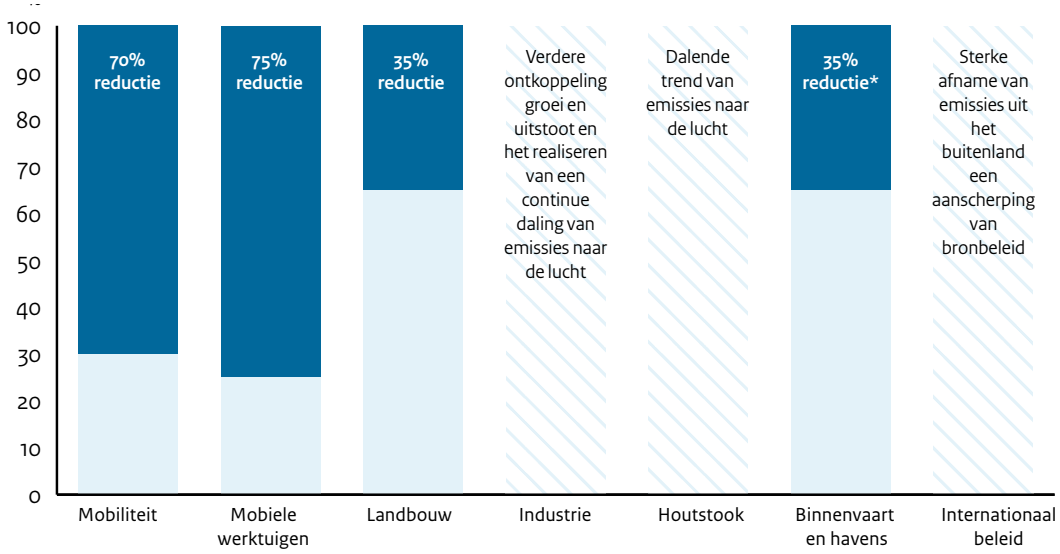
Figuur 3 geeft een overzicht van de huidige streefwaarden met betrekking tot luchtkwaliteit. Hierbij gaat het om jaargemiddelde waarden.

Figuur 3: Luchtkwaliteitswaarden Omgevingswet, Schone Lucht Akkoord, EU-richtlijn en WHO 2021

Stof	Omgevingswaarden, Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) §2.2.1	Streefdoel 2030 Schone Lucht Akkoord WHO-waarden 2005	Herziene EU-Richtlijn 2030*	EU-beleid zero-pollution 2050, streven naar WHO-waarden 2021
NO_2	40 µg/m³	40 µg/m³	20 µg/m³	10 µg/m³
PM_{10}	40 µg/m³	20 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³
$PM_{2,5}$	25 µg/m³	10 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³

*Onder voorbehoud van een definitief akkoord, verwacht in het voorjaar van 2024.

Figuur 4: Streefdoel reductie van de negatieve gezondheidseffecten van luchtemissies in 2030 t.o.v. 2016



* Reductie van de emissies van verontreinigende stoffen van de binnenvaart van ten minste 35% in 2035 ten opzichte van 2015.

Streefwaarden per thema

Figuur 4 geeft aan welk doel is opgenomen per thema. Hierbij gaat het om de vermindering van de negatieve gezondheidseffecten door luchtemissies. Bij de voortgangsmeting van het SLA in 2024 heeft het RIVM getoetst of de themadoelen binnen bereik liggen. De resultaten zijn in figuur 5 weergegeven. Deze resultaten geven nog geen aanleiding tot aanpassing van het SLA, maar vergen aanvullende aandacht voor volledige uitvoering van beleid en goed aanhaken bij relevant klimaat- en stikstofbeleid.

De stoffen

Het Schone Lucht Akkoord richt zich op de twee meest relevante luchtverontreinigende stoffen: stikstofdioxide en fijnstof (in PM, particulate matter). Dit sluit aan bij het advies van de Gezondheidsraad uit 2018.[1] Die twee stoffen veroorzaken de meeste gezondheidsschade en zijn grotendeels met binnenlands beleid te beïnvloeden. Dit in tegenstelling tot ozon, wat ook veel gezondheidsschade oplevert, maar waar wij als land afhankelijk zijn van internationale bronnen. De inzet van Nederland is om in internationaal verband de oorzaken van ozon aan te pakken.

[1] 2018, Gezondheidsraad: Gezondheidswinst door schonere lucht

Figuur 5: Prognose reductie per streefdoel voortgangsmeting 2024 (RIVM)

Sector	Streefdoel (2030 t.o.v. 2016)	Prognose met voorgenomen beleid	Prognose met aanvullend klimaat- en stikstofbeleid	Ligt op koers?
Mobiliteit (wegverkeer)	70% gezondheidswinst	46% gezondheidswinst	50% gezondheidswinst	Nog niet
Mobiele werktuigen	75% gezondheidswinst	50% gezondheidswinst	64% gezondheidswinst	Nog niet
Landbouw	37% gezondheidswinst	40% gezondheidswinst	46% gezondheidswinst	Ja
Industrie	Dalende trend emissies en ontkoppeling uitstoot en groei	PM_{10}: -5% $PM_{2,5}$: -6% NO_2: -50%	PM_{10}: -5% $PM_{2,5}$: -6% NO_2: -50%	Ja
Houtstook	Dalende trend emissies	PM_{10}: -40% $PM_{2,5}$: -39% NO_2: -20%	PM_{10}: -40% $PM_{2,5}$: -39% NO_2: -20%	Ja
Binnenvaart en Havens	35% reductie in emissies (in 2035 t.o.v. 2015)	PM_{10}: -40% $PM_{2,5}$: -39% NO_2: -17%	PM_{10}: -40% $PM_{2,5}$: -39% NO_2: -17%	Deels (NO_2 nog niet)

Fijnstof is een verzamelterm voor stofdeeltjes kleiner dan maximaal 10 micrometer in diameter. PM_{10} is de term voor alle deeltjes kleiner dan 10 micrometer. $PM_{2,5}$ is het fijnstof dat kleiner is dan 2,5 micrometer in diameter. $PM_{2,5}$-deeltjes zijn dus kleiner en dringen dieper het lichaam in, wat vermoedelijk schadelijker is voor de gezondheid. Het Schone Lucht Akkoord richt zich op fijnstof (PM_{10} én $PM_{2,5}$) en stikstofdioxide.

Er is steeds meer aandacht voor de nog kleinere fractie van fijnstof, het zogeheten ultrafijnstof (UFP, ultrafine particles). Deze fijnstof deeltjes zijn kleiner dan 0,1 micrometer. Het lichaam ruimt UFP minder snel op dan grotere deeltjes. Het gevolg hiervan is dat UFP langer in de longen achter blijft en zelfs via het bloed andere organen kan bereiken. De precieze gezondheidseffecten van UFP zijn nog onbekend.

In het kader van het Schone Lucht Akkoord heeft de Rijksoverheid daarom advies gevraagd aan de Gezondheidsraad. Het advies van de Gezondheidsraad is in september 2021 verschenen.[2] Daarin staan aanbevelingen om de uitstoot van UFP terug te dringen, om afstand te houden tot bestaande bronnen en om de emissies en concentraties van UFP meer te gaan monitoren.

In reactie op het rapport heeft de Rijksoverheid een quick scan laten doen waar kwalitatief is gekeken naar de effecten van de bestaande SLA-maatregelen op emissies van UFP. Daaruit blijkt dat de SLA-maatregelen inderdaad bijdragen aan het terugdringen van UFP-emissies. Het RIVM doet onderzoek naar hoe UFP structureel gemeten en gemodelleerd kan worden in het kader van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML).[3] Het aanschaftraject voor UFP meetapparatuur loopt vanaf 2024 en de verwachting is dat UFP vanaf 2025 structureel gemeten gaat worden op verschillende plekken in Nederland.

Deze metingen worden gebruikt om het UFP model te verbeteren, om bronnen van UFP te identificeren en te monitoren, en om in de toekomst waar mogelijk de uitstoot van UFP terug te dringen.

Het RIVM is ook bezig met het verder uitzoeken van de blootstelling en gezondheidseffecten van UFP. Zo is er in 2022 een rapport gepubliceerd over de gezondheidseffecten van UFP van vliegverkeer rondom Schiphol.[4] De resultaten lijken er op te wijzen dat langdurige blootstelling aan UFP nadelige effecten heeft op het hart- en vaatstelsel, op de

[2] 2021, Gezondheidsraad: Risico's van ultrafijnstof in de buitenlucht

[3] Kamerstuk 30 175, nr 439 (d.d. 31 mei 2023)

[4] 2022, RIVM: Gezondheidseffecten van ultrafijnstof van vliegverkeer rond Schiphol

luchtwegen en op de ontwikkeling van ongeboren kinderen bij zwangere vrouwen. Of er daadwerkelijk een oorzakelijk verband is tussen deze gezondheidseffecten en langdurige UFP blootstelling, moet nog verder onderzocht worden.

De partijen van het Schone Lucht Akkoord volgen de wetenschappelijke ontwikkelingen over ultrafijnstof en kijken of dit moet leiden tot aanscherping van het SLA of andere inzet.

Kennisagenda

Om een permanente verbetering mogelijk te maken, werken we in het Akkoord zowel aan maatregelen die op korte termijn de lucht gezonder maken als aan activiteiten om ook op langere termijn extra gezondheidswinst te boeken. Sommige van die afspraken zijn direct uit te voeren; andere vergen eerst een verkenning of een uitwerking of test van een maatregel of methode. Innovatie, kennisontwikkeling en actieve kennisdeling vormen de motor voor permanente verbetering.

Een gedegen kennisbasis is van groot belang voor een effectieve en efficiënte uitvoering van lucht- en gezondheidsbeleid. Er is al veel informatie beschikbaar, maar er zijn ook nog belangrijke kennisvragen over de gezondheidseffecten van componenten, effectieve meet- en monitoringsstrategieën, praktijkemissies van verschillende bronnen en de effectiviteit van oplossingsstrategieën. Ook is nog veel winst te behalen door onderzoeksresultaten vroegtijdig te delen en door bedrijfsleven, milieu en gezondheidsorganisaties en kennisinstellingen er actiever bij te betrekken. Dat voorkomt dat verschillende partijen hetzelfde onderzoek moeten uitvoeren en het zorgt ervoor dat meer partijen gebruik kunnen maken van de ontwikkelde kennis. Daarom is in 2021-2022 de kennisagenda ontwikkeld.

De kennisagenda heeft twee hoofddoelen:
- Het in kaart brengen van de kennisvragen die SLA-partijen nodig achten om toekomstig beleid (beter) te maken en uit te voeren.
- Het delen van lopende onderzoeken en onderzoeksresultaten tussen kennisinstellingen, SLA-partijen en overige belanghebbende partijen.

In 2022 is een eerste inventarisatie van kennisvragen gemaakt. Die kennisvragen zijn terug te vinden op de SLA-website en geven richting aan onderzoekers en organisaties die onderzoek financieren over welke vragen nog onbeantwoord zijn en prioriteit hebben.

Artikel 5. Kennisdeling en innovatie

1. Partijen werken samen aan een kennis- en innovatieagenda om beter inzicht te verkrijgen in de luchtkwaliteit en gezondheidseffecten, innovatieve nieuwe maatregelen en de effectiviteit van beleid te realiseren. Kosteneffectiviteit is hierbij een belangrijk aandachtspunt. De Rijksoverheid onderzoekt als onderdeel van deze kennisagenda het effect van piekconcentraties op de gezondheidsklachten en het welzijn van hooggevoelige groepen en onderzoekt welke maatregelen mogelijk zijn om piekconcentraties te verminderen en wat de effectiviteit van deze maatregelen is. De Rijksoverheid werkt verder aan de ontwikkeling van een monitoringsinstrumentarium, waaronder de gezondheidsindicator en instrumenten om gezondheidseffecten van maatregelen op kleinere schaal in beeld te brengen. Daarnaast vraagt de Rijksoverheid de Gezondheidsraad om advies over ultrafijn stof.

In 2023 heeft het SLA een themagroep kennisagenda opgericht met deelnemers uit SLA-gemeenten, -provincies, kennisinstellingen, GGD-en en omgevingsdiensten. Sinds 2024 worden via de kennisagenda onderzoeken en onderzoeksresultaten gedeeld over luchtkwaliteit en gezondheid tussen de deelnemers aan de themagroep en met alle SLA-partijen. De kennisagenda en themagroep worden ook benut om onderzoekers en beleidsmakers vaker in contact te brengen. Zo kan beleid beter gebruik maken van aanwezige wetenschappelijke kennis en zijn onderzoeken beter toe te spitsen op de beleidsopgaves in Nederland. Jaarlijks zal de kennisagenda stilstaan bij bepaalde kennisvragen om uit te lichten. In 2024 wordt extra aandacht besteed aan kennisvraag 2 (luchtkwaliteit in de woonomgeving) en kennisvraag 12 (gedragsverandering). Over deze kennisvragen worden sessies georganiseerd om informatie over deze onderwerpen te delen en om te kijken of er (gezamenlijk) onderzoek naar deze onderwerpen kan worden gedaan om deze vragen deels te beantwoorden

Een aantal specifieke acties over kennis zijn opgenomen in het Akkoord. Hoofdstuk 3 behandelt het Gezondheidsraad-advies over ultrafijnstof, hoofdstuk 4 gaat in op de ontwikkeling van het monitoringsinstrumentarium en hoofdstuk 5 bespreekt het onderzoek naar piekconcentraties.

4 Monitoring

Monitoring van de voortgang van maatregelen en pilots van luchtemissies en gezondheidseffecten is belangrijk om te evalueren of deelnemende partijen op koers liggen om de doelen te halen, of dat herijking van de aanpak nodig of wenselijk is.

Artikel 11. Monitoring

1. Partijen monitoren:
   a. Jaarlijks de voortgang van de uitvoering van de uitvoeringsagenda en de decentrale uitvoeringsplannen.
   b. Ten minste eens in de drie jaar de ontwikkeling in (lokale en regionale) luchtkwaliteit (NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$). Partijen leveren daartoe de benodigde informatie aan, waaronder, voor de partijen die het betreft, de informatie die jaarlijks wordt aangeleverd volgens voorschriften in de Wet Milieubeheer en na inwerkingtreding de Omgevingswet (artikel 10.11 en 10.12 Bkl).
   c. Ten minste eens in de drie jaar het doelbereik van het Schone Lucht Akkoord door middel van de gezondheidsindicator. Partijen leveren daartoe de benodigde informatie aan.
2. De Rijksoverheid draagt zorg voor het noodzakelijke monitoringsinstrumentarium, waaronder de gezondheidsindicator en monitoring van de luchtkwaliteit. De Rijksoverheid draagt zorg voor de verdere doorontwikkeling van deze instrumenten en betrekt gemeenten en provincies daarbij. De Rijksoverheid ondersteunt Partijen bij het aanleveren van gegevens voor de monitoring.
3. Partijen werken nadere monitoringsafspraken uit en leggen deze voor aan de Stuurgroep. Hierbij wordt bekeken hoe deze zo goed mogelijk kunnen aansluiten op andere monitoringsafspraken, zoals de klimaat- en energieverkenning. De Rijksoverheid neemt daarbij het initiatief.

Monitoring voortgang van de maatregelen en pilots

Jaarlijks rapporteren alle SLA-deelnemers over de voortgang van de uitvoering van maatregelen en pilots. Elke SLA-deelnemer vult het format voor het uitvoeringsplan in. Dit moet jaarlijks uiterlijk op 1 maart geactualiseerd en ingediend zijn.

Rijkswaterstaat Leefomgeving verzorgt de overkoepelende rapportage op basis van de geleverde input. Deze rapportage beschrijft de (vaste en aanvullende) maatregelen en pilots en de fase van uitvoering per maatregel of pilot. De Stuurgroep neemt de rapportage in ontvangst en bespreekt of er, op basis van de bevindingen, aanvullende activiteiten nodig zijn om eventuele knelpunten op te lossen of kansen te benutten.

In de loop van het jaar sluiten nieuwe partijen aan bij het SLA. Alleen partijen die zich vóór januari van het afgelopen jaar hebben aangesloten bij het SLA, zijn verplicht een uitvoeringsplan in te dienen. Bijvoorbeeld als een partij zich in augustus 2024 bij het Akkoord aansluit, is deze niet verplicht om een uitvoeringsplan in te dienen tot maart 2026. Partijen mogen dit uiteraard eerder doen op vrijwillige basis.

De individuele gemeenten en provincies leveren elk een eigen uitvoeringsplan aan, ook als ze de uitvoering van het SLA (deels) in regionale samenwerking oppakken. Bij samenwerking worden de gezamenlijke maatregelen dus in elk uitvoeringsplan van de samenwerkende deelnemers opgenomen.

Het format voor de uitvoeringsplannen wordt regelmatig onderhouden en waar nodig geactualiseerd om betere informatie van de deelnemers op te halen en om beter inzicht te krijgen in voortgang, omvang of bereik van maatregelen. Deze informatie helpt thematrekkers en het Rijk om zicht te houden op de uitvoering van het SLA.

Trekker	Alle SLA-deelnemers voor hun eigen uitvoeringsplan; Rijkswaterstaat Leefomgeving voor de overkoepelende rapportage.
Overige stakeholders	RIVM, themagroepen.
Planning	Elk jaar op 1 maart: gemeenten, provincies en de Rijksoverheid leveren hun uitvoeringsplan in. Elk najaar: Rijkswaterstaat rapporteert over de voortgang van maatregelen zoals in de ingediende plannen opgenomen.
Beoogd effect	Zicht op de voortgang van de uitvoering van maatregelen en signalering van eventuele knelpunten en kansen.

Monitoring doelen SLA: luchtkwaliteit en gezondheidsindicator

Het RIVM stelt een keer in de twee jaar een monitoringsrapportage op over de ontwikkeling van de concentraties en het bereiken van de doelen uit het SLA. Hier is voor gekozen om aan te sluiten bij de luchtramingen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) die ook tweejaarlijks verschijnen. De Stuurgroep stelt deze rapportage vast. Daarna wordt de rapportage door IenW aan de Tweede Kamer verzonden. De eerste rapportage is in 2022 gepubliceerd en de tweede in 2024.

De rapportage bevat de volgende onderdelen:

- Rapportage van de emissies: emissies op landelijk niveau per sector van in ieder geval fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en van NO_2 voor het peiljaar van 2016, en een prognose voor 2030.
- Rapportage van de luchtkwaliteit: concentraties op landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau van de stoffen PM_{10}, $PM_{2,5}$ en NO_2 voor het peiljaar van 2016 en een prognose voor 2030. Daarbij wordt ook gekeken naar het halen van de WHO-advieswaarden (uit 2005 en uit 2021) voor luchtverontreinigende stoffen in 2030 en de waarden in de Europese luchtkwaliteitsrichtlijn.
- Rapportage van de gezondheidseffecten: landelijke, provinciale en gemeentelijke gemiddelde gezondheidswinst en de voortgang ten opzichte van de doelstelling (landelijk gemiddeld 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016) voor 2030. Deze winst wordt uitgedrukt in levensduurverlenging in maanden en verloren levensjaren (YLL). In het SLA zijn geen doelstellingen voor gezondheidswinst voor gemeenten en provincies afzonderlijk opgenomen.
- Uitsplitsing van de emissies, concentraties en relatieve bijdragen aan gezondheidseffecten naar de sectoren industrie, (weg)verkeer, mobiele werktuigen, landbouw, binnenvaart en havens, consumenten (houtstook), zeescheepvaart en visserij, handel, diensten, overheid (HDO) en bouw en luchtvaart van en naar Nederlandse luchthavens. Daarbij wordt vermeld of de dalende trend in de sectoren wordt gerealiseerd en of het SLA op koers ligt om de streefdoelen per sector te behalen.

Deelnemers aan het SLA leveren elke twee jaar tussen maart en eind mei gegevens over verkeer en veehouderij aan in de monitoringstool. Dit zijn gegevens over het gepasseerde jaar en ook een prognose over 2030. Dit is dezelfde monitoringstool als die voor de luchtkwaliteitsmonitoring onder de Omgevingswet wordt gebruikt, namelijk het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). SLA-deelnemers die deze gegevens al aanleveren voor de monitoring van de luchtkwaliteit onder de Omgevingswet, hoeven deze gegevens dus niet dubbel aan te leveren. De

SLA-deelnemers worden elke twee jaar meegenomen in de monitoringscyclus en bijbehorende procesafspraken.

Eind mei sluit de monitoringstool en gaat het RIVM rekenen. Voor de monitoring van de luchtkwaliteit en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen gebruikt het RIVM de Grootschalige Concentratiekaart Nederland (GCN-kaart). Deze geeft de concentraties van PM_{10}, $PM_{2,5}$ en NO_2 in vakken van 1 km2 weer. Deze gegevens vult het RIVM (voor zover beschikbaar) aan met verkeersgegevens om op een hoger detailniveau te kunnen rekenen.

Trekker	RIVM
Overige stakeholders	Deelnemende gemeenten, provincies, ministerie van IenW en Rijkswaterstaat, PBL.
Planning	Elke twee jaar wordt berekend over het doelbereik van het SLA: 2021, 2023, 2025, 2027, 2029. Vanwege (onvoorziene) omstandigheden lukt het niet altijd om de rapportage in hetzelfde jaar aan te leveren.
Beoogd effect	Zicht op ontwikkeling van emissies en gezondheidseffecten en toetsing of de doelstellingen van het SLA binnen bereik zijn of dat aanvullende activiteiten gewenst zijn.

Doorontwikkeling van de gezondheidsindicator

Door wetenschappelijke en technische ontwikkelingen zal de huidige gezondheidsindicator achterhaald raken als deze niet wordt geactualiseerd. Gedurende de looptijd van het Akkoord zal het RIVM met het ministerie van IenW en de themagroep monitoring bespreken of er behoefte is aan verdere actualisatie en zo ja, hoe deze vorm moet krijgen. Te denken valt aan de volgende ontwikkelingen:

- Ook andere zichtjaren dan 2030 gebruiken, bijvoorbeeld 2035 en 2040.
- Andere luchtverontreinigende componenten gebruiken, bijvoorbeeld ultrafijnstof, roet/elementair koolstof en PAKs.
- Verder verfijnen van de GCN-kaart naar bijvoorbeeld 250 x 250 m2 voor die bronnen waarvoor meer specifieke informatie over emissies op dat schaalniveau bekend is.
- Een module ontwikkelen om gegevens over houtstook, mobiele werktuigen, binnenvaart en havens en aanvullende gegevens voor de industrie en landbouw toe te voegen voor de berekeningen van de luchtkwaliteit op hoger detailniveau dan GCN (1 km^2).
- Verder verfijnen van de prognoses: rekenen met klimaatscenario's, verfijnen van de demografie, meer rekening houden met structuurwijzigingen in Nederland (zoals wijken van het gas af, bijbouwen van 1 miljoen woningen).
- Verbeteren van overige gegevens die nodig zijn voor nauwkeurige inschattingen, zoals de uitvoeringspraktijk en daadwerkelijke emissie(reductie)s. RIVM onderneemt deze verfijningen vaak om de emissieregistratie te verbeteren. De themagroep kennisagenda speelt ook een rol in het ophalen van signalen van gebrek aan gegevens en het bemoedigen van aanvullend onderzoek om de monitoring te verfijnen.

Tools om emissies, concentraties en gezondheidseffecten van luchtvervuiling in te schatten

Er zijn meerdere tools om informatie te verkrijgen over de luchtkwaliteit en de effecten daarvan op gezondheid. De tools die op dit moment gebruikt worden zijn:

- GCN-tool;
- GGD rekentool Luchtkwaliteit en Gezondheid;
- Beleidsondersteuning Lokale Gezondheidsberekeningen (BLG).

Deze tools zijn op elkaar afgestemd en zijn geactualiseerd in samenhang met de doorontwikkeling van de gezondheidsindicator van het RIVM (die de voortgangsmeting van het SLA berekent). Tijdens de loop van het Akkoord bespreken het Rijk, het RIVM, en de themagroep monitoring hoe deze tools worden gebruikt, hoe ze verder kunnen of moeten worden ontwikkeld en of er andere tools nodig zijn.

Evaluatie en herijking uitvoeringsagenda

De Stuurgroep bespreekt jaarlijks de voortgang van de uitvoering van vaste maatregelen, pilots en aanvullende maatregelen aan de hand van de daartoe opgestelde rapportage. Als het nodig en wenselijk is, doet de werkgroep voorstellen aan de Stuurgroep voor herijking van de uitvoeringsagenda. Als blijkt dat een of meer SLA-deelnemers geen uitvoeringsplan inleveren of maatregelen niet uitvoeren, dan bespreekt de Stuurgroep dit met de betreffende deelnemers. Op basis van de doorrekening van de effecten op de luchtkwaliteit en de gezondheidseffecten evalueren SLA-deelnemers of de partijen op koers liggen om de doelen uit artikel 1 van het SLA te halen. Is dit niet het geval, dan voegen SLA-deelnemers maatregelen toe aan de uitvoeringsagenda of aan de eigen uitvoeringsplannen. Besluiten partijen dat een wijziging van de afspraken uit het akkoord zelf noodzakelijk is, dan is toestemming van de deelnemers nodig.

Het Schone Lucht Akkoord loopt tot en met 2030. Uiterlijk in 2030 spreekt de Stuurgroep af wat voor evaluatie plaats gaat vinden over de doeltreffendheid van het Akkoord, of de doelen uiteindelijk daadwerkelijk zijn gehaald en wat het Akkoord heeft opgeleverd. Te denken valt aan beleidsdoorlichting, een onafhankelijk onderzoek na afloop en/of een wetenschappelijke studie of laatste voortgangsmeting van het RIVM over de luchtkwaliteit en gezondheidseffecten in 2030 t.o.v. 2016.

Artikel 12. Rapportage

1. Partijen leveren noodzakelijke input voor het opstellen van de rapportage met de gezondheidsindicator luchtkwaliteit van het RIVM over het bereiken van de doelen zoals benoemd in artikel 1. De Stuurgroep stelt deze rapportage vast en de Rijksoverheid informeert de Tweede Kamer.
2. Naar aanleiding van de jaarlijkse monitoring van de voortgang zoals genoemd in artikel 11, rapporteren Partijen jaarlijks over de voortgang van de uitvoering van de uitvoeringsagenda en de decentrale uitvoeringsplannen. De Rijksoverheid ondersteunt Partijen bij het aanleveren van gegevens ten behoeve van de rapportage.
4. Partijen werken nadere rapportageafspraken uit en leggen deze voor aan de Stuurgroep. De Rijksoverheid neemt daarbij het initiatief.

Artikel 13. Evaluatie en herziening

1. Als bij de jaarlijkse rapportage aan de Stuurgroep, bedoeld in artikel 11.1.a, blijkt dat Partijen niet aan de afspraken over de uitvoeringsagenda en de decentrale uitvoeringsplannen voldoen, bespreekt de Stuurgroep dit met de betreffende Partijen.
2. Op basis van de resultaten van de monitoring die ten minste eens in de drie jaar plaatsvindt, bedoeld in artikel 12, evalueren Partijen of de doelen, zoals benoemd in artikel 1, gehaald worden. Als uit de monitoring met de gezondheidsindicator luchtkwaliteit blijkt dat extra inzet nodig is om de doelen te bereiken, voegen partijen maatregelen toe aan de uitvoeringsagenda, de uitvoeringsplannen en waar nodig aan het Schone Lucht Akkoord.

Trekker	De Stuurgroep van het SLA is verantwoordelijk voor de evaluatie en het doen van voorstellen voor herijking.
Overige stakeholders	Alle deelnemers aan het SLA.
Planning	Jaarlijkse evaluatie van de voortgang van de maatregelen, en elke twee jaar evaluatie van het doelbereik (in 2025, 2027, 2029).
Beoogd effect	Borgen van de voortgang van de uitvoering van maatregelen en het doelbereik.

5 Hoogblootgestelde gebieden en gevoelige groepen

De gezondheidsschade van luchtverontreiniging is niet overal in Nederland even groot. Dat heeft verschillende oorzaken:

- In sommige gebieden zijn de concentraties luchtvervuiling hoger dan op andere plekken;
- Het aantal mensen dat wordt blootgesteld is met name in binnenstedelijke gebieden groter dan in het buitengebied;
- Sommige mensen zijn gevoeliger voor de negatieve effecten van luchtverontreiniging, zoals kinderen, ouderen en mensen met gezondheidsklachten (bijvoorbeeld longpatiënten en mensen met hart- en vaatziekten).

Met het Schone Lucht Akkoord (SLA) wordt nadrukkelijk rekening gehouden met blootstelling aan luchtvervuiling en niet alleen puur de concentraties. Hierdoor krijgen hoogblootgestelde gebieden en hooggevoelige groepen meer aandacht. In het SLA is daarom afgesproken dat, naast de generieke aanpak, een aanpak wordt uitgewerkt voor hoogblootgestelde gebieden en voor hooggevoelige groepen. De Gezondheidsraad heeft dit in 2018 ook geadviseerd.[5] Dit is niet nieuw. Een aantal grotere gemeenten heeft al langere tijd beleid gericht op relatief hoogblootgestelde locaties of kwetsbare bestemmingen. Bestaande initiatieven worden bij de aanpak betrokken.

Ontwikkelingen tot 2024

In 2022 en 2023 zijn er pilots in hoogblootgestelde gebieden uitgevoerd om te verkennen welke aanvullende maatregelen de hoge concentraties omlaag kunnen brengen. De belangrijkste bron varieerde binnen de pilots van industrie, tot binnenhaven en wegverkeer. Er was ook een pilotgebied met een relatief lage blootstelling dat in gevaar kan komen door toekomstige ontwikkelingen. De uitkomsten van de pilots vormden de basis voor één aanpak die SLA-partijen moeten uitvoeren, ook voor landbouw als bron.

In 2023 is het advies Bescherming hooggevoelige groepen uitgebracht, over beleid voor gevoelige functies, locaties waar hooggevoelige groepen zoals kinderen en ouderen langdurig blijven. Het gaat om afstand houden tot bronnen van luchtvervuiling. Dit advies is de invulling van de vaste maatregel over dit onderwerp in het Akkoord. SLA-partijen zijn dus verplicht om het advies over te nemen en hiervoor beleid in te voeren. De themagroep stimuleert en ondersteunt hierbij.

[5] Gezondheidsraad (2018) Gezondheidswinst door schonere lucht.

1 Hoogblootgestelde gebieden

Artikel 4. Algemene afspraken en verplichtingen

1. Gebiedsgerichte aanpak hoogblootgestelde locaties: De Rijksoverheid faciliteert de uitwerking van een gebiedsgerichte aanpak voor hoogblootgestelde locaties. De Rijksoverheid faciliteert onder andere het opstellen van een gebiedsanalyse gericht op definiëring van hoogblootgestelde locaties, mogelijke aanpak en wijze waarop samenwerking tussen Rijk en/of provincie en gemeente mogelijk is om gezondheidswinst te bereiken. Partijen nemen naar aanleiding hiervan initiatieven tot aanvullend beleid, binnen hun eigen taken en bevoegdheden en werken zo nodig samen als de inspanningen en de bronnen daarom vragen.

RIVM heeft in 2021 een eerste analyse uitgebracht van hoogblootgestelde gebieden in Nederland.[6] Het gaat hierbij om binnenstedelijke gebieden met veel verkeer en gebieden met hoge blootstelling vanuit landbouw, scheepvaart, houtstook of industrie. Vaak gaat het ook om gebieden waar verschillende bronnen samenkomen.

Uit de analyse van het RIVM blijkt dat het vanuit gezondheidskundig oogpunt niet mogelijk is om een objectief onderscheid te maken tussen hoog- en niet-hoogblootgestelde gebieden. Uit gezondheidskundig oogpunt is vrijwel heel Nederland hoogblootgesteld; dit inzicht wordt onderstreept door de nieuwe WHO-advieswaarden.

In 2022 zijn vier pilots gestart om dit onderwerp verder uit te zoeken (wat maakt een gebied hoogblootgesteld?) en om te verkennen welke aanvullende maatregelen doeltreffend zouden kunnen zijn om de hoge blootstelling omlaag te brengen. Het ging over een pilot in de IJmond (over een complex industrieel gebied), een pilot in Tilburg (met een binnenhaven en binnenstedelijke blootstelling), een pilot in Utrecht (met veel wegverkeer en andere binnenstedelijke bronnen) en een pilot in Eemshaven (met relatief lage blootstelling die eventueel in gevaar komt door toekomstige ontwikkelingen). Begin 2024 zijn de pilots afgerond en worden de resultaten van de pilots verwerkt tot één aanpak die SLA-partijen moeten uitvoeren waar het van toepassing is. Het streven is om deze aanpak eind 2024 uit te brengen. Hier wordt ook rekening gehouden met hoge blootstelling in landbouwgebieden, ook al was er geen landbouw-specifieke pilot.

Trekker	Ministerie van IenW en RIVM.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies met hoogblootgestelde gebieden en GGD.
Planning	2024: Vier pilots zijn afgerond en de resultaten zijn gepubliceerd. De resultaten van de pilots worden verwerkt tot één aanpak die SLA-partijen moeten uitvoeren, waar het van toepassing is.
Beoogd effect	Vermindering van de negatieve gezondheidseffecten met een gebiedsgerichte aanpak in gebieden met een hoge blootstelling.

2 Hooggevoelige groepen

Artikel 4. Algemene afspraken en verplichtingen

2. De Rijksoverheid werkt samen met Partijen een aanpak uit om de negatieve gezondheidseffecten bij hooggevoelige groepen te beperken. Deze richt zich onder andere op gevoelige bestemmingenbeleid. Partijen nemen naar aanleiding hiervan initiatieven tot aanvullend beleid, binnen hun eigen taken en bevoegdheden en werken zo nodig samen als de inspanningen en de bronnen daarom vragen.

Artikel 9. Stuurgroep

4. De Stuurgroep bewaakt de doelen van het Schone Lucht Akkoord en draagt deze uit. Hiertoe kan de Stuurgroep Partijen adviseren over en aanspreken op de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord. Daarnaast voert de Stuurgroep de taken uit die Partijen haar opdragen, waaronder:

[...]

d. Opstellen aanpak om gezondheidseffecten bij hooggevoelige groepen te beperken.

In januari 2023 is een advies Bescherming hooggevoelige groepen uitgebracht.[7] Het advies gaat in op de stappen die SLA-partijen, vooral gemeenten, kunnen nemen om zogenoemde gevoelige functies (locaties waar hooggevoelige groepen zoals kinderen en ouderen langdurig blijven) te beschermen. Het gaat hier voornamelijk om afstand houden tot bronnen van luchtvervuiling. Het advies noemt geadviseerde afstanden tussen drukke wegen en gevoelige bestemmingen van de GGD'en.[8]

[6] RIVM (2021) Methode voor het bepalen van hoogblootgestelde gebieden in Nederland.

[7] SLA (2023) Advies beschermingen hooggevoelige groepen.

[8] Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving (2022) Wegverkeer en gevoelige bestemmingen in relatie tot luchtkwaliteit.

Het advies is door de Stuurgroep vastgesteld en wordt beschouwd als de invulling van de desbetreffende maatregel in Artikel 4 van het Akkoord. SLA-partijen zijn dus verplicht om het advies over te nemen. Dat betekent dat zij beleid voor het beschermen van gevoelige bestemmingen moeten invoeren. Elke gemeente mag dat beleid zelf invullen, afhankelijk van de lokale situatie en het ambitieniveau. De themagroep werkt aan het stimuleren en ondersteunen van de SLA-partijen om beleid voor bescherming gevoelige groepen in te voeren. Ook niet-SLA-partijen worden aangemoedigd dergelijk beleid te ontwikkelen. De themagroep houdt bij hoe het advies wordt uitgevoerd door SLA-partijen en spreekt partijen aan die het advies (nog) niet uitvoeren.

Piekconcentraties en de luchtkwaliteitsindex

Piekconcentraties treden op wanneer de concentraties van luchtvervuilende stoffen tijdelijk verhoogd zijn. Terwijl veel van het luchtkwaliteitsbeleid gericht is op jaargemiddelde blootstelling, kunnen tijdelijke pieken ook negatieve gezondheidseffecten veroorzaken.
In Artikel 5 van het Akkoord staat, “De Rijksoverheid onderzoekt als onderdeel van deze kennisagenda het effect van piekconcentraties op de gezondheidsklachten en het welzijn van hooggevoelige groepen en onderzoekt welke maatregelen mogelijk zijn om piekconcentraties te verminderen en wat de effectiviteit van deze maatregelen is.”

RIVM gaat dit onderzoek in 2024 uitbrengen samen met een update van de wetenschappelijke inzichten die ten grondslag liggen aan de nieuwe WHO-advieswaarden.

Bij hoge piekconcentraties kan iedereen gezondheidseffecten ondervinden van een slechte luchtkwaliteit. Voor zulke tijdelijke pieken kan een luchtkwaliteitsindex handvatten bieden. Een luchtkwaliteitsindex geeft de actuele luchtkwaliteit weer mét handelingsadviezen voor mensen in die omgeving.
Er bestaat al een Nederlandse Luchtkwaliteitsindex (LKI). In 2023 heeft het RIVM een start gemaakt met een evaluatie en mogelijke herziening van deze LKI. Eén doel van de herziening is om de LKI te actualiseren op basis van de recentste wetenschappelijke inzichten. Ook wil het RIVM zorgen dat de handelingsadviezen begrijpelijk en onderbouwd zijn voor de doelgroep. Daarbij wil het RIVM de behoefte van potentiële gebruikers goed begrijpen.

Naar verwachting wordt in 2024 de verkenning van de LKI-herziening afgerond. Ook is de evaluatie van de handelingsadviezen dan gereed en is de behoefte van potentiële gebruikers in kaart gebracht. De LKI is dan te vinden op atlasleefomgeving.nl en luchtmeetnet.nl. De European Environment Agency gaat de Europese luchtkwaliteitsindex (Air Quality Index) actualiseren. Het RIVM neemt deel aan de Europese werkgroep, die mee gaat denken over deze actualisatie, en brengt hun ervaringen met de Nederlandse LKI daar in.

6 Mobiliteit

Het wegverkeer droeg in 2016 gemiddeld voor 32% bij aan de negatieve gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen. Voor het wegverkeer zet de Rijksoverheid in op een verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor voertuigen en een verdere verbetering van de monitoring en het toezicht in Nederland. Bijvoorbeeld met het emissiemeetprogramma van TNO. Daarnaast leveren maatregelen uit het Klimaatakkoord, waaronder elektrificatie, lokaal beleid voor het stimuleren van schone en actieve mobiliteit, nul-emissie-stadslogistiek, en de werkgeversaanpak een belangrijke bijdrage aan schone lucht, vooral op de langere termijn.

In steden kunnen lokaal verkeer- en parkeerbeleid, het stimuleren van het gebruik van de fiets, schoon openbaar vervoer en de ruimtelijke inrichting aanzienlijke emissiereducties en gezondheidswinst opleveren. Ook hebben (auto)belastingen grote invloed op de samenstelling van het wagenpark en de luchtemissies.

Ontwikkelingen tot 2024

Voor het thema mobiliteit is het doel 70% emissiereductie in 2030 ten opzichte van 2016. In de periode tot 2024 lag het zwaartepunt op het verduurzamen van voertuigen en brandstoffen. Bij de nieuwverkoop van personenauto's en gemotoriseerde tweewielers komt de ingroei van elektrische voertuigen op stoom; tegelijk neemt de leeftijd van de vloot toe en groeit de omvang van het wagenpark en de auto's zelf. Verder lijken de jaren van verplicht thuiswerken deels een structureel effect te hebben op meer thuiswerken. De invoering van de rapportageplicht werkgebonden vervoer per juli 2024 geeft een blijvende impuls voor werkgevers om te sturen op duurzamer reisgedrag.

De invoering van de ZE-zones voor stadslogistiek in een aantal steden in 2025-2026 geeft een stevige impuls voor vergroening van bedrijfswagens. Daarnaast is bij (her)ontwikkeling van nieuwbouwwijken toenemende aandacht voor autoluw ontwerp en actieve mobiliteit (zgn. STOMP). In bestaande wijken wordt verandering stapsgewijs gerealiseerd door verbetering van fietsinfrastructuur, ruimte voor lopen en verlaging van maximum snelheid van 50 naar 30km/u. Voor veel gemeenten vormen inmiddels andere beleidsdoelen dan luchtkwaliteit (klimaatbeleid, verkeersveiligheid) de belangrijkste motivatie voor mobiliteitsmaatregelen.

1 Gezondheidsdoelen in verkeers- en vervoersplannen en regionale mobiliteitsprogramma's

1a Verkeers- en vervoersplannen en regionale mobiliteitsprogramma's

SLA-maatregel 1 Mobiliteit
Partijen streven ernaar gezondheidsdoelen voor schonere lucht op te nemen in relevante verkeers- en vervoersplannen.

SLA-maatregel 3 Mobiliteit
Partijen nemen de gezondheidsdoelen uit dit akkoord mee in de uitwerking van Regionale Mobiliteitsprogramma's.

Door gezondheidsdoelen voor schonere lucht op te nemen als (neven)doel voor verkeers- en vervoersplannen worden de plannen geoptimaliseerd op gezondheid. De nadruk ligt op grotere plannen met een mogelijk substantiële invloed op verkeersemissies en gezondheidseffecten. Dit geldt in het bijzonder voor de regionale mobiliteitsstrategieën waarin de maatregelen uit het Klimaatakkoord voor mobiliteit worden uitgewerkt.

Op het niveau van de Rijksoverheid is in de 'Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam' een passage opgenomen over het Schone Lucht Akkoord (SLA) en daarin zijn de gezondheidsdoelen beschreven. Dit geldt ook voor de Nationale Omgevingsvisie.

Trekker	Alle SLA-deelnemers; provincies voor de Regionale Mobiliteitsprogramma's.
Overige stakeholders	Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG).
Planning	De afspraak geldt doorlopend voor het opstellen van nieuwe plannen en het herzien van bestaande plannen.
Beoogd effect	Meer aandacht voor gezondheid in verkeers- en vervoersplannen en regionale mobiliteitsplannen, waardoor gezondheid betrokken wordt bij de afweging voor nieuwe ontwikkelingen. Delen van kennis en ervaringen.

1b Gezondheidseffecten bij effectstudies

SLA-maatregel 4 Mobiliteit
De Rijksoverheid verkent in samenwerking met gemeenten en provincies de mogelijkheden om de negatieve gezondheidseffecten van luchtemissies te berekenen bij effectstudies voor projecten waarvan een mogelijk substantieel effect wordt verwacht. Hierbij worden bestaande instrumenten betrokken.

Trekker	Rijksoverheid.
Overige stakeholders	RIVM, provincies en gemeenten en GGD-en.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Gezondheid beter meewegen in de afweging bij (infrastructuur)projecten.

2 Verduurzaming eigen voertuigen en transportdiensten

SLA-maatregel 2 Mobiliteit
Partijen nemen gezondheidsdoelen, in de vorm van emissie-eisen, op in hun eigen inkoop van voertuigen en transportdiensten en waar mogelijk in de vergunningen voor bedrijven en relevante activiteiten. De Rijksoverheid faciliteert dit via de maatschappelijk verantwoord inkoop (MVI) criteria voor duurzame inkoop en aanbesteding. Ambitie is, in aanvulling op de afspraken uit het Klimaatakkoord, zo snel mogelijk de inzet van (oudere) dieselvoertuigen te beëindigen en schone alternatieven te stimuleren. Uiterlijk in 2020 maken partijen afspraken over de concrete eisen en criteria in de gunningen en nadere afspraken over de periodieke aanscherping in de periode naar 2030. Operationeel materieel in beheer bij de krijgsmacht is hiervan uitgezonderd.

Sinds 2021 geldt voor aanbestedende diensten de Regeling bevordering schone wegvoertuigen. Doel van de regeling is om de markt voor schone en energie-efficiënte voertuigen via publieke inkoop te bevorderen. De regeling verplicht aanbestedende diensten om bij Europese aanbestedingen voor wegvoertuigen, en diensten waarbij voertuigen worden ingezet zoals vuilnisdienst of post, te voldoen aan een minimumpercentage van schone en emissievrije wegvoertuigen. De regeling maakt onderscheid tussen lichte en zware wegvoertuigen. De minimumpercentages zijn gekoppeld aan aankopen in twee referentieperioden: tot en met 2025 en 2026-2030.

Daarnaast nemen Rijksoverheid, gemeenten en provincies vanaf 2021 in aanbestedingen van voertuigen en transportdiensten aanbestedingseisen en gunningscriteria op die minimaal vergelijkbaar zijn met de MVI-criteria. De Rijksoverheid herijkt periodiek de MVI-criteria-tool. Voorafgaand aan het vaststellen van de MVI-criteria vindt afstemming plaats met bedrijfsleven, kennispartijen en milieu- en/of gezondheidsorganisaties. Deze herijking vindt iedere circa anderhalf jaar opnieuw plaats.

Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI) is sinds 2022 de opvolger van het eerdere Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI).

3 Voertuigemissies

3a Nieuwe Roetfiltertest

SLA-maatregel 5 Mobiliteit
De Rijksoverheid voert voor dieselauto's een nieuwe roetfiltertest in op basis van aantal roetdeeltjes in de Algemene Periodieke Keuring (APK). Hiermee worden geen nieuwe of aanvullende eisen voor auto's ingevoerd, maar dient ertoe om de bestaande regels beter te handhaven. Streefdatum hiervoor is 2021. Vooruitlopend hierop worden roetfiltertesten uitgevoerd bij wegkantinspecties door de politie. Daarnaast loopt onderzoek naar de verhoogde NO_x-uitstoot van oudere benzineauto's met slecht functionerende katalysator. De Rijksoverheid gaat onderzoek doen naar een nieuwe emissietest in de APK voor controle van katalysatoren van benzineauto's, die ertoe dient om bestaande regels beter te handhaven. Streefdatum voor eventuele invoering van deze test is 2024.

De nieuwe APK-test voor controle van roetfilters van dieselauto's is met ingang van 1 januari 2023 ingevoerd. Nederland behoort hiermee wereldwijd tot de eerste landen, die tot de invoering van een effectieve roetfiltercontrole in de APK zijn overgegaan. De nieuwe test kan bij ongeveer 7000 APK-bedrijven worden gedaan. Jaarlijks worden 1 à 1,2 miljoen roetfiltercontroles uitgevoerd. Zo'n 98.000 auto's zijn niet geslaagd voor de nieuwe roetfiltertest.

In de brief van 15 mei 2023 (Vergaderjaar 2022–2022, 31 305 Mobiliteitsbeleid, Nr. 252) is de Tweede Kamer geïnformeerd dat TNO onderzoek doet naar eventuele mogelijkheden om in de APK de emissies van benzineauto's beter te kunnen controleren. Mogelijkheden zijn onder meer: herinvoering in de APK van een zo mogelijk verbeterde emissietest voor controle van benzineauto's met driewegkatalysatoren én intensivering van het markttoezicht op de verkoop van vervangingskatalysatoren voor benzineauto's. TNO onderzoekt hoe een verbeterde APK-emissietest voor benzineauto's er precies uit kan zien en welk NO_x-reductie-effect hiermee te realiseren is.

Trekker	Rijksoverheid.
Overige stakeholders	RDW, autobranche.
Planning	1 juli 2022: ingangsdatum nieuwe APK-test.
Beoogd effect	Het structurele langetermijneffect van de nieuwe APK-test wordt geschat op een reductie van de fijnstofuitstoot van 121 ton per jaar.

3b Voorkomen defecte en gemanipuleerde AdBlue-systemen

SLA-maatregel 6 Mobiliteit
De Rijksoverheid gaat onderzoek doen naar de mate waarin in Nederland bij vrachtwagens defecte en gemanipuleerde AdBlue systemen voorkomen. Zo nodig worden in samenwerking met de politie en/of inspectie nieuwe test- en/of toezichtmethoden ontwikkeld voor controle van AdBlue manipulatie bij vrachtwagens.

AdBlue systemen verminderen bij goed functioneren de emissie van NO_x bij voertuigen naar de lucht. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) onderzoekt wat de beste manier voor handhaving is en maakt hiervoor een risicoanalyse. De belangrijkste onzekerheden in de effectschatting zitten in de effectiviteit van de handhaving en de huidige omvang van de manipulatie.

De ILT gaat een nulmeting uitvoeren en gaat inventariseren hoe de naleving het beste te bevorderen is, zodat dit een bijdrage oplevert aan de emissiereductie van NO_x. Deze stappen worden in gang gezet als vanuit het ministerie van IenW (duidelijkheid over) een wettelijke basis voor handhaving is gefaciliteerd.

Trekker	Rijksoverheid.
Overige stakeholders	ILT.
Planning	2023 – 2030.
Beoogd effect	Handhaving van bronbeleid, zodat dieselvoertuigen in de praktijk daadwerkelijk minder schadelijke stoffen uitstoten.

3c Wet vrachtwagenheffing

SLA-maatregel 8 Mobiliteit
De Rijksoverheid streeft ernaar, zoals afgesproken in het regeerakkoord, in 2023 een vrachtwagenheffing in te voeren waarbij het tarief wordt gedifferentieerd naar Euroklasse en gewicht van het voertuig. De netto-opbrengsten vloeien terug naar de vervoerssector voor verduurzaming en innovatie, waaronder het beperken van de uitstoot van fijnstof en NO_x en het versnellen van de invoering van niet-fossiel rijden.

Met het gedeeltelijk in werking treden van de Wet vrachtwagenheffing ging op 1 januari 2023 de realisatie van het heffingssysteem van start. Dit betekent dat de benodigde organisatie wordt ingericht en verschillende aanbestedingen zullen plaatsvinden. Op basis van de huidige inzichten zal de vrachtwagenheffing in 2026 starten.

Parallel aan de voorbereiding van de realisatie van de vrachtwagenheffing wordt gewerkt aan het meerjarenprogramma voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Dit meerjarenprogramma bevat een pakket van subsidiemaatregelen die vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing te financieren zijn, de zogenaamde 'terugsluis'. Uit een in 2023 uitgevoerde effectstudie blijkt dat dit, afhankelijk van het type maatregelen die straks worden vastgesteld, tot ongeveer 17.400 extra emissieloze vrachtwagens in 2030 leidt. Dit leidt tot 0,9 Mton minder CO_2-uitstoot en ongeveer 5.100 ton minder stikstofuitstoot.

Nog voor de start van de vrachtwagenheffing moet de Wet vrachtwagenheffing gewijzigd worden om de herziene Europese richtlijn voor het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen (Eurovignetrichtlijn) te implementeren. De tarieven moeten gedifferentieerd worden naar de CO_2-emissieklasse van het voertuig. Uitgangspunt is een maximale korting voor zero-emissievoertuigen. Uit een in 2023 uitgevoerde effectstudie blijkt dat de aangepaste tarieven zorgen voor een extra reductie van de CO_2-uitstoot met 0,4 Mton per jaar in 2030 (t.o.v. de oude tarieven), een extra reductie van schadelijke stikstofemissies van 1.100 ton en een kleine afname in de groei van fijnstofemissies.

Trekker	Rijksoverheid.
Overige stakeholders	Bedrijfsleven en overige stakeholders (via programma vrachtwagenheffing).
Planning	2026: invoering vrachtwagenheffing.
Beoogd effect	Emissiereductie door efficiëntere logistiek en versnelde ingroei schonere en emissieloze voertuigen.

3d Autobelastingen

SLA-maatregel 9 Mobiliteit
De Rijksoverheid onderzoekt mogelijkheden voor het verder reduceren van negatieve gezondheidseffecten van luchtemissies bij de vormgeving van de autobelastingen.

Momenteel worden de subsidies voor tweedehands elektrische personenauto's (de SEPP) geëvalueerd. Hierin worden de effecten van deze regelingen op de milieu- en klimaatdoelen meegenomen.

Trekker	Rijksoverheid.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies, autobranche/ vlootbeheerders, GGD-en.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Gezondheidseffecten van luchtemissies bij de vormgeving van autobelastingen in kaart brengen.

4 Internationaal bronbeleid

SLA-maatregel 7 Mobiliteit
De Rijksoverheid zet zich actief in voor verdere aanscherping van de Europese normstelling voor auto's, vrachtauto's en brommers. Voorzieningen voor het blijvend voldoen aan de normen, zoals bij het wegvervoer zijn daarbij een belangrijk aandachtspunt. De Rijksoverheid gaat een actieve bijdrage leveren aan het tot stand brengen van post Euro-6/VI emissienormen door de Europese Commissie. Ter onderbouwing hiervan wordt het emissiemeetprogramma voor auto's voortgezet.

De Rijksoverheid zet zich actief in op verdere aanscherping van de Europese normstelling voor auto's, vrachtauto's en brommers. Voorzieningen voor het blijvend voldoen aan de normen, zoals bij het wegvervoer zijn daarbij een belangrijk aandachtspunt. Zo heeft de Rijksoverheid een actieve bijdrage geleverd aan het tot stand brengen van de nieuwe emissienorm Euro 7. Deze emissienorm geldt voor nieuwe personenauto's, lichte bedrijfsvoertuigen en zware bedrijfsvoertuigen zoals vrachtauto's en bussen. Aanscherpen van Europese emissienormen (bronbeleid) is de meest effectieve manier om de emissies in mobiliteit verder te laten dalen. De norm zal voor lichte voertuigen vanaf 29 november 2026 in werking treden en voor zware voertuigen vanaf 29 mei 2028. Vanaf 1 juni 2028 worden daaraan geleidelijk eisen aan de slijtage-emissies van banden toegevoegd. Vanaf 2030 gelden er ook grenswaarden voor de emissie van remdeeltjes.

Trekker	Rijksoverheid.
Overige stakeholders	Onder meer Europese Commissie.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Strenger bronbeleid waardoor snellere verschoning van vervoer optreedt.

7
Mobiele werktuigen

Mobiele werktuigen zoals bouwmachines, veegwagens, aggregaten en landbouwwerktuigen dragen ondanks hun beperkte aantal voor 11% bij aan de negatieve gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen. In het SLA werken partijen samen om zo snel mogelijk de inzet van mobiele werktuigen zonder roetfilter en met een hoge stikstofdioxide-emissie te beëindigen en om de transitie naar emissieloze mobiele werktuigen naar 2030 te versnellen.

Streefdoel uit het Schone Lucht Akkoord (SLA) is om de negatieve gezondheidseffecten van luchtemissies (NO_2 en fijnstof) van mobiele werktuigen in 2030 met minimaal 75% te hebben verminderd ten opzichte van 2016. Daarom wordt gestreefd naar onder meer emissieloze bouwlogistiek en het gebruik van zero- en lage emissie mobiele werktuigen in de stad. Ook is de afspraak gemaakt om met medeoverheden in 2030 zoveel mogelijk klimaatneutraal en circulair te werken (werktuigen, materiaalketens) en dit (zo mogelijk gestandaardiseerd) uit te vragen in aanbestedingen.

Nog steeds is een aanzienlijk deel van de mobiele werktuigen met dieselmotor niet voorzien van een effectief roetfilter. Bij oudere machines komen veel NO_x-emissies vrij. Bij moderne machines met na-geschakelde technieken (zoals SCR-katalysatoren) komen veel NO_x-emissies vrij als deze langere tijd stationair draaien of als deze technieken niet goed functioneren. In de periode tot 2030 is belangrijke gezondheidswinst te behalen door zo snel als mogelijk, haalbaar en betaalbaar de uitstoot van deze vervuilende mobiele werktuigen te reduceren.

Ontwikkelingen tot 2024

Er zijn belangrijke stappen gezet. Vanaf 2023 is het programma Schoon Emissieloos Bouwen in samenwerking met het SLA gestart. Met ongeveer een miljard aan middelen wordt tot aan minimaal 2030 gewerkt aan schone en zero-emissie-bouwplaatsen, en het verduurzamen van het bouwtransport van en naar de bouwlocatie. Naast de subsidieregeling SEB (voor de aanschaf van en de ombouw naar emissieloze bouwwerktuigen en bouwvaartuigen door bouwbedrijven) is vanaf 2024 een subsidie beschikbaar voor overheden (SpUk – SEB). De routekaart naar emissieloze werktuigen is gepubliceerd (maatregel 2) en de MVI-criteria (Maatschappelijk Verantwoord Inkopen) zijn aangescherpt (maatregel 3). Voor het opnemen van duurzaamheidseisen in aanbestedingen van overheden (maatregel 4) is een leidraad gepubliceerd. Meerdere pilots zijn gestart en deze geven inzicht in de praktische uitvoerbaarheid en controlemogelijkheden voor de naleving van de emissie-eisen bij aanbestedingen.

Hiermee is een aanzienlijk deel van de maatregelen uitgevoerd en/of in uitvoering. De opgave is om de mobiele

werktuigen buiten de bouw optimaal mee te nemen in de transitie naar elektrificatie. Kennisuitwisseling hoe te sturen op emissie-eisen, controle op naleving van de emissie-eisen en een Europese aanpak krijgen binnen het Schone Lucht Akkoord blijvende aandacht.

Samenhang met ander rijksbeleid en stakeholderinitiatieven

Behalve in het SLA wordt ook vanuit het Klimaatakkoord, de strategie 'Naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuurprojecten' (KCI) en de stikstofaanpak voor natuurdoelen, gewerkt aan het terugdringen van emissies van mobiele werktuigen. Er is veel overlap en synergie tussen deze trajecten.

Op het terrein van mobiele werktuigen lopen diverse initiatieven die door stakeholders zijn gestart, zoals De Groene Koers; Emissieloos Netwerk Infra; Buyersgroup; Mobiele Werktuigen PIANOo; Greendeal Duurzaam GWW; Convenant Reinigingsvoertuigen (voertuigen voor de reiniging van openbare ruimte vallen onder de scope van mobiele voertuigen). Het SLA maakt deze ontwikkelingen inzichtelijk en zorgt voor kennisuitwisseling.

Schoon en Emissieloos Bouwen en overige Mobiele Werktuigen

Het programma SEB (schoon en emissieloos bouwen) is door het Rijk in samenhang met het Klimaatakkoord en de stikstofaanpak gestart. Voor de overige mobiele werktuigen (dus buiten de bouw) wordt een soortgelijke samenhangende aanpak voorgesteld. Vanuit het Schone Lucht Akkoord is in samenwerking met het programma SEB onderzocht hoe een bredere toepassing van de afspraken uit dit convenant voor mobiele werktuigen buiten de bouw mogelijk is. Dat wil zeggen: mobiele werktuigen in havens, op industrieterreinen, voor land- en bosbouw, groenonderhoud, stadsreiniging, koeling van transport e.d.
De uitkomsten worden verwerkt in deze hernieuwde uitvoeringsagenda.

Maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord

1 en 2 Routekaart naar emissieloze mobiele werktuigen

SLA-maatregel 1 Mobiele werktuigen
Partijen streven ernaar om zo snel mogelijk de inzet van (oudere) diesel mobiele werktuigen te beëindigen en schone alternatieven te stimuleren. Ambitie daarbij is om zo snel mogelijk de inzet van mobiele werktuigen zonder roetfilter en hoge stikstofdioxide emissie te beëindigen en het groeipad naar 0-emissie mobiele werktuigen naar 2030 te versnellen. Doordat partijen dezelfde standaarden hanteren, en door een langere termijnperspectief te bieden, ontstaat een gelijk speelveld en wordt zekerheid geboden aan marktpartijen om te investeren in schonere en 0-emissie mobiele werktuigen.

SLA-maatregel 2 Mobiele werktuigen
De Rijksoverheid onderzoekt in samenwerking met Partijen hoe een ingroeipad ('routekaart') voor schone en 0-emissie bouwmaterieel eruit kan zien en publiceert de resultaten in 2020. Dit onderzoek kijkt naar de mogelijkheden, knelpunten en randvoorwaarden om schoner of zero emissie te werken en naar de manieren waarop overheden (Rijk en decentrale overheden) hieraan kunnen bijdragen zoals aanbestedingsbeleid, regelgeving of faciliterend. Hierbij wordt zo mogelijk aansluiting gezocht bij de versnelling die in het kader van de stikstofaanpak plaatsvindt. Onderzocht wordt of vanaf 2022 de toepassing van dieselmaterieel zonder roetfilter in de bebouwde kom kan worden beëindigd en hoe verdergaande emissiereductie in de aanbestedingen gestimuleerd kan worden.

Doel
Het startpunt voor de aanbestedingen bij SLA-deelnemers is dat bij alle nieuwe aanbestedingen voor mobiele werktuigen een ambitieniveau wordt gevraagd dat minimaal overeenkomt met de MVI-criteria. De grootste winst is te behalen door samen met medeoverheden en de markt een strategie voor de langere termijn vast te stellen om de inzet van mobiele werktuigen stapsgewijs te verschonen. Daarbij gaat het om het zo snel mogelijk beëindigen van de inzet van mobiele werktuigen zonder roetfilter en met een hoge stikstofdioxide-emissie en het versnellen van de ingroei van emissieloze mobiele werktuigen. Doordat alle SLA-deelnemers dezelfde

standaarden hanteren, ontstaat een gelijk speelveld en wordt er zekerheid geboden aan marktpartijen voor investering in schonere en emissieloze mobiele werktuigen.

Uitvoering tot nu toe
In de routekaart SEB en het bijbehorende convenant SEB komen de beleidsdoelen voor luchtkwaliteit en gezondheid, natuur en klimaat samen voor wat betreft mobiele werktuigen in de bouwsector. In de SLA-themagroep mobiele werktuigen hebben partijen vanuit het luchtkwaliteits- en gezondheidsperspectief input gegeven aan routekaart en convenant. Door de gekozen emissie-eisen in de routekaart SEB worden vanaf 2028 mobiele (bouw)werktuigen zonder roetfilter geweerd. Zo worden geleidelijk alle mobiele werktuigen (ook voor het gebruik buiten de bouw) schoner en uiteindelijk zero-emissie.

Onderzocht is hoe de toepassing van dieselmaterieel zonder roetfilter in de bebouwde kom te beëindigen is en in aanbestedingen verdergaande emissiereductie te realiseren is. Mede uit onderzoek door de gemeente Utrecht blijkt dat het verbieden van vervuilende mobiele werktuigen onder de Omgevingswet een optie is. Dit vergt nog nader onderzoek. Dit is mede door het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet vertraagd.

Trekker	Het Rijk (het ministerie van IenW) in samenwerking met de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht.
Overige Stakeholders	Ministeries van BZK en EZK, Rijkswaterstaat, Rijksvastgoedbedrijf, bedrijfsleven (bouwbedrijven, materiaalleveranciers, etc.) en kennispartijen.
Planning	2024 en verder: toepassing van afspraken in routekaart en convenant SEB.
Beoogd effect	Minder emissies door beëindigen van de inzet van mobiele werktuigen zonder roetfilter en versnellen van het ingroeipad van emissieloze mobiele werktuigen. En specifiek minder emissies in de bebouwde kom.

3 Contracteren en handhaven

Afspraken over gunningscriteria in aanbestedingen

SLA-maatregel 3 Mobiele werktuigen
Partijen maken uiterlijk in 2020 afspraken over concrete eisen en gunningscriteria in de aanbestedingen en maken nadere afspraken over de periodieke aanscherping van de eisen en gunningscriteria in de periode naar 2030. De Rijksoverheid neemt de eisen en gunningscriteria op in de MVI-criteria zoals gepubliceerd op de website van PIANOo en communiceert daarbij de afspraken. Zo kunnen (markt)partijen zich voorbereiden op toekomstige aanscherping van de criteria.

Doel
Onderdeel van de routekaart SEB, zoals beschreven in maatregel 2, is de stapsgewijze aanscherping van gunningscriteria in aanbestedingen. Op basis hiervan worden de MVI-criteria aangepast (zie MVI-criteria-tool).

Uitvoering tot nu toe
De Rijksoverheid heeft minimumeisen en gunningscriteria voor mobiele werktuigen opgenomen in de MVI-criteriatool in de productgroepen “mobiele werktuigen, handwerktuigen, zware voertuigen en vaartuigen” (zie MVI-criteria-tool). Daarin staat ook het ingroeipad naar 2030. De periodieke aanscherping van deze eisen en gunningscriteria wordt medio 2024 gepubliceerd.

Trekker	Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, deelnemende gemeenten en provincies uit de werkgroep Contracteren en handhaven.
Overige stakeholders	Ministeries van BZK en EZK, bedrijfsleven, kennispartijen en milieu- en gezondheidsorganisaties.
Planning	Periodiek: herijking van de MVI-criteria-tool door de Rijksoverheid. Rijk, gemeenten en provincies scherpen periodiek de eisen en gunningscriteria aan in de periode naar 2030 volgens de afspraken in de routekaart voor schoon en emissieloos bouwen. Een soortgelijke aanpak geldt voor de overige mobiele werktuigen.
Beoogd effect	Emissiereductie door het stimuleren van schonere mobiele werktuigen voor eigen materieel en voor relevante werken (grond-, weg- en waterbouw, groen, bouw, etc.) en het bieden van duidelijkheid aan de markt door vroegtijdig toekomstige stappen te communiceren.

4 Aanbestedingen voor (bouw) projecten voor mobiele werktuigen

SLA-maatregel 4 Mobiele werktuigen
Partijen nemen de geformuleerde eisen en stimulerende bepalingen op in aanbestedingen voor (bouw) projecten voor mobiele werktuigen. Indien gewenst, bijvoorbeeld voor hoogblootgestelde gebieden, kunnen partijen kiezen voor een verdergaande ambitie.

Doel

Vanuit het aanbestedingstraject richting uitvoerders hebben de Rijksoverheid, provincies en gemeenten een belangrijke invloed op de inzet van duurzamere mobiele werktuigen. De afspraken richten zich op bouwmachines, materieel voor groenbeheer, aggregaten voor bijvoorbeeld bronbemaling en festivals, koelvoorzieningen in het wegvervoer en speciale voertuigen die onder de categorie mobiele werktuigen vallen. Gemeenten en provincies hebben al veel inzicht in, en ervaring met, aanbesteding en uitvoering van projecten gericht op het verduurzamen van mobiele werktuigen.

Afspraak uit het Schone Lucht Akkoord is dat alle deelnemers voor aanschaf van materieel en aanbesteding van werken minimaal de eisen en stimulerende bepalingen zoals geformuleerd in maatregel 3 overnemen. Waar wenselijk kunnen partijen verdergaande ambitie opnemen. Bijvoorbeeld voor de inzet van elektrisch materieel, ambitieuzere emissienormen (Stage IV of schoner) nabij stikstofgevoelige natuur, in hoog belast stedelijk gebied of nabij kwetsbare bestemmingen.

Uitvoering tot nu toe

Diverse gemeenten hebben pilots uitgevoerd in SpUk-SLA om de mogelijkheden te verkennen en toe te passen om emissies van eerdergenoemde werktuigen te reduceren. De uitkomsten van deze pilots geven een beeld in praktische uitvoerbaarheid en handhavingsmogelijkheden bij aanbestedingen. De uitkomsten van deze pilots worden actief gedeeld via het SLA en de SEB website.

Door de gemaakte afspraken in de routekaart en het convenant SEB is de verwachting dat steeds meer medeoverheden duurzaamheidseisen zullen stellen bij aanbestedingen. Gemeenten, provincies en waterschappen kunnen gebruik maken van twee vormen van ondersteuning: financieel via een nieuwe specifieke uitkering voor schoon en emissieloos bouwen en met expertise en advies om de maatregelen uit het convenant in de eigen organisatie door te voeren.
Zie ook de leidraad schoon en emissieloos bouwen in aanbestedingen van CROW.

De SEB-aanpak werkt door voor overige mobiele werktuigen. SEB is sinds 2023 in uitvoering.

Trekker	Toepassing door alle SLA-deelnemers.
Overige stakeholders	Bedrijfsleven, initiatieven vanuit klimaat- en stikstofbeleid.
Planning	Doorlopend: Rijksoverheid, gemeenten en provincies nemen in aanbestedingen waarbij mobiele werktuigen worden ingezet, aanbestedingseisen en gunningscriteria op uit de routekaart SEB en voor overige mobiele eisen die minimaal vergelijkbaar zijn met de MVI-criteria.
Beoogd effect	Voorbeeldfunctie vanuit overheden voor hun eigen inkoop, stimulans van het versneld verschonen van het materieelpark en ingroei van emissieloos materieel.

5 Onderzoek naar mogelijkheden voor omgevingsvergunningen en milieuzones

SLA-maatregel 5 Mobiele werktuigen
Partijen onderzoeken, in overleg met betrokken (markt)partijen, de mogelijkheden en effecten van het opnemen van emissie-eisen in omgevingsvergunningen en milieuzones ten behoeve van stedelijke en in het bijzonder hoogblootgestelde gebieden voor mobiele werktuigen die worden ingezet, onder andere voor de logistiek, evenementen, groenbeheer, infra- en bouwwerken.

Doel

In twee pilots (Amsterdam en Utrecht) zijn de mogelijkheden onderzocht om luchtkwaliteitseisen op te nemen in (omgevings)vergunningen en milieuzones.

Uitvoering tot nu toe

De eerste pilot is in 2020-2021 uitgevoerd in Amsterdam-West: via de Algemene Plaatselijke Verordening werden vervuilende dieselaggregaten in de pilot verboden. De regelgeving richtte zich op dieselaggregaten tussen 19 en 37 kW, die het meest toegepast werden in het gebied. De minimumeis was Stage V, en om een verschuiving naar benzineaggregaten te ontmoedigen moesten deze tenminste 10 kW vermogen hebben.

Gemeente Utrecht heeft de juridische haalbaarheid onderzocht van verplichting van een minimale emissienorm via omgevingsvergunningen in plannen rond bereikbaarheid,

leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC). Dit blijkt in principe mogelijk, maar er is nader onderzoek nodig om effecten op woningbouw (mogelijke vertraging door gebrek aan materieel) en op handhaving in te schatten. De resultaten worden ingebracht in en afgestemd met SEB en gedeeld voor een bredere toepassing in andere gemeenten, onder andere via de SLA-website.

De meeste mobiele werktuigen hebben geen kenteken, waardoor het moeilijk is om deze binnen de huidige wet- en regelgeving te weren uit bepaalde gebieden. Om een milieuzone voor vervuilende mobiele werktuigen mogelijk te maken moet daarom naar andere controlemanieren worden gezocht. Met het invoeren van de Omgevingswet komt hier mogelijk meer ruimte voor.

Trekker	Gemeente Amsterdam en gemeente Utrecht.
Overige stakeholders	Bedrijfsleven, andere (SLA-)gemeenten en provincies, het ministerie van IenW.
Planning	2024: voortzetting onderzoeken en delen van resultaten met andere SLA-ondertekenaars. Bekeken wordt of de aanpak toepasbaar is voor andere gemeenten en of aanvullend onderzoek, aanvullende maatregelen en andere pilots nodig zijn.
Beoogd effect	Emissiereductie, met name in gebieden met hogere blootstelling, door het opnemen van emissie-eisen of andere bepalingen in vergunningen of milieuzones.

6 Handhaven en keuringssystematiek

SLA-maatregel 6 Mobiele werktuigen
De Rijksoverheid onderzoekt in samenwerking met Partijen de mogelijkheden om de emissie eisen in de praktijk te handhaven en ontwikkelen indien nodig een keuringsystematiek voor toezicht en controle op de naleving van aanbestedingseisen voor schonere mobiele werktuigen. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijkheden van een vrijwillige roetfiltertest en NO_x monitoring, bijvoorbeeld in de vorm van (vrijwillige) APK-emissiekeuring voor mobiele werktuigen en naar de mogelijkheden om luchtemissies op te nemen in de systematiek en certificering van de CO_2 prestatieladder.

Doel

Door de invoering van emissie-eisen (stagenormen) worden nieuwe mobiele werktuigen steeds schoner. Een zorgpunt hierbij is of deze werktuigen in de praktijk ook blijvend voldoen aan de emissienormen. Er is nog onvoldoende zicht op de praktijkemissies. Daarnaast is de wens om te kunnen controleren of het ingezette materieel voldoet aan criteria in aanbestedingen, vergunningen en gebiedsbepalingen. Door het veelal ontbreken van een kenteken, kan de controle niet plaatsvinden zoals dat bij het wegverkeer wel het geval is.

Uitvoering tot nu toe

Handhaving van vergunningen en gebiedsbepalingen blijkt in de praktijk lastig. Mogelijk dat de nieuwe Omgevingswet hier aanknopingspunten biedt. Daarom richten de afspraken in het convenant SEB zich op controle op de naleving bij het toepassen van emissie-eisen in aanbestedingen. In het SEB-convenant is afgesproken dat opdrachtgevers er bij aanbestedingen op toe zien dat afspraken in contracten over de inzet en emissies van materieel op de bouwlocatie en het bouwtransport (van en naar de bouwlocatie) in de praktijk worden nageleefd. De Rijksoverheid onderzoekt in overleg met partijen de mogelijkheden om bij openbare aanbestedingen en vergunningverlening de inzet en emissies van materieel van, naar en op de bouwlocatie in de praktijk beter te controleren. Hierbij is onder meer aandacht voor de administratieve lasten (zie onderzoek CROW).

Bij het onderzoek naar de mogelijkheden om emissie-eisen na te leven, plus de daarbij behorende keuringssystematiek, worden de volgende onderdelen betrokken:

- Identificatie en vaststelling stagenorm van de ingezette machines;
- Registratie per bouwplaats van de ingezette mobiele werktuigen (via een web-based monitoringtool);
- Registratie totaal diesel- en stroomverbruik;
- Monitoring positie, snelheid en machines aan/uit door uitlezing op afstand via software en hardware in werktuigen;
- Periodieke controle roetfilter en SCR-katalysator;
- Registratie individueel AdBlue en dieselverbruik;
- Monitoring NO_x-concentratie met NO_x-sensor door uitlezing op afstand via software en hardware in werktuigen.

De Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen (SKAO) heeft in 2023 in opdracht van IenW een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar invoering van een controle-aanpak gebaseerd op een ladder, enigszins vergelijkbaar met de CO_2-Prestatieladder. Resultaat van het onderzoek is dat invoering van een controle-aanpak met een daaraan gekoppeld certificeringssysteem voor bedrijven goed uitvoerbaar is. Met een certificering van bouwbedrijven hoeven opdrachtgevers niet langer zelf te controleren of aan de gestelde eisen wordt voldaan. Dit wordt gewaarborgd doordat een bouwbedrijf volgens de ladder gecertificeerd is. Het SKAO-rapport van dit onderzoek is op 9 januari 2024 openbaar gemaakt: Haalbaarheidsonderzoek Inzet- en emissiecontroleladder en Kennisbank SEB.

De gemeenten Rotterdam, Amsterdam, Arnhem en de provincie Gelderland hebben pilots uitgevoerd met als focusgebied monitoring en handhaving (zie Mobiele werktuigen).

Trekker	Ministerie van IenW, de gemeenten Rotterdam, Amsterdam en Arnhem en de provincie Gelderland.
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, BMWT (brancheorganisatie van importeurs en leveranciers in bouw- en transportmaterieel), bouwbedrijven, kennisinstellingen.
Planning	In de hernieuwde uitvoeringsagenda is extra aandacht nodig voor opleidingen voor naleving van emissie-eisen.
Beoogd effect	Het borgen van de effectiviteit van maatregelen gericht op het verduurzamen van mobiele werktuigen en het blijvend voldoen aan emissienormen.

7 Internationale inzet

SLA-maatregel 7 Mobiele werktuigen
De Rijksoverheid zet zich actief in voor verdere aanscherping van de Europese normstelling ten aanzien van luchtvervuilende emissies voor mobiele werktuigen. Voorzieningen voor het blijvend voldoen aan de normen zijn daarin een belangrijk aandachtspunt.

Trekker	Ministerie van IenW/ Duurzame Mobiliteit.
Overige stakeholders	Nader te bepalen.
Planning	Op korte termijn is er geen moment om nieuwe stage-normen vast te stellen. Na de onderhandelingen over nieuwe EURO-7/VII normen zal er ook aandacht zijn voor mobiele werktuigen. De uitkomst is onzeker. De Rijksoverheid bespreekt met de Europese Commissie de wenselijkheid en mogelijkheden voor het instellen van CO_2-normen voor mobiele werktuigen, waarmee (ook) het aandeel elektrische mobiele werktuigen versneld vergroot zal worden.
Beoogd effect	Emissiereductie door versnelde ingroei van emissieloos materieel als gevolg van CO_2-normen en door aanscherping van de Europese emissie-eisen (Stage-normen) en bepalingen voor het blijvend voldoen aan de normen.

8 Industrie

Ontwikkelingen tot 2024

Voor het thema Industrie is het doel om de groei van de industrie te ontkoppelen met de groei van uitstoot. Hiervoor is een aantal maatregelen ingesteld, waaronder het aanscherpen van Rijksregels, een internationale inzet en het scherp vergunnen. De aangescherpte eisen zijn in werking getreden op 1 januari 2024. Internationaal hebben we ons ingezet bij de herziening van de Richtlijn Industriële Emissies (RIE) en de Richtlijn Luchtkwaliteit en blijft er een continue inzet bij de BREF-herzieningen. BREF staat voor BBT-referentiedocument en BBT staat voor beste beschikbare technieken. Het scherp vergunnen betekent het vergunnen aan de onderkant van de BREF-range. De BREF-range geeft richting voor vergunningverleners. Tot 2024 lag de nadruk op het ontwikkelen van hulpmiddelen, het opnemen van het uitgangspunt van scherp vergunnen in provinciaal beleid, en het organiseren van opleidingen voor omgevingsdiensten. Dit alles om vergunningverleners zo goed mogelijk in positie te brengen om realistisch, maar ook zo laag mogelijke emissiegrenswaarden te vergunnen. Daarnaast komt in de herziene Richtlijn Industriële Emissies het principe van scherp vergunnen ook terug. Samen met een verplichting voor bedrijfsleven om na te gaan welke lage eis haalbaar is. Dat gaat allemaal helpen om de industrie schoner te maken en bij te dragen aan gezondheidswinst.

Verder helpen ook klimaat- en stikstofbeleid de lucht schoner te maken. Een voorbeeld is de Maatwerkaanpak verduurzaming industrie, die primair is gericht op het reduceren van broeikasgassen van grote uitstoters, maar waarbij ook wordt gekeken naar verlaging van luchtverontreinigende emissies. Ander aanverwant beleid is de Actieagenda Industrie en Omwonenden die in maart 2024 aan de Tweede Kamer is voorgelegd. Deze actieagenda is een uitwerking van aanbevelingen om de leefomgeving schoner te maken, uit het onderzoek 'Industrie en Omwonenden' van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. En daarnaast is er ook het Interbestuurlijk programma VTH, dat gericht is op het versterken van het stelsel VTH.

Maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord

Bij de sector industrie kijken Rijk, provincies en gemeenten in de uitvoering van SLA-maatregelen breder dan alleen naar fijnstof, ammoniak en stikstofoxiden. Dit omdat ook andere luchtverontreinigende stoffen, die de industrie uitstoot, een belangrijke invloed kunnen hebben op de (lokale) luchtkwaliteit. Emissiereducerende maatregelen in de industrie hebben deels ook een positief effect op de emissiereductie van ultrafijnstof.

Voor de industrie is in het Schone Lucht Akkoord (SLA) een aantal vaste maatregelen opgenomen. Deze zijn hier verder uitgewerkt. Sommige ervan worden uitgevoerd door provincies en gemeenten als bevoegd gezag. Voor andere maatregelen is het Rijk verantwoordelijk. De tien maatregelen laten zich onderverdelen in drie sporen.

Spoor 1: Vergunningverlening en handhaving
In dit spoor worden voor de industrie en de energiesector emissie-eisen opgenomen die zo dicht mogelijk aan de onderkant van de BREF-range liggen (zo weinig mogelijk uitstoot). Dit op het moment dat er een vergunning opgesteld of geactualiseerd moet worden. Het Rijk faciliteert het bevoegd gezag hierbij. Ook wordt nagegaan waar handhaving mogelijk kan helpen bij emissiereductie.
Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregelen 1, 2, 3, 4, 5, 6 en 8.

Spoor 2: Algemene regels
Emissie-eisen voor de industrie staan niet alleen in vergunningen, maar ook in regelgeving die het Rijk opstelt. Deze algemene regels worden aangepast op basis van haalbaarheidsonderzoeken.
Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregelen 6, 7 en 9.

Spoor 3: Internationale inzet
Het Rijk zet in Europa in op ambitieus bronbeleid.
Het gaat daarbij om onderhandelingen over de Richtlijn Luchtkwaliteit, IED (plus BREF-herzieningen) en de NEC-richtlijn. Uitstoot beperkt zich immers niet tot de landgrenzen en er moet oog zijn voor een gelijk speelveld.
Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregel 10.

Naast deze maatregelen zijn er verschillende klimaatmaatregelingen die bijdragen aan een goede luchtkwaliteit. Bij deze klimaatmaatregelingen voert het ministerie van EZK het beleid. Als het relevant is, wordt hiervoor overleg gevoerd met het ministerie van IenW, waaronder over het thema biomassa. De SLA-maatregelen dragen ook bij aan de stikstofaanpak en daarmee aan het bereiken van de natuurdoelen.

Stakeholders

Het bedrijfsleven is en wordt betrokken bij de uitwerking van maatregelen, pilots, kennisagenda en doorontwikkeling van beleid. Daarbij is de nadrukkelijke wens geuit om het luchtkwaliteitsbeleid in de context van aanpalende beleidsdossiers te bespreken.

1 Vergunnen (spoor 1)

SLA-maatregel 1 Industrie
Vergunningen voor de industrie moeten volgens Europese regelgeving voldoen aan BBT niveau. De BBT-conclusies zijn daarbij een belangrijke richtwijzer, maar deze bevatten een bandbreedte waarbinnen sprake is van BBT en het is aan de vergunningverlener om de emissie-eisen af te stemmen op de specifieke situatie. Partijen spreken af dat in nieuwe of geactualiseerde vergunningen die vanaf 2020 worden afgegeven, emissie-eisen staan die zo dicht mogelijk aan de onderkant van de BREF-range liggen (zo weinig mogelijk uitstoot).

SLA-maatregel 2
Provincies en gemeenten zetten zich in om scherp te vergunnen, hun vergunningenbestand tijdig te actualiseren en waar nodig toezicht te optimaliseren.

SLA-maatregel 4
Deelnemers zeggen toe de resultaten van de hieronder genoemde pilot, bij positief resultaat, standaard toe te passen in vergunningen voor de industrie.

1a Juridische analyse vergunnen
In opdracht van het ministerie van IenW is een analyse gemaakt waarin de juridische kansen en knelpunten zijn beschreven om te vergunnen, met als doel emissies te voorkomen of zo veel mogelijk te beperken. Een belangrijk deel van de studie gaat over IPPC-installaties (Integrated Pollution Prevention and Control) en verkent de juridische mogelijkheden om zo veel mogelijk aan de onderkant van de BREF-range te vergunnen. Vergunningverleners gaan hier vervolgens mee aan de slag en passen dit toe bij het verlenen en actualiseren van vergunningen.

Trekker	Rijkswaterstaat.
Overige stakeholders	Ministerie van IenW, gemeenten, provincies en omgevingsdiensten.
Planning	2020 – 2021: actualiseren van vergunningen; dit is een continu proces tot 2030.
Beoogd effect	Inzicht in de juridische mogelijkheden om zo laag mogelijk te vergunnen.

1b Verankeren van zo laag mogelijk vergunnen in lokaal beleid
Veel vergunningverleners zien het zo veel mogelijk aan de onderkant van de BREF-range vergunnen op dit moment nog niet als de standaard. Hoewel BBT bepalen standaard regelgeving is en ook nu al moet gebeuren, kan het verankeren van scherp vergunnen in beleid van provincies en

gemeenten hierbij helpen. Het steunt vergunningverleners en helpt bij de onderbouwing om zo laag mogelijk te vergunnen. Hiervoor is een modeltekst voor de Nota vergunningverlening, toezicht en handhaving opgesteld. Die kunnen provincies en gemeenten overnemen bij het aanpassen van hun nota VTH (vergunningverlening, toezicht en handhaving). Dit zorgt ook voor harmonisatie in de vergunningverlening in Nederland. Meerdere provincies hebben hun beleid of hun nota inmiddels aangepast of zijn er mee bezig. Tegelijkertijd staat scherp vergunnen ook op het netvlies van omgevingsdiensten en streven ze daarnaar. Daarmee voldoen ze dan niet alleen aan maatregel 1 (streng vergunnen) maar ook aan SLA maatregel 4: het toepassen van de pilot. De pilot omvat namelijk het faciliteren van streng vergunnen. Het scherp vergunnen is een doorlopend proces, en zal op langere termijn effect sorteren.

Trekker	Themagroep Industrie.
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, gemeenten, provincies en omgevingsdiensten.
Planning	2020 – 2025.
Beoogd effect	Lokaal vastgesteld beleid voor emissie-eisen in vergunningverlening.

1c Vrijwillige reductie

In de Themagroep Industrie zijn presentaties gegeven over de milieu-investeringsaftrek (MIA) en de willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) als financiële prikkels om verder te gaan dan wettelijk verplicht. Verder wordt beoogd om een artikel voor de SLA-nieuwsbrief op te stellen, met enkele aansprekende voorbeelden van scherp vergunnen als inspiratie voor andere omgevingsdiensten. Het doel is dat provincies en gemeenten hiervan leren en dat ze dit toepassen bij hun eigen werk.

Trekker	Provincies en gemeenten uit de Themagroep Industrie.
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, het ministerie van IenW, gemeenten, provincies en omgevingsdiensten.
Planning	2020 – 2025.
Beoogd effect	Meer bedrijven die verder zijn gegaan dan de wettelijk verplichte emissiereductie.

1d BBT-kennis beschikbaar stellen

Bedrijven moeten in ieder geval voldoen aan beste beschikbare technieken (BBT). Om goed te kunnen beoordelen of het bedrijf BBT toepast en mogelijk een lagere emissie kan halen, hebben de overheden hierover kennis nodig. Het zoeken is lastig en tijdrovend. In opdracht van Rijkswaterstaat heeft advies- en ingenieursbureau Tauw in dit kader de factsheets luchtemissiebeperkende technieken geactualiseerd (zie paragraaf 4) en stellen ze oplegnotities op voor iedere herziene BREF (zie paragraaf 3). Deze oplegnotities geven informatie over emissieniveaus van best presterende installaties in Europa.

Trekker	Provincies en Rijkswaterstaat.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies, omgevingsdiensten.
Planning	2020 – 2022: oplegnotities schrijven is een doorlopend proces.
Beoogd effect	Emissiereductie door het delen van informatie over BBT.

2 Handhaving: kansen inventariseren en afspraken met ILT (spoor 1)

SLA-maatregel 3 Industrie
Partijen gaan na in hoeverre met beter toezicht emissiereductie kan worden bereikt en nemen zo nodig maatregelen om toezicht te verbeteren. Gemeenten en provincies nemen maatregelen om, waar nodig, het toezicht en handhaving te versterken. De Rijksoverheid ondersteunt gemeenten en provincies hierbij.

In oktober 2022 heeft Royal HaskoningDHV een voorverkenning gepubliceerd met praktische algemene tips om toezicht en handhaving te verbeteren. In de Themagroep Industrie analyseren werkgroepen hoe hier uitvoering aan gegeven kan worden en wat haalbaar is. Ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) biedt een helpende hand door deel te nemen aan de Themagroep Industrie en ideeën en suggesties aan te dragen voor een goede uitvoering van de SLA-maatregelen. Zoals aangegeven in een interview nemen de experts van ILT daarnaast in hun advies de afspraken uit het Schone Lucht Akkoord regelmatig expliciet mee. Het gaat dan om advies bij lopende wijzigingen van vergunningen van grote bedrijven.

Trekker	Themagroep Industrie.
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat leefomgeving, het ministerie van IenW, gemeenten, provincies en omgevingsdiensten, ILT.
Planning	2021 – 2030: zo nodig verbeteren van handhaving; dit is een continu proces tot 2030.
Beoogd effect	Emissiereductie via aanpassing van handhaving.

3 Advisering over toepassen BBT (spoor 1)

SLA-maatregel 5 Industrie
De Rijksoverheid zal provincies, gemeenten en omgevingsdiensten met kennis en capaciteit ondersteunen bij het doorlichten van de vergunningen teneinde deze op niveau te brengen. Hierover worden nadere afspraken gemaakt met ODNL en RWS Leefomgeving.

SLA-maatregel 8 Industrie
Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Inspectie Leefomgeving en Transport) zal decentrale overheden en omgevingsdiensten adviseren bij de vergunningverlening over toepassing van BBT.

Als BBT-conclusies zijn gepubliceerd, moeten de vergunning en installatie hier binnen vier jaar aan voldoen. Om vergunningverleners hierin te ondersteunen, stelt Rijkswaterstaat oplegnotities op. Een oplegnotitie beschrijft op welke manier de BBT-conclusies te implementeren zijn in de Nederlandse situatie. Daarnaast kan deze oplegnotitie een nuttige functie vervullen bij de motivering van strenge(re) eisen in vergunningen en bij eventueel bezwaar en beroep. Inmiddels zijn er vijf oplegnotities voor de industrie opgesteld en gepubliceerd.

Trekker	Rijkswaterstaat.
Overige stakeholders	Ministerie van IenW, gemeenten, provincies en omgevingsdiensten.
Planning	2020 – 2030.
Beoogd effect	Emissiereductie doordat meer vergunningen van IPPC-installaties op BBT-niveau vergund zijn.

4 Actualiseren factsheets reductietechnieken (spoor 1 en 2)

SLA-maatregel 6 Industrie
De Rijksoverheid onderzoekt – onder andere via de hieronder genoemde pilot - waar aanpassing van algemene regels, informatiedocumenten of kennisnetwerken kunnen helpen bij een betere implementatie van BBT-conclusies. Uiterlijk in 2021 worden conclusies hierover gerapporteerd en wordt gestart met de nodige vervolgacties.

Het bevoegd gezag moet beoordelen of een bedrijf BBT toepast. Hiervoor is kennis nodig over welke reductietechnieken er zijn en waar deze toe te passen zijn. De factsheets luchtemissiebeperkende technieken geven informatie over de technische werking en een indicatie van de kosten. Advies- en ingenieursbureau TAUW heeft in opdracht van het Rijk deze factsheets aangevuld en geactualiseerd. Bevoegd gezag (omgevingsdiensten) gebruikt deze informatie om een beeld te krijgen van de werking van de technieken en welke kosten ermee samenhangen.

Trekker	Rijksoverheid (Rijkswaterstaat).
Overige stakeholders	Ministerie van IenW, gemeenten, provincies en omgevingsdiensten.
Planning	2020-2021 (afgerond).
Beoogd effect	Ondersteuning van vergunnen op BBT-niveau.

5 Actualiseren algemene regels (spoor 2)

SLA-maatregel 7 Industrie
De Rijksoverheid streeft ernaar om de berekening van de financiële haalbaarheid van emissiereducerende maatregelen aan te passen, door rekening te houden met een reëel rentepercentage. Dit volgt uit de signaalrapportage van de ILT. Deze aanpassing in de berekening van de financiële haalbaarheid van emissiereducerende maatregelen kan leiden tot een reductie in de emissie van luchtverontreinigende stoffen zoals zwaveldioxide (SO_2), stikstof (NO_x) en fijnstof.

SLA-maatregel 9 Industrie
De Rijksoverheid onderzoekt in 2020 welke emissie-eisen in de algemene regels kunnen worden aangescherpt. Hierbij worden de reguliere stappen, waaronder consultatie, doorlopen. Hieronder vallen de generieke eisen in de huidige afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit en de eisen ten aanzien van biomassastook in kleine en middelgrote installaties. Daaruit voortvloeiende aanscherpingen zullen zo spoedig mogelijk worden omgezet in regelgeving. Daarnaast zal de regelgeving op enkele andere punten gemoderniseerd worden. Voorbeeld is het verlagen van de vermogensgrens van 15MW voor een vergunningplicht bij biomassa stook.

Na verschillende onderzoeken te hebben uitgevoerd, heeft het ministerie van IenW in 2020 en 2021 gewerkt aan een

wijzigingsvoorstel voor emissie-eisen in de algemene regels. De voorgestelde wijzigingen zien toe op:

- het aanscherpen van emissie-eisen voor kleine en middelgrote biomassaketels;
- het updaten van emissiegrenswaarden in paragraaf 5.4.4 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal);
- het actualiseren van de rentevoet voor de kosteneffectiviteitsmethodiek.

Dit heeft geresulteerd in een definitief wijzigingsbesluit van het Bal, dat in 2022 is gepubliceerd. De wijziging van de rentevoet is in 2022 in een wijziging van de Omgevingsregeling opgenomen.

De wijzigingen gelden sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Het is mogelijk dat gedurende de SLA-periode nog aanvullende studies of wijzigingen nodig zijn.

Trekker	Rijksoverheid (het ministerie van IenW).
Overige stakeholders	Bedrijven, gemeenten, provincies, omgevingsdiensten, bedrijven en Rijkswaterstaat.
Planning	Inwerkingtreding gelijktijdig met inwerkingtreding Omgevingswet.
Beoogd effect	Lagere emissies van bedrijven door actualisatie van de eisen in algemene regels.

6 Internationale inzet (spoor 3)

SLA-maatregel 10 Industrie
In de Europese onderhandelingen zal de Rijksoverheid inzetten op ambitieus bronbeleid. Omdat Nederlandse bedrijven vaak al voorlopen op het Europese gemiddelde, draagt het actualiseren van de BBT-conclusies bij aan een gelijk speelveld.

Het Rijk neemt deel aan Europese werkgroepen voor de uitvoering en evaluatie van de Richtlijn industriële emissies (RIE), de Richtlijn middelgrote stookinstallaties (MCPD), de NEC-richtlijn (National Emission Ceilings) en de Richtlijn Luchtkwaliteit. Bij de herziening van de Richtlijn Luchtkwaliteit zet Nederland zich ervoor in om de huidige grenswaarden meer in lijn te brengen met de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en om deze te ondersteunen met specifiek bronbeleid.

Het Rijk speelt een actieve rol bij de herziening van de RIE en de herziening van de Richtlijn Luchtkwaliteit. Om emissies naar de lucht verder te reduceren zijn ambitieuze emissiegrens- waarden van belang. Als onderdeel van de RIE worden op Europees niveau BBT-conclusies met achterliggende BREF-documenten opgesteld. Nederland zet in op ambitieuze emissiegrenswaarden en het verkleinen van de range van toegestane emissies. Daarbij werkt het Rijk samen met vergunningverleners om kennis uit te wisselen en informatie te verzamelen die een BREF-herziening ondersteunen.

Trekker	Rijksoverheid (het ministerie van IenW).
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, vergunningverleners en bevoegd gezag.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Emissiereductie in binnen- en buitenland door ambitieus bronbeleid.

Pilot Industrie

Vergunningverlening en handhaving

Doel van de pilot is dat binnen de provincie (als bevoegd gezag van IPPC-installaties) en haar omgevingsdiensten standaard scherp vergund wordt (binnen de BREF-range) en effectief gehandhaafd wordt op de emissie-eisen. Bij het sluiten van het Akkoord was het nog onduidelijk op welk niveau werd vergund en welke condities voor scherpe vergunning noodzakelijk zijn. De voorverkenning voor de pilot industrie en meerdere van genoemde maatregelen zijn erop gericht deze kennis op te doen en de vergunningverlening en handhaving te optimaliseren. Projecten die ertoe leiden om het (zoveel mogelijk) aan de onderkant van de BREF-range vergunnen goed van de grond te krijgen bij bevoegd gezag, zijn als pilot in te dienen. Denk bijvoorbeeld aan opleiding van vergunningverleners, toezichthouders en handhavers, of aan inhoudelijke ondersteuning bij vergunningverlening van installaties, die als voorbeeldcase dienen. Dit kan juridische, of technisch inhoudelijke ondersteuning zijn, of op het vlak van kosteneffectiviteit. De provincies hebben gezamenlijk een SpUk-aanvraag gedaan, waarmee cursussen voor omgevingsdiensten worden georganiseerd. Doel ervan is onder andere om vergunningverleners kennis te laten maken met instrumenten voor scherp vergunnen die er zijn, en juridische mogelijkheden toe te lichten.

Vrijwillige reductie

In de pilot wordt daarnaast gekeken naar mogelijke condities en processen die bedrijven doen besluiten – vrijwillig – verder te gaan dan de eisen die zouden volgen uit het louter toepassen van BBT op het strengste niveau en die afdwingbaar zijn binnen de vergunning. Daarom is maatregel 1c vrijwillige reductie in de uitvoeringsagenda opgenomen.

9 Houtstook en particuliere huishoudens

Luchtvervuiling uit woningen levert 14%[9] van de gezondheidsschade op uit binnenlandse bronnen. Hieronder valt ook houtstook. De emissiecijfers van het RIVM laten zien dat het aandeel van houtstook in de emissies van primair fijnstof ($PM_{2,5}$) vanwege de gewijzigde berekeningswijze is toegenomen van 10% naar 23%. Zonder aanvullend beleid zal de relatieve bijdrage van houtstook van particuliere huishoudens toenemen. Met de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord (SLA) wordt een afname van de gezondheidseffecten nagestreefd.

Ontwikkelingen tot 2024

Doel voor het thema houtstook is een dalende trend van emissies van houtstook naar lucht te realiseren ten opzichte van 2016. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar het creëren van een gezondere leefomgeving met name ook voor gevoelige groepen. Tot 2023 lag de focus voor communicatie op het vergroten van de algemene aandacht voor houtstook en het terugdringen van de overlast via bijvoorbeeld tips voor schoner stoken. Vanaf 2023 ligt de focus op de bewustwording van de negatieve gezondheidseffecten van houtstook en het terugdringen van houtstook in het algemeen.

Het ministerie van IenW heeft in 2019 voorlichtingsmateriaal ontwikkeld voor gemeenten. Deze communicatietoolkit is in 2024 herzien. Er wordt ook gewerkt aan een landelijke communicatie-aanpak. Daarnaast moeten sinds 1 januari 2022 alle nieuwe kachels die op de Europese markt verkocht worden voldoen aan de Europese EcoDesign Verordening. In 2022 is er een Routewijzer houtstook en overlast opgesteld door gemeenten, omgevingsdiensten, RIVM, GGD GHOR, TNO, RWS en IenW. Deze routewijzer biedt gemeenten een handreiking (stappenplan) die ze kunnen toepassen bij overlast door houtstook. Daarnaast onderzoekt de Rijksoverheid samen met geïnteresseerde gemeenten en andere partners houtrook-meetmogelijkheden voor zowel de lokale gezondheidsimpact als geur(hinder). Sinds 1 november 2019 is er een landelijke stookalert op dagen met voor houtstook ongunstig weer. In 2023 is er een traject gestart om de Stookwijzer en het stookalert te integreren en te verbeteren. Daarnaast zijn er binnen de houtstook-pilots een aantal producten ontwikkeld om gemeenten handvatten te bieden om op een laagdrempelige manier stappen te zetten met betrekking tot houtstook.

[9] Vanaf 2021 zijn condensables (condenseerbare gassen) uit houtstook meegenomen in de emissieregistratie.

De maatregelen

Voor houtstook zijn in het SLA een aantal afspraken opgenomen. Deze zijn hier verder uitgewerkt in maatregelen. Een aantal maatregelen wordt uitgevoerd door provincies en gemeenten; voor andere maatregelen is het Rijk verantwoordelijk.

De uitstoot van houtkachels is op verschillende manieren aan te pakken. De SLA-maatregelen laten zich onderverdelen in drie sporen:
- Spoor 1: Voorlichting en informatie;
- Spoor 2: Regelgeving uitstoot;
- Spoor 3: Handhaving houtstook.

Daarnaast zijn er twee pilots:
- Pilot Houtstookvrije/houtstookarme wijken (afgerond 2023);
- Pilot Stookverbod tijdens een stookalert (afgerond 2023).

Spoor 1: Voorlichting en informatie
Niet elke stoker is zich ervan bewust dat houtstook de lucht op leefniveau verontreinigt en de gezondheid van de stoker zelf en van omwonenden negatief kan beïnvloeden. Daarom is bewustwording en voorlichting een belangrijk spoor in het thema houtstook. Gemeenten beschikken over voorlichtingsmateriaal over houtstook via de communicatietoolkit. Daarnaast wordt er een landelijke communicatieaanpak ontwikkeld.
Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregelen 1, 2 en 8 voor houtstook.

Spoor 2: Regelgeving uitstoot
Het ontmoedigen van houtstook komt in de communicatie voorop te staan. Echter, houtstook mag nog wel. Emissie-eisen zijn vastgelegd in EU-regelgeving; uitvoering ligt vast in Nederlandse wetgeving. Emissies van houtstook zijn het beste te reduceren door minder te stoken. In Nederland is het sinds 1 januari 2022 verboden om nieuwe kachels te verkopen die niet aan Ecodesign voldoen. Deze kachels zouden minder emissies moeten hebben dan oudere typen kachels.

Naast eventuele regelgeving ten aanzien van emissies, wordt uitgezocht of er in gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid en/of waar huizen dicht op elkaar staan of waar al een milieuzone bestaat, een houtstookvrije zone in te stellen is. Ook worden de mogelijkheden onderzocht voor het opstellen van een houtstookvrije zone bij locaties waar hooggevoelige groepen langdurig verblijven, zoals scholen, ziekenhuizen en verpleeghuizen. Met het ingaan van de Omgevingswet zijn er nieuwe mogelijkheden om (overlast van) houtstook tegen te gaan, bijvoorbeeld door het instellen van houtstookvrije zones. Samen met geïnteresseerde gemeenten en het ministerie van BZK wordt in beeld gebracht wat deze nieuwe mogelijkheden zijn, hoe deze in te vullen zijn en wat het Rijk kan doen om gemeenten daarbij te helpen.
Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregelen 3, 4, 5 en 11 voor houtstook.

Spoor 3: Handhaving houtstook
Het Rijk werkt samen met gemeenten aan het ontwikkelen van een toetsingskader voor de beoordeling van houtstookoverlast en de gezondheidsimpact. Komend jaar wordt met name ingezet op mogelijkheden om geuroverlast objectief te toetsen, zodat gemeenten kunnen handhaven op overlast door houtstook. Samen met het RIVM wordt gewerkt aan de integratie van de Stookwijzer en het stookalert zodat er straks één eenduidig en helder instrument is waarop gemeenten zich kunnen baseren bij een stookverbod (bij code rood, bij code oranje en rood of bij ongunstige weersomstandigheden) en dit kunnen handhaven.
Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregelen 6, 7, 9 en 10 voor houtstook.

Stakeholders

Bij de uitwerking van de maatregelen en pilots worden externe stakeholders nauw betrokken. Enerzijds gaat het om het bedrijfsleven (de kachelbranche) anderzijds om niet-gouvernementele organisaties (NGO's) die mensen vertegenwoordigen die gezondheidseffecten ondervinden van houtstook. Daarnaast worden (naast gemeenten en provincies) omgevingsdiensten, GGD GHOR en kennisinstellingen betrokken, omdat zij veel kennis in huis hebben.

1 Voorlichting en informatie (spoor 1)

1a Ontwikkelen en beschikbaar stellen van voorlichtingsmateriaal

SLA-maatregel 1 Houtstook
Voorlichting. De Rijksoverheid stelt in 2019 voorlichtingsmateriaal beschikbaar voor provincies en gemeenten waarin aandacht wordt besteed aan de gezondheidseffecten van houtrook (zowel winter- als zomerstook). Gemeenten en provincies zetten actief in op de inzet van voorlichting over houtstook via hun eigen communicatiekanalen op basis van het landelijk ontwikkelde materiaal, onder andere door op hun website en social media aandacht te geven aan de gezondheidsimpact van houtstook.

Het ministerie van IenW heeft in 2019 voorlichtingsmateriaal over houtstook ontwikkeld. Jaarlijks wordt voorafgaand aan het stookseizoen bekeken of en hoe dit materiaal

herijkt moet worden. Provincies en gemeenten kunnen het materiaal gebruiken voor voorlichting aan burgers. Burgers ontvangen zo informatie over de effecten van houtstook en de mogelijkheden om bewust(er) te stoken. De mogelijkheden om bewuster te stoken worden komend jaar aangepast naar meer bewustzijn van de negatieve effecten van houtstook en naar (vrijwillig) minder stoken, met name als de weersomstandigheden ongunstig zijn. Dit omdat er een stijgende trend te zien is in het stoken van hout en bewuster stoken niet helpt om de overlast daarvan te verminderen. Daarnaast wordt er de komende jaren gewerkt aan een landelijke communicatieaanpak. Het voorlichtingsmateriaal wordt herzien, zodat het geactualiseerde voorlichtingsmateriaal overeenkomt met de landelijke boodschap.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, RIVM, gemeenten, provincies, Milieu Centraal, Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), Interprovinciaal Overleg (IPO), GGD GHOR.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Vermindering van luchtemissies door het actief delen van voorlichtingsmateriaal over gezondheidseffecten en het ontmoedigen van het stoken van hout. Het voorlichtingsmateriaal biedt ondersteuning bij de communicatie over houtstook en helpt bij het creëren van bewustwording.

1b Voorlichting meenemen bij energietransitie en aardgasvrije wijken

SLA-maatregel 2 Houtstook
Partijen besteden in de communicatie aan bewoners rondom de energietransitie en gasloze wijken aandacht aan de gezondheidseffecten van houtrook.

De energietransitie is een belangrijk thema waarmee overheden de komende jaren aan de slag gaan. De ambitie is om Nederland voor 2050 aardgasvrij te maken.

Er is afgesproken dat gemeenten burgers informeren over de gezondheidseffecten van houtstook in de energietransitie. Woningeigenaren en huurders kunnen deze gezondheidseffecten meewegen in hun keuze voor een verwarmingsbron. Naast het opstellen van de Regionale Energie Strategieën (RES-en) hebben gemeenten warmtevisies en wijkuitvoeringsplannen (WUP's) opgesteld. De effecten van houtrook hebben gemeenten ook opgenomen in deze WUP's.

Waar nodig ondersteunen de ministeries van IenW, EZK en BZK hierin. Informatie staat op de website regionale energiestrategie.

Trekker	Gemeenten.
Overige stakeholders	Ministeries van IenW, BZK en EZK en provincies.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Bewustwording van gezondheidseffecten en luchtkwaliteit door het gebruik van houtkachels bij de keuze voor verwarmingsbronnen.

1c Stookalert

Maatregel 8 Houtstook
Stookalert. Vanaf 1 november 2019 voert de Rijksoverheid een landelijk stookalert in op dagen met ongunstig weer. Bij ongunstig weer of een slechte luchtkwaliteit blijft de rook hangen en wordt door het RIVM een stookalert afgekondigd waarmee bewoners wordt afgeraden om de kachel aan te steken. De Rijksoverheid zal het stookalert onder de aandacht brengen. Deelnemende provincies en gemeenten geven actief via hun eigen kanalen aan als er sprake is van een stookalert.

Het KNMI en het RIVM hebben het stookalert in 2019 ontwikkeld in opdracht van het ministerie van IenW. Een stookalert waarschuwt bezitters van kachels en/of open haarden om niet te stoken bij ongunstige (weers)omstandigheden, omdat de rook dan blijft hangen en overlast en gezondheidsklachten geeft voor de stoker en de directe omgeving. Gemeenten en provincies zullen actief communiceren via hun eigen kanalen als het stookalert wordt afgegeven, bijvoorbeeld via website applicaties, social media en radio/tv. Ter ondersteuning van deze communicatie is er sinds februari 2022 door het ministerie van IenW voorlichtingsmateriaal beschikbaar gesteld over het stookalert. Dit materiaal werd in oktober 2023 aangepast omdat de nieuwe Stookwijzer op Atlas Leefomgeving staat en deze wijziging in het voorlichtingsmateriaal werd opgenomen.

In 2023 is er een traject gestart om de Stookwijzer en het stookalert te integreren tot één instrument. Sinds oktober 2023 is de Stookwijzer te vinden op de Atlas Leefomgeving website. Deze Stookwijzer heeft extra functionaliteiten, zoals de optie "vooruitkijken" voor particulieren, zodat zij beter rekening kunnen houden met situaties waarin hun houtstook overlast kan veroorzaken. In 2024 volgen verdere stappen van de integratie en verbetering van de Stookwijzer. Dit traject wordt door het RIVM in opdracht van het ministerie van IenW gerealiseerd. In 2024 komt er een bijbehorende app, waarmee geïnteresseerden notificaties op hun telefoon kunnen ontvangen als er bijvoorbeeld een code rood geldt voor hun postcode.

Trekker	Het RIVM (in opdracht van het ministerie van IenW).
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, KNMI, RIVM, provincies en gemeenten.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Bewustwording van het feit dat het stoken van hout kan leiden tot overlast voor de omgeving. Er wordt minder vaak gestookt tijdens zeer ongunstige weersomstandigheden of slechte luchtkwaliteit.

2 Regelgeving uitstoot (spoor 2)

2a Ecodesign-verordening verder aanscherpen

SLA-maatregel 5 Houtstook
In Benelux en Europees verband zet de Rijksoverheid zich, in overleg met de sector, in voor verdere aanscherping op termijn van de Ecodesign-eisen voor nieuwe (particuliere) hout- en pellet kachels.

De Europese Ecodesign-verordening zet een stap naar minder emissies uit kachels. De Europese Ecodesign 2022 richtlijn schrijft voor aan welke eisen (nieuwe) hout- en pelletkachels moeten voldoen. Sinds 1 januari 2022 mogen alleen toestellen op de markt komen die aan de type-keureisen voldoen. De type-keureisen gaan over het rendement, de veiligheidsaspecten en de uitstoot (emissies). Als een kachel aan de type-keureisen voldoet, mag de fabrikant een CE-markering aanbrengen.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Nederlandse Haarden- en Kachelbranche (NHK), Vlaamse overheid Werkgroep internationale samenwerking, Europese lidstaten.
Planning	Afgerond in 2020.
Beoogd effect	Minder fijnstofemissies door aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe kachels.

2b Onderzoek naar aanvullende maatregelen

SLA-maatregel 11 Houtstook
De Rijksoverheid onderzoekt de mogelijkheid en effecten van aanvullende maatregelen om overlast door onjuist stoken tegen te gaan, waaronder de invoering van het Duitse systeem, conform de aanbevelingen van het IBO-luchtkwaliteit, voor controle op goed stookgedrag en certificering van de installatie van de kachels.

In 2021 heeft de Rijksoverheid samen met een begeleidingscommissie en adviesgroepen verkend welke aanvullende maatregelen in de Nederlandse situatie kansrijk en effectief kunnen zijn om overlast van houtstook te verminderen. In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft Royal Haskoning DHV, deze verkenning uitgevoerd. Doel van het onderzoek was om de effecten van een breed pallet van maatregelen in kaart te brengen. Het beleidsverkenningsrapport werd in maart 2022 gepubliceerd en geeft een eerste beeld van mogelijke maatregelen, een raming van de effectiviteit en de kosten en uitvoeringsaspecten van de onderzochte maatregelen. Belangrijke conclusie uit het onderzoek is dat een verdere vermindering van de emissies en overlast mogelijk is, maar dat er geen makkelijke maatregelen voor handen zijn om de emissies van houtstook omlaag te brengen. Maatregelen die de emissies en de overlast sterk kunnen verminderen, vragen veelal een substantieel budget en/of substantiële handhavingscapaciteit en uitvoeringslasten en/of kunnen ingrijpende gevolgen hebben voor huishoudens met een houtkachel of openhaard. Ook vraagt de uitvoering van veel maatregelen niet alleen de inzet van het Rijk, maar ook de inzet en uitvoering van andere partijen als gemeenten, provincies, uitvoeringsdiensten en marktpartijen. In het onderzoek worden de uitvoeringsaspecten en het mogelijke draagvlak globaal geduid.

Om een keuze te kunnen maken uit de maatregelen hebben de pilotgroepen, de themagroep houtstook, de medeministeries en de stakeholders zich kunnen uitspreken over de uitkomsten van het rapport. In de verzamelbrief Luchtkwaliteit is opvolging gegeven aan het beleidsverkenningsrapport. Maatregelen die in de komende jaren worden uitgewerkt en/of uitgevoerd zijn: (1) een landelijke communicatieaanpak (voorlichting en ontmoediging); (2,3) houtstookvrije zones in dichtbevolkte gebieden en bij scholen, ziekenhuizen en verpleeghuizen; (4) integratie en verbetering van de Stookwijzer en het stookalert; en (5) een pilot waarin verkend wordt hoe huishoudens die houtstook als hoofdverwarming hebben, gestimuleerd kunnen worden om over te stappen op een alternatieve vorm van (hoofd) verwarming.

Trekker	Rijksoverheid (IenW).
Begeleidingscommissie	Ministerie van IenW, BZK, Rijkswaterstaat, RIVM, provincie Utrecht, gemeente Rotterdam.
Adviesgroepen	Gemeente Utrecht, GGD Utrecht, gemeente Maastricht, Stichting Houtrookvrij, Longfonds, Nederlandse Haarden- en Kachelbranche, TNO.
Overige stakeholders	Gemeente Helmond, Milieu Centraal, diverse omgevingsdiensten: Omgevingsdienst IJmond, regio Nijmegen, regio Utrecht, Zuid-Holland-Zuid, TFZ Bayern, Algemene Schoorsteenvegers Patroons Bond, Vlaamse Milieumaatschappij, Woonbond (schriftelijke inbreng).
Planning	2021 – 2023: in 2022 publicatie van de eerste verkenning. In 2023 de opvolging daarvan in de Verzamelbrief Luchtkwaliteit. Afgerond.
Beoogd effect	Inzicht in effecten en haalbaarheid van kansrijke aanvullende maatregelen.

Verkenning Alternatieven voor houtstook als hoofdverwarming

In een representatieve flitspeiling die in november 2023 in opdracht van het ministerie van IenW door I&O Research is uitgevoerd kwam naar voren dat ongeveer 1,8% van de Nederlanders hout stookt als hoofdverwarming.[10] In een pilot wordt verkend hoe degenen die houtstook als hoofdverwarming hebben, gestimuleerd kunnen worden om over te gaan op een alternatief.

Trekker	Ministerie van IenW en Rijkswaterstaat.
Overige stakeholders	Burgers, gemeenten en provincies.
Planning	2024-2030.
Beoogd effect	Inzicht krijgen in de beste (meest succesvolle) aanpak om burgers met houtstook als hoofdverwarming te stimuleren om over te stappen op duurzame alternatieven.

3 Handhaving houtstook (spoor 3)

3a Routewijzer houtstook en overlast

SLA-maatregel 6 Houtstook
De Rijksoverheid actualiseert in samenwerking met geïnteresseerde gemeenten de toolkit Overlast van houtstook. Daarbij wordt onderzocht in hoeverre een onderbouwde gezondheidsschade kan worden meegenomen. Bij een positief resultaat kunnen gemeenten deze methode toepassen bij de handhaving bij overlast als gevolg van (onjuiste) toepassing van houtstook.

Omgevingsdiensten, gemeenten, het RIVM, GGD GHOR, TNO, Rijkswaterstaat en het ministerie van IenW hebben samengewerkt aan een actualisatie van het Stappenplan bij houtstookoverlast. Het stappenplan heeft daarbij een nieuwe naam gekregen: Routewijzer houtstook en overlast. Deze routewijzer biedt gemeenten een handreiking bij overlast door houtstook. Ook de mogelijkheden voor gemeenten om hun eigen regels in omgevingsplannen op te stellen worden verkend. Bijvoorbeeld het stellen van aanvullende regels voor houtstook. De routewijzer beschrijft 3 routes, die elkaar kunnen aanvullen en versterken:

- Een wijkgerichte 'zachte', preventieve aanpak;
- De aanpak van ernstige overlastsituaties, waarover de gemeente klachten ontvangt;
- Een aanpak met lokale regels om de luchtkwaliteit te verbeteren, overlast te verminderen en de handhaving bij overlastsituaties te vereenvoudigen.

De routewijzer is nu opgesteld en wordt de komende jaren periodiek geactualiseerd.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Gemeenten Arnhem, Helmond, Den Haag, Venray, RIVM, GGD GHOR, omgevingsdiensten OZHZ, ODRA, ODIJmond, ODWB, Rijkswaterstaat, RIVM en TNO.
Planning	2022: actualisatie van het stappenplan, ontwikkeling Routewijzer houtstook en overlast. Doorlopend: periodieke actualisatie.
Beoogd effect	Het creëren van een handreiking voor decentrale overheden en vermindering van overlast via voorlichting, wijkgerichte aanpak, stellen van regels en handhaving.

[10] Stoken van hout

3b Meetmethode en gezondheidsimpact

SLA-maatregel 7 Houtstook
De Rijksoverheid test in 2020 in samenwerking met geïnteresseerde gemeenten de ontwikkelde methode voor het vaststellen van de lokale gezondheidsimpact van houtrook. Die methode is gebaseerd op het meten van de belangrijkste emittenten die bepalend zijn voor de gezondheidsimpact van houtrook. Bij een positief resultaat kunnen gemeenten deze methode mogelijk toepassen bij de handhaving bij overlast als gevolg van (onjuiste) toepassing van houtstook.

In 2021 hebben RIVM, TNO, IRAS (universiteit Utrecht) en GGD Amsterdam het onderzoek Samenwerking Houtrookonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat houtrook te meten is met een continu metende roetmonitor. Voor toepassing bij handhaving moet de bijdrage van individuele kachels aan de blootstelling van de gehinderde aan te tonen zijn. Dat is op basis van het onderzoek met een enkele meting niet mogelijk. De Rijksoverheid heeft met onderzoekers, gemeenten en stakeholders overlegd om te bezien of er andere manieren zijn om overlast aan te tonen voor handhaving. Voor handhaving is het belangrijk om niet alleen de blootstelling aan houtrook vast te stellen, maar ook welke specifieke hout- of pelletkachel hiervoor verantwoordelijk is en welk deel van de blootstelling uit andere bronnen afkomstig is. Dat is vooralsnog niet mogelijk met alleen een meting nabij de stoker of gehinderde. Het ministerie van IenW gaat samen met het RIVM en andere stakeholders onderzoeken welke handhavingsmogelijkheden er zijn op basis van geuroverlast. De resultaten hiervan worden met de medeoverheden gedeeld.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, gemeenten en provincies, TNO, RIVM, Universiteit Utrecht (IRAS) en GGD Amsterdam.
Planning	Afgerond – zie conclusies in de Kamerbrief over ontwikkelingen houtrookemissies.
Beoogd effect	Inzicht in de mogelijke meetmethoden of andere handhavingsmogelijkheden, inzicht in emissies van houtstook en inzicht in gezondheidsimpact van houtstook op burgers.

3c Doorsturen klachten vanuit Stookwijzer naar gemeenten

SLA-maatregel 9 Houtstook
De Rijksoverheid zorgt ervoor dat klachten die via de landelijke website Stookwijzer binnenkomen worden doorgestuurd naar de aangesloten gemeenten.

De melding van overlast via de Stookwijzer is voor burgers een laagdrempelige manier om aan te geven dat zij overlast van houtstook ervaren. De Stookwijzer stuurt de meldingen automatisch door naar de deelnemende gemeenten. Dit geeft gemeenten inzicht in wanneer overlast wordt ervaren, evenals de omvang en mate van de lokale hinder.

In november 2021 hebben alle gemeenten die destijds niet waren aangesloten bij de Stookwijzer een brief ontvangen van de staatssecretaris, met daarin de oproep om zich aan te sluiten. In februari 2024 waren er in totaal 136 gemeenten aangesloten bij de Stookwijzer. In 2023 werd er een traject gestart om de Stookwijzer en het stookalert te integreren tot één instrument. Sinds oktober 2023 is de Stookwijzer te vinden op de Atlas Leefomgeving website en heeft deze extra functionaliteiten zoals de optie "vooruitkijken" voor particulieren (zodat zij beter rekening kunnen houden met situaties waarin hun houtstook overlast kan veroorzaken). In 2024 volgen verdere stappen van de integratie en verbetering van de Stookwijzer. Dit traject wordt door het RIVM in opdracht van het ministerie van IenW gerealiseerd. In 2024 komt er een bijbehorende app, waarmee geïnteresseerden notificaties op hun telefoon kunnen ontvangen als er een code rood geldt voor hun postcode.

Trekker	Ministerie van IenW en het RIVM.
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, gemeenten en provincies.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Meer inzicht in de omvang van lokale hinder. Laagdrempelige methode voor burgers om overlast te melden. Verbetering van de Stookwijzer.

3d Acteren door gemeenten bij herhaalde overlast

SLA-maatregel 10 Houtstook
Deelnemende gemeenten acteren daarop als sprake is van herhaalde overlast op een bepaalde locatie.

Gemeenten nemen de meldingen van de Stookwijzer in ontvangst en kunnen bij herhaalde overlast optreden op basis van de meldingen. Hiervoor kunnen zij gebruik maken van de geactualiseerde Routewijzer houtstook en overlast. Bij herhaalde overlast kan bijvoorbeeld voorlichting aan stokers gegeven worden en kan buurtbemiddeling of handhaving ingezet worden. Gemeenten kunnen de specifieke zorgplicht verduidelijken of nadere regels stellen in het omgevingsplan, bijvoorbeeld door toetsingscriteria op te stellen voor het beoordelen van overlast of een wijkgerichte aanpak. De Themagroep houtstook wisselt kennis uit. Best practices en tips over een effectieve aanpak worden gedeeld met andere gemeenten en stakeholders.

Trekker	Gemeenten.
Overige stakeholders	NHK, GGD GHOR, bewoners en diverse stakeholders.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Afnemende overlast voor bewoners bij herhaalde houtstook.

4 Pilot Houtrook

SLA-maatregel 12 Houtstook
Bij positieve uitkomsten van de hieronder genoemde pilot houtrook verkennen gemeenten de mogelijkheden om dit toe te passen.

Pilot Houtstookarme / Houtstookvrije Wijken
Een aantal geïnteresseerde gemeenten hebben meegedaan aan een pilot waarin onderzocht werd welk pakket van maatregelen het meest adequaat is om te zorgen voor zo min mogelijk (overlast van) houtstook en wat erbij komt kijken om een nieuwbouwwijk houtstookarm te maken/te houden. De focus lag op de juridische en praktische mogelijkheden om houtstook te beperken en houtstookarme buurten te realiseren. De gemeenten hebben jaarlijks hun kennis en ervaring uitgewisseld via de Themagroep houtstook en resultaten gedeeld via de samenwerkingsruimte. Iedere gemeente heeft een eigen invulling aan de pilot gegeven. In Utrecht lag de focus op een stadsbrede benadering van de aanpak van de houtstookproblematiek, met een voorlichtingscampagne (Utrechtse stookstandaard), houtstooktrainingen en een subsidieregeling om het gebruik van open haarden en oude houtkachels uit te faseren. De gemeente Helmond onderzocht de mogelijkheden voor een houtstookarme nieuwbouwwijk. In Nijmegen heeft men zich gericht op de bewustwording van de gezondheidseffecten. In Nijmegen-West werd een proef met een subsidieregeling uitgevoerd. De subsidieregelingen voor het verwijderen van rookkanalen/kachels was heel succesvol. Het ministerie van IenW heeft daarom in 2023 een soortgelijke cofinanciering voor geïnteresseerde gemeenten opgesteld. SLA-gemeenten konden via de SLA SpUks cofinanciering aanvragen voor het oprichten van een dergelijke lokale subsidieregeling. Onder de Omgevingswet bestaan er nu meer mogelijkheden voor gemeenten om houtstookvrije wijken en zones op te stellen. Om gemeenten hierbij te ondersteunen zijn er in opdracht van het ministerie van IenW blauwdrukken met juridische handvatten ontwikkeld.

De Pilot Houtstookvrije wijken is in 2023 afgerond. Het doel van deze pilot was om de mogelijkheden voor gemeenten te onderzoeken om houtstookvrije/arme wijken te realiseren. Gemeenten waren zowel geïnteresseerd in houtstookarme/vrije nieuwbouwwijken als in het aanpassen van bestaande wijken. De concrete aanpakken van de pilotgemeenten zijn terug te vinden onder het thema houtstook op de SLA website.

Er zijn twee producten binnen deze pilot ontwikkeld. Het eerste product werd door de gemeente Helmond gerealiseerd. Zij hebben een juridische verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om een houtstookarme wijk onder de Omgevingswet op te stellen. Het tweede product is in opdracht van IenW opgesteld door een juridisch bureau. Het gaat hierbij om juridische blauwdrukken voor het opstellen van houtstookvrije zones en wijken onder de Omgevingswet. Deze blauwdrukken zijn opgesplitst in verschillende modules met verschillende mogelijkheden; bijvoorbeeld houtstookvrije zones bij ziekenhuizen, scholen en verpleeghuizen. Elke module bevat knip-en-plak regels die geïnteresseerde gemeenten kunnen gebruiken in hun omgevingsplannen. Beide producten zijn terug te vinden onder het thema houtstook op de SLA website.

Trekker	Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat en de gemeenten Utrecht, Helmond en Nijmegen.
Overige stakeholders	Burgers, lokale aanbieders van kachels/ NHK, Veiligheidsregio/Brandweer en SLA-deelnemers.
Planning	2020 – 2024: afgerond. 2024: Het ministerie van IenW gaat in een apart traject verkennen wat de mogelijkheden zijn voor het opstellen van houtstookvrije zones in dichtbevolkte gebieden en rondom scholen, ziekenhuizen en verpleeghuizen.
Beoogd effect	Minder houtstookemissies in wijken. Inzicht in de mogelijkheden om eisen te stellen aan houtstook, uitstoot en fysieke omgeving en in de mogelijkheden voor handhaving en toezicht. Inzicht in de wijze waarop bewoners betrokken kunnen worden en kunnen worden verleid tot wijziging in hun stookgedrag. Inzicht in mogelijkheden in het omgevingsplan voor aanvullende regels. Kennisdeling vindt plaats en gemeenten gaan succesvolle maatregelen toepassen.

Pilot Stookverbod bij een RIVM-Stookalert
De Pilot Stookverbod bij een RIVM-stookalert is in 2023 afgerond. Het doel van de pilot was om uit te zoeken wat de mogelijkheden zijn voor gemeenten om een lokaal stookverbod bij een RIVM-stookalert in te stellen. De volgende producten zijn in dit traject gerealiseerd. In 2021 heeft het RIVM op verzoek van IenW een memo opgesteld met de uitgangspunten van het stookalert. Het doel van de memo was om de onderbouwing van het stookalert transparant

weer te geven en om duidelijk te maken wat het doel van het stookalert is. Daarnaast zijn er binnen deze pilot twee voorbeeldregels ontwikkeld. Het eerste voorbeeld van een beleidsregel werd door de gemeente Rotterdam opgesteld en is gebaseerd op het Bouwbesluit. Landsadvocaat Pels Rijcken heeft op basis van deze beleidsregel een juridische analyse (second opinion) opgesteld. Het tweede voorbeeld van een beleidsregel is gebaseerd op de Omgevingswet en door een werkgroep binnen de pilot ontwikkeld. Daarnaast is er een werkinstructie toezicht en handhaving houtstook opgesteld. Deze is op het Bouwbesluit gebaseerd. Verder is er binnen de pilot onderzoek gedaan naar de juridische mogelijkheden om een stookverbod op te leggen tijdens het stookalert. Tot slot zijn er communicatiedraaiboeken en communicatiematerialen ontwikkeld voor een gefaseerde lokaal-stookverbod aanpak. De draaiboeken zijn gebaseerd op een stookverbod tijdens een code rood van de Stookwijzer en betreffen de introductie van een stookverbod in een gemeente en de communicatie op de dag zelf van een stookverbod. Alle producten zijn terug te vinden onder het thema houtstook op de SLA website.

Eén van de problemen bij het instellen van een stookverbod op basis van een stookalert was dat het gebied van een stookalert te groot was (provincie-niveau) om hierop effectief te handhaven. Daarnaast is een stookalert zo gedefinieerd dat als voor de helft van een provincie een code rood geldt (dus de weersomstandigheden zijn dermate ongunstig dat het beter is om niet te stoken), voor de hele provincie een stookalert wordt afgegeven. Dat levert juridische problemen op, omdat handhavers niet kunnen aantonen dat op een specifieke locatie ook daadwerkelijk een code rood geldt of gold. Het stookalert was initieel ook als voorlichtingstool ontwikkeld. Dit betekent dat de onderbouwing van het stookalert minder geschikt is om hierop een stookverbod te baseren. IenW heeft daarom het RIVM de opdracht gegeven om de Stookwijzer te verbeteren en verder te ontwikkelen, zodat gemeenten op basis van een code rood van de Stookwijzer wel een handhaafbaar stookverbod kunnen instellen. Het advies is nu om een lokaal stookverbod op basis van een code rood van de Stookwijzer in te stellen in plaats van een stookalert. Het juridische probleem wordt dan ondervangen omdat de huidige Stookwijzer op een postcode-4 niveau werkt. Dat betekent dat handhavers er zeker van kunnen zijn dat op een specifieke locatie de weersomstandigheden dermate ongunstig zijn dat niet gestookt zou moeten worden (dus code rood of code oranje en rood van de Stookwijzer).

Trekker	Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat en gemeenten.
Overige stakeholders	RIVM, omgevingsdiensten.
Planning	2020 – 2024: afgerond.
Beoogd effect	Minder houtstookemissies in wijken en inzicht in de juridische mogelijkheden.

5 Informatievoorziening

Voor het begrijpen, uitwerken en uitvoeren van de maatregelen kunnen alle SLA-deelnemers terugvallen op basisinformatie over de betreffende houtstookmaatregelen. Deze informatie wordt verstrekt via diverse kanalen, zoals het Informatiepunt Leefomgeving (IPLO) en de samenwerkruimte van het Schone Lucht Akkoord.

Trekker	Deelnemers aan de themagroep Houtstook: gemeenten, provincies en Rijksoverheid.
Overige stakeholders	Milieu Centraal, GGD, RIVM, KNMI en Rijkswaterstaat.
Planning	Vanaf 2021. Doorlopend.
Beoogd effect	Begrip, uitwerking en uitvoering van de maatregelen.

10 Binnenvaart en havens

De binnenvaart draagt gemiddeld 6% bij aan de negatieve gezondheidseffecten van luchtvervuiling uit binnenlandse bronnen. Rondom vaarwegen kan deze bijdrage aanzienlijk hoger zijn. In het Schone Lucht Akkoord (SLA) is daarom het streven gedefinieerd om bij de binnenvaart een emissiereductie van verontreinigende stoffen te realiseren van ten minste 35% in 2035 ten opzichte van 2015.

Een belangrijk deel van de verbetering van de luchtkwaliteit wordt gerealiseerd door de activiteiten binnen de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Er zijn ook middelen beschikbaar gesteld om de uitstoot van schadelijke stoffen naar de lucht en de CO_2-uitstoot door de binnenvaart en zeevaart terug te dringen. Bij de uitvoering van de SLA-afspraken wordt samengewerkt en beide trajecten versterken elkaar in het streven naar een schonere scheepvaartsector. De lokale overheden die het SLA hebben ondertekend, committeren zich aan de doelstelling van het behalen van gezondheidswinst.

De zeven SLA-maatregelen voor Binnenvaart en havens worden door de SLA-deelnemers, waar relevant, opgenomen in decentrale uitvoeringsplannen. Vanuit (SpUk) initiatieven wordt een pilot aanpak schone havens uitgewerkt met het SLA themateam Binnenvaart.

Ontwikkelingen tot 2024

In de uitvoering staan centraal: walstroom bevorderen, zero-emissie aanbesteden en inkopen (gunningscriteria) om te werken naar de zero-emissie binnenhavens in 2035 zowel aan de wal (droge kant) als bij de binnenvaartschepen.

Om walstroom fiscaal te stimuleren (**maatregel 1a**) is vanaf 2021 de energiebelasting op walstroom sterk verlaagd. Voor **maatregel 1b** (realisatie walstroomvoorzieningen) wordt gewerkt aan walstroom voor Rijksligplaatsen met het doel om in 2030 alle Rijksligplaatsen van walstroom voorzien te hebben. Ook is de afgelopen jaren de SpUk SLA veelvuldig aangevraagd voor walstroom.

Met diverse kennisdocumenten 'verduurzaming binnenvaart' is gewerkt aan **maatregel 2:** 'Verduurzaming binnenvaart'. Dit onder meer door de invoering van het emissielabel binnenvaart, waarmee uniforme systematiek van bijvoorbeeld gedifferentieerde haventarieven en kortingen in te voeren zijn. Daarnaast is een **kennisdocument** opgesteld over emissiereducerende technieken voor binnenvaartschepen (zie Binnenvaart en havens - Schone Lucht Akkoord). Er wordt voor de Green Deal Scheepvaart gewerkt aan een convenant met relevante partijen om de toepassing van het emissielabel mogelijk te maken. Ook beleidsinstrumenten als het verbieden van aggregaten/generatoren als er walstroom aanwezig is en differentiatie van havengelden

aan de hand van het emissielabel worden verder ontwikkeld. Zie kennisdocumenten zoals Schone havens en binnenvaart, fase 1 - Schone Lucht Akkoord.

Maatregel 3 en 4 Voor gunningscriteria bij aanbestedingen van infrastructurele projecten is de routekaart SEB van toepassing. Voor overheden is er een SpuK SEB (€ 180 milj) en voor de markt de subsidie SEB voor de meerkosten van emissievrije uitvoering van bouwwerkzaamheden (waaronder voor baggeren en onderhoud vaarwegen en havenbekkens). Voorbeelden van emissievrij uitgevoerde aanbestedingen zijn onder andere verzameld in het Kennisdocument gunningscriteria voor aanbestedingen en launching customership.

Maatregel 4 en 5 Gunningscriteria voor aanbestedingen en launching customership (zie Schone havens en binnenvaart, fase 1 - Schone Lucht Akkoord). Dit document bevat voorbeelden van elektrificatie van de eigen vloot van overheden (werkschepen). Overheden passen al volop emissies in gunningscriteria toe bij veerdiensten, watertaxi's en pleziervaart. Voor voorbeelden zie thema binnenvaart en havens op de SLA website.

Maatregel 6 EU-fonds stimulering schone motoren. Zie de regeling "Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaartschepen".

Maatregel 7 Duurzame binnenhavens. Hier verkennen en werken SLA-ondertekenaars aan het samenbrengen van de maatregelen in een integrale aanpak voor een duurzame binnenhaven.
SLA pilots kunnen hiervoor een SpUk aanvragen.

1 Realiseren van walstroomvoorzieningen

SLA-maatregel 1 Binnenvaart en havens
De Rijksoverheid onderzoekt welke vorm van stimulering van walstroom het meest geschikt is (bijvoorbeeld fiscaal of subsidie). Daarbij wordt gekeken naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de instrumenten. Op basis van deze analyse wordt eind 2019 een politiek besluit genomen over de uiteindelijke vormgeving van de maatregel vanaf 2021. Partijen stellen tot doel om voor alle locaties nabij substantiële bebouwing en hoge blootstelling, walstroomvoorzieningen te realiseren.

Bij gebruik van walstroom stoten schepen geen emissie naar de lucht uit als zij in havens aan de kade liggen. De maatregelen zijn gericht op het creëren van de voorzieningen en het stimuleren van het gebruik van walstroom.

1a Fiscale stimulering walstroom
Deze maatregel is ingevoerd: vanaf 2021 is de energiebelasting op walstroom sterk verlaagd. Dit stimuleert de toepassing van walstroom. Bij behandeling van het Belastingplan 2024 is amendement Omtzigt aangenomen, waardoor het fiscale voordeel in tien jaarlijkse stappen wordt teruggedraaid.

1b Realisatie walstroomvoorzieningen

Doel
In de decentrale uitvoeringsplannen hebben partijen aangegeven op welke locaties zij van plan zijn om walstroom te realiseren. Naar verwachting zijn van de 2.500 tot 3.250 openbare ligplaatsen in Nederland voor binnenvaartschepen er 1.000 voorzien van walstroom. De haven van Rotterdam heeft hiervan zo'n 480 punten. Aan de hand van een inventarisatie van bestaande en geplande walstroompunten wordt een ontwikkelplan opgesteld voor de uitrol van walstroom op publieke kades van alle betrokken SLA-deelnemers. Inzet van de Rijksoverheid is dat alle Rijksligplaatsen die daarvoor geschikt zijn in 2030 voorzien moeten zijn van walstroom. Echter door problematiek zoals netcongestie is dit wellicht niet overal realiseerbaar.

Uitvoering tot nu toe
Er wordt samenwerking gezocht met onder andere het Walstroomcollectief, een samenwerkingsverband van gemeenten, provincies, RWS en havenbedrijven die zich inzetten om walstroomvoorzieningen uit te breiden en het gebruik ervan te intensiveren. Dit collectief heeft een inventarisatie uitgevoerd van de vermogensbehoefte van bestaande en geplande walstroompunten. Ook is een marktconsultatie uitgevoerd onder aanbieders van walstroomvoorzieningen. Dit om de interesse te peilen in een gezamenlijke aanbesteding, die ook aandacht vraagt voor locaties waar beperkingen zijn voor netaansluiting.

Meerdere SLA-ondertekenaars hebben SpUk-aanvragen gedaan voor walstroom of zijn dit nog van plan (gemeente Altena, Tilburg (walstroom in combinatie met batterij opslag), Lochem (uitbreiding bestaande walstroomkasten Port of Twente) en gemeente Papendrecht. Naast de ontwikkelingen van twee walstroompunten wordt hierbij ook de koppeling met een laadplein voor trucks nabij Kooihaven onderzocht. Gemeente Nijmegen zoekt het eigen financieringsdeel voor een aanvraag voor uitbreiding van walstroom op de Waalkade. Een andere aanvraag is in voorbereiding vanuit het walstroomcollectief voor een pilotlocatie voor het testen van nieuwe walstroomoplossingen, in het bijzonder voor locaties waar beperkingen zijn voor netaansluiting.

Het Rijk wil alle Rijksligplaatsen voorzien van walstroom. RWS heeft daarvoor in 2023 een inventarisatie gedaan naar alle ligplaatsen in het areaal van RWS. Daarbij is onderzocht welke Rijksligplaatsen daarvan kansrijk zijn om walstroom op uit te rollen. Uit het onderzoek blijkt dat er ca. 370 ligplaatsen geschikt zijn voor walstroom waarmee dagelijks circa 900 schepen te bedienen zijn. Vanwege de huidige problematiek van capaciteit en financiële middelen, kijkt het Rijk naar mogelijkheden voor een gefaseerde uitrol van walstroom op de Rijksligplaatsen. Aanvullende maatregelen en voorgenomen beleid betreffen subsidies voor walstroom voor zeeschepen in het kader van het stikstofbeleid (64 mln) en in het kader van het klimaatbeleid en AFIR (180 mln). Mogelijk komen er ook provinciale subsidies voor walstroom en voor de stikstofaanpak.

Trekker	Deelnemers aan de themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincie Zuid-Holland en het ministerie van IenW.
Planning	2024: uitvoering pilots walstroom (op basis van SpUk-aanvragen).
Beoogd effect	Meer walstroomvoorzieningen.

2 Gebruik walstroom en verduurzaming binnenvaart

SLA-maatregel 2 Binnenvaart en havens
Waar walstroomvoorzieningen beschikbaar zijn verplichten partijen binnen de grenzen van hun wettelijke mogelijkheden de scheepvaart hiervan gebruik te maken en verbieden zij het gebruik van generatoren/aggregaten. Partijen delen actief de ervaringen en best practices bij de toepassing hiervan. Partijen streven inzet van gedifferentieerde tarieven/kortingen op het binnenhavengeld ter verduurzaming van de binnenvaart, en streven naar uniformering in de te gebruiken systematiek.

Doel

Een aantal SLA-deelnemers heeft als onderdeel van hun decentrale uitvoeringsplannen een verbod ingesteld op het gebruik van generatoren. Dat stimuleert de binnenvaart om walstroom te gebruiken. In de pilot schone havens delen gemeenten hun ervaringen met het stimuleren van walstroomgebruik en schone binnenvaart. Deze ervaringen zijn vertaald in best practices die de basis vormen voor een blauwdruk voor andere gemeenten. Hiervoor is onderzoek gedaan naar uniforme systematiek van gedifferentieerde tarieven en kortingen (emissielabelsysteem) om de binnenvaart te verduurzamen. Er wordt momenteel gewerkt aan een convenant met relevante partijen om de toepassing van het emissielabel in hun bedrijfsvoering mogelijk te maken.

Uitvoering tot nu toe

Vanuit maatregel 2, onderdeel 'verduurzaming', is onderzoek gedaan naar uniforme systematiek van gedifferentieerde tarieven en kortingen (emissielabelsysteem) om de binnenvaart te verduurzamen. Daarnaast is als basis voor de blauwdruk uniforme stimulering een kennisdocument opgesteld over emissiereducerende technieken voor binnenschepen. In de kamerbrief van de minister voor Klimaat en Energie van 26 april 2023 over de voorjaarsbesluitvorming klimaat en in de brief van de staatssecretaris van IenW van 23 augustus 2023, is aangekondigd dat het emissielabel een wettelijke basis krijgt. En dat via een onderzoek wordt nagegaan aan welke scheepscategorie in welke periode een bepaald label op te leggen is. Doel: om in 2030 gemiddeld label B te behalen.

Uit onderzoek zijn knelpunten naar voren gekomen voor het normeren van emissies, bijvoorbeeld door een emissielabel, en voor het unilateraal verplichten van het huidige emissielabel. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat een verplichting van gemiddeld label B in 2030 voor de Binnenvaart juridisch niet uitvoerbaar is. In het derde kwartaal van 2024 wordt informatie over de te varen koers gedeeld met de betrokken partijen.

Trekker	Themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.
Planning	2024: implementatie emissielabelsysteem door gemeenten, provincies en havenbedrijven, via pilots met Rotterdam en Nijmegen als goede voorbeelden.
Beoogd effect	Toenemend gebruik van walstroom en afnemend gebruik van generatoren en aggregaten. Introductie en uitrol van labelsysteem.

3 Gunningscriteria bij aanbesteding van infrastructurele werkzaamheden

SLA-maatregel 3 Binnenvaart en havens
Partijen spreken af luchtemissies als belangrijk criterium te hanteren bij de aanbesteding van infrastructurele werkzaamheden (baggeren en onderhoud vaarwegen en havenbekkens), zodat aannemers die dergelijke projecten met lagere emissies realiseren een preferente positie kunnen krijgen.

Doel
In de pilot schone havens zijn best practices verzameld voor gunningscriteria voor aanbesteding van maritieme infrastructurele werkzaamheden. Ook zijn deze gunningscriteria getest en verbeterd. De resultaten van deze pilot zijn vervat in de handreiking 'Inzetten van gunningscriteria in aanbestedingen en inkoop van overheden ter verbetering van de luchtkwaliteit'. Deze handreiking beschrijft hoe overheden het aanbestedingssysteem het beste kunnen toepassen. De insteek is dat alle SLA-deelnemers vanaf 2023 emissiereductie als gunningscriterium toepassen bij aanbesteding van infrastructurele werken.

Uitvoering tot nu toe
Het hanteren van luchtemissies als belangrijk criterium bij de aanbesteding van infrastructurele werkzaamheden (baggeren en onderhoud vaarwegen en havenbekkens) is opgenomen in de aanpak Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). De routekaart SEB legt geleidelijk scherpere emissie-eisen vast voor bouwmaterieel dat voor deze werkzaamheden wordt ingezet. Gemeenten, provincies en waterschappen die het convenant SEB hebben ondertekend kunnen gebruik maken van de Specifieke Uitkering SEB in voorbereiding. Deze SpUk stelt middelen ter beschikking om in de meerkosten van emissievrije uitvoering van bouwwerkzaamheden tegemoet te komen (waaronder voor baggeren en onderhoud vaarwegen en havenbekkens). Er zijn al diverse voorbeelden van emissievrij uitgevoerde aanbestedingen, onder andere verzameld in het Kennisdocument gunningscriteria voor aanbestedingen en launching customership.

Trekker	Themagroep binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.
Planning	2024 en verder: uitvoering van het convenant SEB.
Beoogd effect	Meer vergunnen van opdrachten voor infrastructurele werkzaamheden aan aannemers die lagere emissies realiseren.

4 Stimuleren van elektrificatie van de eigen vloot als launching customer

SLA-maatregel 4 Binnenvaart en havens
Partijen stappen waar mogelijk over op schepen met elektromotoren als launching customer.

Doel
Pilotdeelnemers verkennen binnen de Pilot Schone havens de mogelijkheden en best practices voor elektrificatie van schepen. Dit resultaat is samengevat in het kennisdocument 'Elektrificatie eigen vloot'. SLA-deelnemers met een eigen vloot gebruiken deze kennis om hun vloot te elektrificeren (inclusief waterstof).

Uitvoering tot nu toe
Het genoemde SLA-kennisdocument gunningscriteria voor aanbestedingen en launching customership verzamelt ook voorbeelden van elektrificatie van de eigen vloot van overheden (werkschepen). Provincies hebben inmiddels meerdere batterij-elektrische werkschepen in gebruik.
SpUk SLA ondersteunt de bouw van een werkschip van provincie Overijssel dat op waterstof gaat varen. De Rijksrederij bereidt pilots voor met schepen op waterstof, methanol en plug-in hybride, met als einddoel om de hele vloot te verduurzamen.

Trekker	Themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.
Planning	2024 en verder: verspreiden van ervaringen van SLA-deelnemers en bevorderen van elektrificatie van meer schepen.
Beoogd effect	Toenemend aandeel schepen met elektromotoren in de eigen vloot.

5 Gunningscriteria bij veerdiensten, watertaxi's en pleziervaart

SLA-maatregel 5 Binnenvaart en havens
Partijen spreken af om luchtemissies als belangrijk criterium te hanteren bij de aanbesteding van veerdiensten en vergunningen voor watertaxi's en nemen waar mogelijk eisen op voor pleziervaart in gebieden met hoge blootstelling.

Doel

In de Pilot Schone havens verzamelen SLA-deelnemers best practices voor gunningscriteria voor aanbesteding van veerdiensten en voor vergunningverleningen voor watertaxi's en pleziervaart in gebieden met hoge blootstelling. Deze gunningscriteria zijn getest en verbeterd. De resultaten van deze pilot zijn vastgelegd in de handreiking 'Inzetten van gunningscriteria in aanbestedingen en inkoop van overheden ter verbetering van de luchtkwaliteit'. Deze handreiking beschrijft hoe overheden het opgestelde aanbestedingssysteem het beste kunnen toepassen. Alle SLA-deelnemers passen vanaf 2023 de luchtemissies als gunningscriteria toe bij aanbesteding van veerdiensten en vergunningen voor watertaxi's.

Uitvoering tot nu toe

Luchtemissies als belangrijk criterium hanteren bij de aanbesteding van personenvervoer over water, veerdiensten en vergunningen voor watertaxi's vindt al plaats. Voorbeelden zijn in het kennisdocument gunningscriteria voor aanbestedingen en launching customership verzameld (Personenvervoer over Water Zuid-Holland, IJ-/Noordzeekanaal-veren Amsterdam, veren Gorinchem, watertaxi Rotterdam). De maatregel om waar mogelijk eisen op te nemen voor pleziervaart in gebieden met hoge blootstelling is nog niet uitgewerkt. Gemeente Amsterdam werkt aan een zero-emissiezone voor pleziervaart en geeft daarbij aan dat de gezondheidswinst beperkt is, omdat plezierbootjes relatief weinig gebruikt worden. Gemeente Tilburg voert een SpUk SLA-pilot uit die zich onder meer richt op het elektrificeren van de pleziervaart in de Piushaven.

Trekker	Themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.
Planning	2024 en verder: stimuleren toepassen van gunningscriteria door SLA-deelnemers. Uitwerken van een aanpak voor pleziervaart.
Beoogd effect	Toename van hoeveelheid watertaxi's, veerdiensten en pleziervaart met een lagere luchtemissie.

6 EU-fonds stimulering schone motoren

SLA-maatregel 6 Binnenvaart en havens
De Rijksoverheid zet zich in voor de oprichting van een EU-fonds ter stimulering van schone motoren en waar mogelijk retrofit oplossingen. Inzet is om uiterlijk in 2024 een nieuw Europees sturingsinstrumentarium ontwikkeld te hebben dat het bereiken van de gestelde ambities stimuleert.

Doel

Deze maatregel is uitgewerkt als onderdeel van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Het gaat hier om artikel 3 uit de Green Deal. Het ministerie van IenW stemt de werkzaamheden intern met de directie Maritiem af en legt de koppeling met de Europese en internationale dimensie. Het gaat mogelijk om het bundelen van provinciale middelen in een verduurzamingsfonds of om hierop efficiënt aan te sluiten met regionale subsidieprogramma's.

Uitvoering tot nu toe

De regeling "Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaartschepen" is de eerste stap en zet in op stimulering hermotorisering, nabehandelingssystemen en elektrificatie. Vanuit de 2de Nationaal Groeifonds-aanvraag door bedrijf Zero Emission Services zijn financiële middelen vrijgemaakt, waardoor er circa 150 batterij-elektrische schepen varen in 2030.
In het Ontwerp Meerjarenprogramma Klimaatfonds 2025 is een reservering gemaakt voor toepassing van waterstof bij de binnenvaart.
Op EU- en Rijnniveau wordt nog steeds gesproken over een internationale aanpak voor de financiering van verduurzaming van de Europese vloot van binnenschepen. PLATINA3 heeft hiervoor een roadmap opgesteld (deliverable D2.5). Het is aan de beleidsmakers en politici om hierin een keuze te maken. Dit hangt ook af van de mate waarin de Akte van Mannheim te omzeilen of aan te passen is (verbod op heffingen op brandstof in de binnenvaart). Het verloop van het EC-voorstel in Fit-for-55 voor de European Taxation Directive (voorstel voor invoering van accijns op gasolie in de binnenvaart) zal duidelijk maken hoe het (politieke) krachtenveld ligt.

Trekker	Ministerie van IenW / Duurzame Mobiliteit.
Overige stakeholders	Directie Maritiem van het ministerie van IenW.
Planning	2024 en verder: volgen van de politieke ontwikkelingen van beleidsmaatregelen die de business case voor verduurzaming beïnvloeden en initiatieven met betrekking tot internationale fondsen.
Beoogd effect	Toename van het gebruik van schone energiesystemen in binnenvaart door stimuleringsmaatregelen.

7 Duurzame binnenhaven

SLA-maatregel 7 Binnenvaart en havens
Gemeenten en provincies met binnenhavens stellen plannen op met het streven naar een duurzame binnenhaven. Daarin wordt onder meer toegewerkt naar een zero-emissie binnenhaven in 2035. Partijen werken daarin onder meer aan walstroomvoorzieningen bij ligplaatsen voor binnenvaart, personenvervoer over water, waar mogelijk pleziervaart en naar zero emissie mobiele werktuigen.

Doel

In de Pilot Schone havens hebben SLA-deelnemers kennis over regelgeving en vergunningstrajecten, stimuleringsmaatregelen en financiële ondersteuning, uitrol van walstroom en zero-emissie-technologieën verzameld en vastgelegd in kennisdocumenten en handreikingen. Dit Masterplan ondersteunt SLA binnenvaart en havens-deelnemers bij het uitvoeren van pilots om hun binnenhavens in 2035 emissievrij te maken.

Uitvoering tot nu toe

Om een zero-emissie binnenhaven in 2035 te bereiken werken SLA-ondertekenaars onder meer aan walstroomvoorzieningen bij ligplaatsen voor binnenvaart, emissieloos personenvervoer over water, (waar mogelijk) pleziervaart en zero-emissie mobiele werktuigen en vrachtvervoer. Dit draagt bij aan vermindering van de impact van de havens op de gezondheid van werkenden en omwonenden van de havens. In de Europese projecten MAGPIE (o.a. Havenbedrijf Rotterdam) en PIONEERS (o.a. gemeente Venlo) worden masterplannen ontwikkeld voor duurzame havens. Deze kunnen dienen als blauwdrukken voor verduurzaming van de Nederlandse binnenhavens.
In de themagroep is besloten om het emissielabel binnenvaart centraal te stellen voor het bereiken van een duurzame binnenhaven (via differentiatie havengelden en fondsvorming) via interoperabiliteit met het Green Award systeem.

Het kennisdocument binnenvaart en havens ondersteunt het streven van de SLA deelnemers naar een duurzame en mogelijk zero-emissie binnenhaven in 2035. Walstroomvoorzieningen, personenvervoer over water, (waar mogelijk) pleziervaart en naar zero-emissie mobiele werktuigen.

Trekker	Themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.
Planning	2024: uitwerken van plannen voor duurzame binnenhavens op basis van blauwdrukken uit EU-projecten MAGPIE en PIONEERS.
Beoogd effect	Binnenhavens zonder emissies naar lucht vanaf 2035.

11 Landbouw

De landbouw draagt 11% bij aan de gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen. Dit komt enerzijds door secundair fijnstof via de uitstoot van ammoniak en anderzijds door primair fijnstof, vooral afkomstig van de pluimveehouderij. De emissie van ammoniak komt met name uit stallen en door bemesten. Ammoniak speelt ook een grote rol bij de stikstofdepositie in natuurgebieden. Er is een belangrijke relatie tussen de stikstofaanpak van het kabinet en de doelen van het Schone Lucht Akkoord (SLA). Het streven is een reductie van de gezondheidseffecten van de emissies van de landbouw van 37% in 2030 ten opzichte van 2016.

Ontwikkelingen tot 2024

In de periode tot 2024 is uitvoering gegeven aan diverse maatregelen. Op verzoek is experimenteerruimte in de (ondertussen vervallen) Crisis- en herstelwet (Chw) gerealiseerd met meer mogelijkheden om emissies te beperken. Plus een experiment om vooruitlopend op de Omgevingswet op de nieuwe wijze technische innovaties gericht op emissiereductie uit stallen te kunnen toepassen. Ook de Omgevingswet bevat een experimenteerbepaling om gewenste innovatieve experimenten aan te vragen bij het ministerie van BZK. En er is volop aandacht voor het stimuleren van onderzoek en ontwikkeling van stal- en managementmaatregelen via onder andere de Subsidiemodules brongerichte verduurzaming stal- en managementmaatregelen (Sbv). Met de Subsidieregeling sanering varkenshouderijen is 7% van de varkensrechten afgenomen. Dit heeft een direct effect op vermindering van geuroverlast, uitstoot van broeikasgassen en stikstofuitstoot en –depositie. De provincies Noord-Brabant en Overijssel hebben een extra impuls gegeven aan toezicht en handhaving en het verbeteren van de werking van luchtwassers. Ook blijft het Rijk werken aan kennisoverdracht. Zo zorgen de kennissessies en de luchtwassercheck voor een toenemende aandacht voor toezicht op luchtwassers bij veehouderijen.

De maatregelen

Voor de landbouw zijn in het SLA een aantal vaste maatregelen opgenomen. Deze zijn hier verder uitgewerkt. Ook is via het thema landbouw een aantal maatregelen opgenomen die tijdens de looptijd van het SLA verder worden uitgewerkt onder maatregel 5 subnummer a, b, c, etc en 8. De maatregelen komen voort uit drie sporen. Een verdere uitleg van de drie sporen is te vinden in het ‘Plan van Aanpak Pilot Landbouw’ te vinden op de samenwerkruimte onder thema landbouw.

Spoor 1
Projecten die binnen het SLA zijn en worden ontwikkeld zijn door andere deelnemers te benutten in hun aanpak voor het beter toepassen van al aanwezige emissiereducerende technieken. Doel is dat andere deelnemers deze

voorbeelden ook overnemen. Deze staan in de samenwerkruimte van het SLA onder thema landbouw in Factsheet mogelijke maatregelen SLA gemeenten landbouw.
Dit spoor geeft invulling aan SLA-maatregel 5.

Spoor 2
Aanpak voor het verleiden en verplichten van ondernemers voor het nemen van aanvullende maatregelen in bestaande en nieuwe stallen, verdergaand dan de nu al verplichte maatregelen. Deze aanpak bestaat uit een aantal kennisproducten en projecten van deelnemers die door andere deelnemers laagdrempelig toe te passen zijn.
Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregelen 5, 6 en 7.

Spoor 3
Bouwsteen voor de aanpak ontwikkelen via instrumenten uit de Omgevingswet. Een bouwsteen is een voorbeeldpakket van (juridische) maatregelen die een gemeente onder de Omgevingswet kan inzetten om emissiereductie vanuit de landbouw te bereiken. Bij de uitgewerkte vaste afspraken hierna zijn ook de maatregelen uit het plan van aanpak landbouw opgenomen.

1 Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv) (afgerond)

SLA-maatregel 1 Landbouw
De Rijksoverheid werkt aan een warme sanering varkenshouderij. De warme sanering varkenshouderij beoogt het op korte termijn verminderen van de geuroverlast door varkensbedrijven in veedichte gebieden door het saneren en beëindigen van locaties of bedrijven die willen stoppen. Hiermee wordt het totaal aantal varkens in Nederland verminderd en daarmee wordt een emissiereductie van ammoniak en fijnstof behaald. Dit wordt onder andere gerealiseerd door de opkoop en het doorhalen van varkensrechten. Via het Hoofdlijnenakkoord Warme Sanering Varkenshouderij hebben provincies en gemeenten zich gecommitteerd aan een effectieve aanpak en uitvoering van dit beleid.

Met de Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv) worden varkenshouders gecompenseerd als ze een locatie beëindigen. Varkenshouders hebben vrijwillig de subsidie aangevraagd bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). In totaal hebben 277 varkenshouders subsidie ontvangen. Gemeenten borgen gestopte locaties in het omgevingsplan. Provincies trekken de natuurvergunning in of passen deze aan.

Op 4 juli 2023 heeft de minister van LNV aan de Tweede Kamer de beleidsreactie op de uitgevoerde evaluatie van de Srv gestuurd.[11] Uit dit rapport blijkt dat 7% van de varkensrechten door de sanering is afgenomen. Het vervallen van de varkenseenheden heeft een direct effect op vermindering van geuroverlast, uitstoot van broeikasgassen en stikstofuitstoot en -depositie.

Trekker	Ministerie van LNV.
Overige stakeholders	Varkenshouders, gemeenten en provincies.
Planning	De Srv stond tot begin 2020 open, definitieve subsidievaststelling is afgerond.
Beoogd effect	Minder emissies door minder varkenshouderijen via subsidie.

2 Sectorale afspraken over integrale brongerichte reducties

SLA-maatregel 2 Landbouw
De Rijksoverheid heeft in het kader van de verduurzaming van de veehouderij met de verschillende sectoren in de veehouderij afspraken gemaakt over een integrale brongerichte reductie van emissies. Zo is met de varkenssector afgesproken om de emissie van ammoniak uit stallen te verminderen met 85%. In 2030 zijn de emissie-reducerende maatregelen in minimaal 60% van de stallen ingevoerd. Ook de melkveesector werkt naar aanleiding van afspraken uit het Klimaatakkoord en de stikstofaanpak aan de integrale reductie van methaan en ammoniak. Met de pluimveesector zijn afspraken gemaakt over fijnstof. Met deze reeds gemaakte afspraken draagt de landbouwsector bij aan het doel van dit akkoord.

De uitwerking van maatregel 2 wordt meegenomen in de verdere ontwikkelingen van de transitie in het landelijk gebied. Dit is nog onderhevig aan nadere politieke besluitvorming.

[11] Kamerstuk 28 973, nr.253

Trekker	Ministerie van LNV.
Overige stakeholders	Sector, decentrale overheden voor het vergunningsproces.
Planning	Afhankelijk van nadere politieke besluitvorming.
Beoogd effect	Minder emissies door afspraken over integrale brongerichte reducties.

3 Reductie primair fijnstof in pluimveesector

SLA-maatregel 3 Landbouw
De Rijksoverheid heeft met de sector pluimveehouderij afgesproken dat de emissie van fijnstof binnen tien jaar wordt gehalveerd. De sector neemt haar verantwoordelijkheid voor haar aandeel in de productie van fijnstof (PM_{10}), om toe te werken naar het niet-overschrijden van de advieswaarden van de WHO. De kern hiervan is een generieke aanpak, aangevuld met een specifieke gebiedsgerichte aanpak in de zogenaamde 'hotspots', waar de fijnstofuitstoot het hoogst is. In die gebieden worden extra maatregelen genomen om in bestaande stallen de emissies verder te reduceren. Mocht blijken dat het plan niet uitvoerbaar is of onvoldoende effect heeft, dan wordt een generieke reductie-eis wettelijk vastgelegd.

De pluimveesector heeft in juli 2021 een plan ingediend om primair fijnstof uit pluimveestallen te reduceren. Doel van het sectorplan is om gezondheidswinst te realiseren, overeenkomend met de te verwachten gezondheidswinst door halvering van de fijnstofemissie in 2030 ten opzichte van 2016. Het plan is op hoofdlijnen overgenomen met een generieke maatregel en een hotspotbenadering. De voorgestelde generieke maatregel wordt overgenomen door de staatssecretaris van IenW, namelijk: 50% reductie voor nieuwe stallen, 50% reductie voor bestaande stallen in hotspots, 30% reductie voor bestaande stallen buiten hotspots. Het ministerie van IenW werkt aan een wijziging van de regelgeving in het Besluit activiteiten Leefomgeving (Bal). Op 2 februari 2023 is de Kamer hierover geïnformeerd (Kamerstuk 30175, nr.437).

Trekker	Ministerie van LNV voor de sectorplannen; ministerie van IenW voor de generieke reductie-eis.
Overige stakeholders	Pluimveesector en gemeenten.
Planning	1 juli 2021: sectorplan pluimvee. Tot 2023: uitvoering sectorplannen. Vanaf 2023: opstellen generieke eisen in Bal voor de pluimveesector.
Beoogd effect	Minder fijnstofemissies uit pluimveestallen.

4 Invoering generieke emissie-eisen voor biologisch gehouden kippen en varkens

SLA-maatregel 4 Landbouw
Het Besluit emissiearme huisvesting stelt emissie-eisen voor ammoniak en fijnstof aan stallen. Deze emissie-eisen worden periodiek aangescherpt. De Rijksoverheid werkt aan een voorstel om ook emissie-eisen te stellen aan biologisch gehouden pluimvee en varkens en de huidige uitzondering hiervoor te laten vervallen.

In het Besluit emissiearme huisvesting voor biologisch gehouden kippen en varkens en scharrelvarkens staat een vrijstelling voor emissie-eisen. Het Rijk heft deze vrijstelling op en maakt vervangende eisen. Deze komen in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Daarbij komt er een overgangstermijn voor bestaande stallen.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Biologische pluimveesector, biologische varkenssector, decentrale overheden voor het vergunningsproces, ministerie van LNV en Rijkswaterstaat.
Planning	Onbekend.
Beoogd effect	Lagere emissies van fijnstof en ammoniak door biologische pluimvee- en (scharrel) varkensstallen en een gelijker speelveld met andere sectoren.

5 Verbeteren van effectiviteit van emissiearme stallen

SLA-maatregel 5 Landbouw
De Rijksoverheid verkent in samenwerking met provincies en gemeenten hoe de effectiviteit van eisen aan emissiearme stallen kunnen worden versterkt. Het gaat dan met name om de goede werking van luchtwassers en de uitvoering en gebruik van brongerichte maatregelen bij varkens en pluimvee. Gemeenten en provincies nemen maatregelen om, waar nodig, toezicht en handhaving te versterken. De Rijksoverheid ondersteunt gemeenten en provincies hierbij.

Kennisoverdracht over emissiereducerende technieken, een verbeterd toezicht en betere handhaving op die technieken zijn belangrijk. In het thema landbouw zijn verschillende initiatieven gestart. Dit is niet uitputtend: gedurende de looptijd van het SLA zijn nieuwe initiatieven te starten die gericht zijn op verbetering van bestaande technieken. Ook andere gemeenten dan de huidige pilotdeelnemers kunnen deze maatregelen nemen en/of in hun decentrale uitvoeringsplannen opnemen.

5a E-learning en expertmeetings over luchtwassers (spoor 1)
Het Rijk heeft samen met luchtwasser-fabrikanten en toezichthouders een e-learning tool ontwikkeld over luchtwassers voor toezichthouders en veehouders. Rijkswaterstaat heeft bijeenkomsten georganiseerd over toezicht op luchtwassers en het werken met elektronische monitoring. Tijdens deze bijeenkomsten is ook afgestemd over praktijkrichtlijnen voor toezicht. Verder hebben omgevingsdienst Twente, omgevingsdienst regio Utrecht en omgevingsdienst Brabant Noord bijeenkomsten georganiseerd van de landelijke kring luchtwassers.

Deze data worden meegenomen in de doorontwikkeling van risicogericht toezicht en handhaving en vormen een van de bronnen voor beleidvorming. Met dit project zijn 5994 controles uitgevoerd.

Wat met de regionale aanpak en projecten wordt geleerd, is ook bedoeld voor een landelijke toepassing en daarom worden deze ervaringen binnen de themagroep Landbouw gedeeld (zie ook 5g). In 5b en 5c worden twee initiatieven genoemd. Dit is niet uitputtend; gedurende de looptijd van het SLA zijn nieuwe initiatieven te starten.

Trekker	Rijkswaterstaat.
Overige stakeholders	Omgevingsdiensten, sector en luchtwasser-fabrikanten.
Planning	Eind 2020: e-learning (is afgerond). 2020 en verder: expertmeetings.
Beoogd effect	Verbetering van de werking van luchtwassers en toezicht hierop door toename van kennis bij toezichthouders en veehouders.

5b Landelijke aanpak toezicht luchtwassers (spoor 1)
De provincie Overijssel heeft in samenwerking met omgevingsdiensten een toezichtactie uitgevoerd. Ook is door provincie Overijssel, omgevingsdienst Twente en omgevingsdienst IJsselland de luchtwasser-check ontwikkeld. Dit is een tool die de gegevens van elektronische monitoring van luchtwassers overzichtelijk presenteert. Toezichthouders kunnen deze tool gebruiken om te beoordelen of de luchtwasser goed werkt en daar hun toezicht en handhaving beter op richten.

Trekker	Provincie Overijssel.
Overige stakeholders	Omgevingsdiensten en provincies die agrarische controles uitvoeren, agrarische sector (veehouderijen en leveranciers van luchtwassers).
Planning	Planning 2020 – 2023.
Beoogd effect	Reductie van de uitstoot van ammoniak, geur en fijnstof door betere werking van bestaande technieken en door beter toezicht daarop.

5c Landelijke aanpak toezicht veehouderijen (spoor 1)
Het project Intensivering Toezicht veehouderijen (ITv) is een project van de provincie Noord-Brabant, 43 gemeenten en 3 omgevingsdiensten. Tussen 2017 en 2021 zijn de veehouderijen in de deelnemende gemeenten op uniforme manier geïnspecteerd op alle onderdelen van de Wet Natuurbescherming en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Het doel van het project ITv was tweeledig:
1. Inzicht krijgen in naleefgedrag (‘voldoet iedereen aan de regels’)
2. Beschikken over een actueel beeld van de veehouderijsector.

De opbrengst van het project ITv biedt handvatten voor verdere beleidsontwikkeling, maar is niet de (enige) basis. ITv heeft de veehouderijsector in beeld gebracht en de samenwerking tussen omgevingsdiensten, gemeenten en provincie efficiënter en nuttiger gemaakt. De resultaten van het project over naleving (de data), zijn provincie-breed op dezelfde wijze op te halen. Provincie Noord-Brabant neemt deze data mee in de doorontwikkeling van risicogericht toezicht en handhaving en de data vormen daarmee een van de bronnen voor beleidsvorming. Andere deelnemers aan het SLA worden uitgenodigd om dit ook binnen eigen provincie/gemeente toe te passen.

Trekker	Provincie Noord-Brabant.
Overige stakeholders	Omgevingsdiensten en provincies die agrarische controles uitvoeren, agrarische sector (veehouderijen en leveranciers luchtwassers).
Planning	2017 – 2021, project is afgerond.
Beoogd effect	Reductie van de uitstoot van ammoniak, geur en fijnstof door betere werking van bestaande technieken en door beter toezicht daarop.

5d Fijnstof meten met innovatie technieken pluimvee (spoor 2)

Met fijnstofmetingen in praktijkstallen wordt de effectiviteit van innovatieve emissiereducerende technieken of maatregelen bepaald. Het doel is om een fijnstofemissiefactor voor deze innovatieve technieken te bepalen, die het ministerie van IenW (na advies door de Technische Advies Pool) kan opnemen in bijlage V of VI van de Omgevingsregeling. In bijlage V van de Omgevingsregeling staan de emissiefactoren voor fijnstof van de huisvestingssystemen voor veehouderijen. De aanvullende technieken, die een veehouderij kan toepassen staan in bijlage VI van de Omgevingsregeling. De emissiefactoren van de huisvestingssystemen en de reductiepercentages van de aanvullende technieken zijn te gebruiken voor het berekenen van de emissie van fijnstof uit stallen.

De regio Food-Valley is aan de slag met een pilot over bedrijfsontwikkelplannen van pluimveehouders. Deze bedrijfsontwikkelplannen gaan in op het gebruik van ver(der)gaande fijnstoftechnieken in de stal. In het kader van deze pilot zijn er vijf pluimveehouders bezocht en zijn er plannen opgesteld. Het eindrapport van de pilot wordt in 2024 verwacht.

Trekker	Praktijkcentrum emissiereductie in de veehouderij (PEV) in opdracht van onder andere het ministerie van LNV en regio Foodvalley.
Overige stakeholders	Fabrikanten, veehouders op testlocaties, omwonenden en het ministerie van IenW.
Planning	2020: metingen. 2020: rapportage, beoordeling TAP en opname op fijnstoflijst. In 2021 en 2022 voert PEV een tweede reeks metingen uit bij de 3 opgenomen fijnstofreducerende technieken.
Beoogd effect	Emissieverlaging door het toepassen van nieuwe technieken door de sector.

5e Voorlichtingsprogramma emissiereducerende technieken (spoor 1 en 2)

Het ministerie van IenW realiseert samen met Rijkswaterstaat voorlichtingsmateriaal over emissiereducerende technieken in veehouderijen. Het doel is het verbeteren van kennis bij vergunningverleners, toezichthouders, veehouders en adviseurs over de werking en toepassing van deze technieken. Aan deelnemers wordt gevraagd dit materiaal te gebruiken en ervaringen en casussen actief met elkaar te delen. Diverse producten staan inmiddels op de website Schone Lucht Akkoord. Ook is op de IPLO-website informatie toegevoegd zoals bijvoorbeeld hoe toezicht gehouden kan worden op luchtwassers.

Trekker	Ministerie van IenW in samenwerking met Rijkswaterstaat.
Overige stakeholders	Omgevingsdiensten, gemeenten, bedrijfsadviseurs en de sector.
Planning	2022: ontwikkeling van voorlichtingsmateriaal. Vanaf 2021/2022: toepassing.
Beoogd effect	Verlaging van de emissies door optimale werking van emissiereducerende technieken.

5f Beter benutten van bestaande technieken in varkensstallen in Noord-Brabant (spoor 1 en 2)

De provincie Noord-Brabant stimuleert gemeenten in Noord-Brabant om plannen te maken voor meer emissiereductie bij varkensstallen door betere toepassing van bestaande technieken. De provincie Noord-Brabant heeft een SpUk-aanvraag toegekend gekregen voor een project met combi-luchtwassers.

Trekker	Provincie Noord-Brabant en een aantal gemeenten (nog geen specifieke gemeente bekend).
Overige stakeholders	Sector en omgevingsdiensten.
Planning	2022 – 2024.
Beoogd effect	Lagere emissie uit varkenstallen door betere toepassing van bestaande technieken.

5g Afspraken sector beter benutten emissiereducerende technieken (spoor 1 en 2)

Gemeenten maken met de veehouderijsector en omgevingsdiensten afspraken over het beter benutten van emissiereducerende technieken. Het gaat hierbij zowel om nageschakelde technieken als om bronmaatregelen. Deze afspraken kunnen de hele landbouwsector betreffen, dus ook de rundveehouderij. Bij het toepassen van deze maatregel is een koppeling te maken met het voorlichtingsprogramma voor fijnstoftechnieken (5e) en het project Beter benutten van bestaande technieken in varkensstallen in Noord-Brabant (5f).

Trekker	Gemeenten.
Overige stakeholders	Omgevingsdiensten en sector.
Planning	Hele looptijd van het SLA.
Beoogd effect	Lagere emissies van ammoniak, geur en fijnstof uit stallen door betere toepassing van emissiereducerende technieken.

6 Subsidiemodules brongerichte verduurzaming stal- en managementmaatregelen (Sbv) (spoor 2)

SLA-maatregel 6 Landbouw
De Rijksoverheid streeft ernaar begin 2020 een subsidieregeling open te stellen voor integraal duurzame en emissiearme stal- en managementmaatregelen. Deze regeling is zowel gericht op innovatie- en pilotprojecten als op investeringsprojecten van voorlopers (first movers) voor brongerichte integrale emissiebeperkende maatregelen. Daarnaast onderzoekt het Rijk op korte termijn de mogelijkheden voor experimenteerruimte waarmee de toepassing van innovaties en nieuwe emissiebeperkende maatregelen op een verantwoorde wijze te versnellen is.

Het ministerie van LNV heeft de Subsidiemodules brongerichte duurzame stal- en managementmaatregelen (Sbv) ontwikkeld voor onderzoek en ontwikkeling van stal- en managementmaatregelen, en voor investeringen in bewezen technieken. De twee modules van de Sbv, de innovatiemodule en de investeringsmodule, worden tot en met 2024 gefaseerd opengesteld voor verschillende veehouderijsectoren. RVO zorgt voor de uitvoering van de subsidieregeling. Het ministerie van IenW neemt nieuwe goedgekeurde technieken op in de Omgevingsregeling onder de Omgevingswet. Gemeenten informeren veehouders over deze gesubsidieerde maatregelen en verleiden ze om deze toe te passen. De ondernemer raakt op deze manier bekend met de mogelijkheden en middelen die in te zetten zijn op de meest noodzakelijke plekken. Samenvattingen van de goedgekeurde innovatieprojecten zijn te vinden op de website van RVO.

Trekker	Ministerie van LNV, gemeenten.
Overige stakeholders	Veehouders, RVO, fabrikanten, gemeenten (borging in vergunning), ministerie van IenW.
Planning	Tot en met 2024: de Sbv is gefaseerd beschikbaar. Na evaluatie is het voornemen de Sbv te verlengen tot en met 2030. Naast de Sbv is er voor bovenwettelijke technieken in de landbouw de mogelijkheid van een belastingvoordeel via de Milieu-investeringsaftrek (MIA) en Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil).
Beoogd effect	Afname van de emissies van ammoniak, fijnstof, geur en methaan in stallen doordat meer veehouders verdergaande maatregelen nemen.

7 Experiment Crisis- en herstelwet

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1-1-2024 is de Crisis- en herstelwet vervallen. Voor experimenten die al gestart zijn geldt overgangsrecht. Zie hiervoor IPLO.nl (onderaan de webpagina). Nieuwe experimenten zijn aan te vragen met toepassing van afdeling 23.2 van de Omgevingswet.

7a Experimenteren met doelvoorschriften in combinatie met meten (spoor 2)

Aan de Crisis- en herstelwet (Chw) zijn door het Rijk op verzoek van de deelnemers twee experimenten toegevoegd via de 21ste tranche. Deze was tot 1-1-2024 van toepassing voor gemeenten die liggen binnen de hiervoor bij de Chw aangemelde provincies.

Het doel van de experimenteerruimte was om vooruitlopend op de Omgevingswet te oefenen met de mogelijkheid om innovatieve stallen toe te laten die niet in de RAV-lijst staan.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Ministerie van LNV, gemeenten, provincies, omgevingsdiensten, omwonenden en veehouders.
Planning	2021: advies taskforce afgerond (Kamerstuk 29 383, nr. 357). 2022: experimenteerregeling gepubliceerd. 2022: advies kwartiermaker gepubliceerd. 2023: convenant regieorgaan. 2024: start praktijkpilots.
Beoogd effect	Sneller en beter toepassen van innovatie.

7b Informatie over toepassen Chw-experimenten (spoor 2)
Rijkswaterstaat heeft informatie ontsloten over de toepassing van de Chw-experimenten op Infomil en IPLO. Op 4 april 2023 is een netwerkbijeenkomst georganiseerd met vergunningverleners en toezichthouders over onder meer de mogelijkheden die de Chw biedt om geuroverlast aan te pakken.

Trekker	Rijkswaterstaat.
Overige stakeholders	Gemeenten en provincies.
Planning	2020 – 2023.
Beoogd effect	Meer bekendheid bij gemeenten over de mogelijkheden en meer Chw-experimenten met emissieverlaging als gevolg.

7c Experimenteren met instrumenten uit Chw-experiment geur en SLA
Het Rijk heeft aan de Chw een mogelijkheid toegevoegd voor gemeenten om:
- Af te wijken van het dwingende toetsingskader van de Wgv.
- Extra maatregelen voor te schrijven om de geuremissie te verlagen, vanwege de cumulatieve gevolgen van de emissie van geur, ammoniak of zwevende deeltjes (PM_{10}) of onaanvaardbare geurhinder.
- Een vergunning in te trekken.
- Af te wijken van de in de Wgv opgenomen 50%-regeling.

Dit geeft gemeenten de mogelijkheid om in te grijpen in bestaande overbelaste situaties. En om plannen op te stellen voor het effectief inzetten van de nieuwe instrumenten om knelpunten van geur te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Gemeenten kunnen via casussen experimenteren met het toepassen van instrumenten uit het Chw-experiment geur en het SLA. Toepassen van het Chw-experiment door decentrale overheden gebeurt op vrijwillige basis.

Trekker	Gemeenten.
Overige stakeholders	Omgevingsdiensten, sector en omwonenden.
Planning	Chw 21ste tranche is in werking getreden. Looptijd SLA: beleidsvorming binnen gemeenten en start van de experimenten met juridische ondersteuning door Rijkswaterstaat.
Beoogd effect	Minder geuroverlast en verlaging van emissies van fijnstof door toepassing van nieuwe instrumenten uit het Chw-experiment.

8 Inzet instrumenten van de Omgevingswet

8a Brede uitrol van toepassing van instrumenten uit de Omgevingswet (spoor 3)
Het Rijk heeft een rapport laten opstellen over de juridische mogelijkheden voor emissiereductie bij veehouderijen onder de Omgevingswet: Juridische mogelijkheden om te komen tot scherper vergunnen in de veehouderij branche.[12] In het laatste hoofdstuk staat een tekst die gemeenten kunnen overnemen in de VTH-nota. Zo kunnen gemeenten het scherper vergunnen vastleggen in hun beleid. Deze bouwsteen helpt bij het verder uitrollen van succesvolle manieren om de Omgevingswet toe te passen. Gemeenten en provincies kunnen gebruik maken van de verschillende instrumenten die de Omgevingswet biedt, zoals het vastleggen van ambities in de omgevingsvisie, het opstellen van een programma en het verankeren van regels in het omgevingsplan.

Trekker	Gemeenten en provincie.
Overige stakeholders	
Planning	Looptijd SLA.
Beoogd effect	Emissiereductie door vastleggen van luchtkwaliteitsbeleid in provinciaal en gemeentelijk beleid onder de Omgevingswet.

8b Omgevingsprogramma (spoor 3)
Drie gemeenten in de Gelderse Vallei, Noord-Brabant en Noord- en Midden-Limburg stellen sectorale omgevingsprogramma's op voor drie verschillende gebieden. Deze omgevingsprogramma's dienen als voorbeeld voor andere regio's. Daarbij is ook aandacht voor het vastleggen van beleidsdoelen en omgevingswaarden in uitvoeringsplannen.

Trekker	Gemeente in Gelderse Vallei, gemeente in Noord-Brabant, gemeente in Noord- en Midden-Limburg.
Overige stakeholders	Sector, omwonenden, gemeenten.
Planning	Looptijd SLA.
Beoogd effect	Bekendheid bij gemeenten over mogelijkheden om luchtkwaliteit en gezondheid in een omgevingsprogramma te verwerken.

[12] In het blauwe kader onderaan het artikel staat de link naar het rapport.

8c Juridische expertise huidige en toekomstige regelgeving (spoor 3)
Rijkswaterstaat ondersteunt pilotgemeenten bij het ontwikkelen van bouwstenen onder de Omgevingswet. Dit doet Rijkswaterstaat door het leveren van juridische expertise over de huidige en toekomstige wet- en regelgeving.

Trekker	Rijkswaterstaat.
Overige stakeholders	Gemeenten en provincies.
Planning	Looptijd SLA.
Beoogd effect	Effectieve toepassing van de instrumenten onder de Omgevingswet door gemeenten.

Samenhang met relevante Green Deals en akkoorden

Klimaatakkoord
In het Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt met de sector over het reduceren van emissies van methaan en koolstofdioxide uit de sector. Deze maatregelen hebben een positief effect op de luchtkwaliteit. Dit komt terug in de intenties van de sectorplannen, waarin rekening wordt gehouden met zowel het Klimaatakkoord als met emissiereductie voor gezondheidswinst en natuurbehoud (stikstof). Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) monitort de uitvoering van het Klimaatakkoord.

Stikstofdossier
De stikstofaanpak moet eraan bijdragen dat natuur wordt versterkt en de kans krijgt zich te herstellen. Dat is vastgelegd in de Wet stikstofreductie en natuurverbetering, die op 1 juli 2021 in werking trad. Het programma Stikstofreductie en Natuurverbetering moet ervoor zorgen dat de stikstofreductiedoelen worden behaald. De maatregelen in het programma hebben een gunstig effect op de ammoniakemissie en daarmee ook, vanwege de vorming van secundair fijnstof, op de fijnstofconcentratie in de lucht. De maatregelen hebben ook een gunstig effect op andere emissies uit stallen, zoals fijnstof en geur.
Met de Gebiedsgerichte aanpak stikstof en Nationaal Programma Landelijk Gebied, werken provincies samen met Rijk en gebiedspartners aan het terugdringen van de stikstofbelasting in Natura 2000-gebieden. Het uiteindelijke doel is herstel en ontwikkeling van de natuur in combinatie met versterking van de leefbaarheid en de economie van een bepaald gebied. Daarnaast draagt de aanpak piekbelasting, gericht op circa 3000 bedrijven, bij aan reductie van stikstofneerslag op Natura-2000 gebieden.

Regieorgaan Versnellen innovatie emissiereductie duurzame veehouderij
Op 4 december 2023 is het convenant 'Regieorgaan Versnellen innovatie emissiereductie duurzame veehouderij' getekend door een groot aantal partijen. Het doel van het Regieorgaan is om gezamenlijk de ontwikkeling van zogenaamde doorbraakinnovaties te versnellen. Met het regieorgaan wordt opvolging gegeven aan het advies van de Taskforce versnelling innovatie stalsystemen en het advies van de Kwartiermaker.

Het Regieorgaan richt zich ook op het gezamenlijk belemmeringen in regelgeving om genoemde doorbraakinnovaties in de veehouderij te adresseren en te helpen oplossen. Verder wordt nagedacht over hoe het werken met doelvoorschriften zo te richten is dat het ondersteunend is voor doelsturing op emissies.

Geurbeleid veehouderijen
Op verzoek van de staatssecretaris van IenW heeft de commissie-Biesheuvel een advies over het geurbeleid uitgebracht. Dit advies heeft geleid tot een aantal acties van de staatssecretaris: zoals het onderzoeken van een andere manier van meten van geur en een Chw-experiment waarmee bevoegde gezagen instrumenten krijgen om geurhinder bij bestaande situaties aan te pakken. Aan de Kamer zijn uitgangspunten voor de wijziging van de regelgeving geurhinder en veehouderij aangekondigd (Kamerstuk 29383, nr. 405; controversieel verklaard), met als doel de balans tussen economische en milieubelangen te herstellen. Bij de wijziging van de regelgeving zijn eerdere evaluaties en de uitspraak van de Rechtbank Den Haag van belang.

Pilot Vergunningverlening toezicht en handhaving

Gemeenten en provincies kunnen aan de slag met het versterken van vergunningverlening en/of toezicht en handhaving. In het menu (dat niet uitputtend is) zit een aantal ingrediënten:
- Invulling geven aan maatregel 5: landelijke aanpak toezicht veehouderijen.
- Scherper vergunnen. Dit door zo scherp mogelijk voorschriften aan de onderkant van de range van beste beschikbare technieken (BBT) te verbinden aan bestaande en nieuwe omgevingsvergunningen voor milieu. En door verder te bouwen op het rapport over strenger vergunnen van KokxDeVoogd8: met elkaar onderzoeken hoe dit kan werken in de praktijk.
- Opleiden van VTH-medewerkers, bijvoorbeeld via coaching.
- Werken met doelvoorschriften bij de vergunningverlening, met gebruik van de experimenteerruimte van de Chw.
- Verder door vertalen van de Omgevingswet op het gebied van VTH (vergunningverlening, toezicht en handhaving).

12
EU-beleid en internationale inzet

Ongeveer de helft van de Nederlandse gezondheidseffecten van luchtverontreiniging wordt veroorzaakt door buitenlandse emissies. Ambitieus internationaal beleid is nodig om ook in het buitenland de emissies te laten dalen. Het gaat daarbij om Europees bronbeleid voor emissies van voertuigen, schepen, mobiele werktuigen, industrie en landbouw en om luchtkwaliteitsbeleid. Dit loopt voornamelijk via de Rijksoverheid, maar gemeenten en provincies hebben mogelijkheden via Europese samenwerkingsverbanden en instituties. Het uiteindelijke doel van Zero Pollution en het voldoen aan de nieuwste advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) zijn hierbij leidend.

Ontwikkelingen tot 2024

De taken die het Schone Lucht Akkoord (SLA) aan de themagroep Internationaal heeft toebedeeld zijn in de afgelopen jaren uitgevoerd binnen het raamwerk van de Europese Green Deal. Het gaat daarbij om Europees bronbeleid voor emissies van voertuigen, schepen, mobiele werktuigen, industrie en landbouw en om luchtkwaliteitsbeleid. In lijn met de doelstelling van het Schone Lucht Akkoord is in internationaal verband uitgedragen dat gezondheidswinst een centrale rol moet spelen bij de verdere ontwikkeling van het luchtkwaliteitsbeleid. Het Clean Air Forum 2023 in Rotterdam was hiervan een gedenkwaardige exponent. Vanwege de Europese verkiezingen en de komst van een nieuwe Commissie, is 2024 te zien als een tussenjaar. Om die reden wordt in 2024 de focus (tijdelijk) verlegd naar de ons omringende landen. Met een deskstudie of via internationale gremia worden concrete voorbeelden verzameld hoe buitenlandse decentrale overheden hun luchtverontreiniging hebben aangepakt of willen aanpakken. De inzet voor de periode erna zal mede afhankelijk zijn van de ontwikkelingen binnen de EU en de Conventie inzake grensoverschrijdend transport van luchtverontreiniging over lange afstand (CLRTAP).

De maatregelen

Voor EU-beleid en internationale inzet zijn in het SLA een aantal vaste maatregelen opgenomen. Deze zijn hier verder uitgewerkt. Deze maatregelen laten zich onderverdelen in twee sporen.

Spoor 1: Ambitieus internationaal luchtbeleid, zowel mondiaal als Europees
De doelen zijn het aanscherpen van de EU-ambitie (vooral voor fijnstof) en het aanpassen van de insteek voor normering van luchtkwaliteit. De insteek is om de algehele gezondheidswinst ook als uitgangspunt te nemen. Daarbij worden blootstelling en gezondheidswinst expliciet meegenomen, naast realisatie van grenswaarden.
Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregelen 1 en 4.

Spoor 2: Ambitieus bronbeleid
Nederland zet bij internationale overleggen in op scherpe emissieeisen op basis van haalbaarheidsonderzoeken.
Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregelen 2 en 3.

1 Ambitieus internationaal luchtbeleid (spoor 1)

1a Eensluidende boodschap in Europa

SLA-maatregel 1 Internationaal luchtbeleid
Partijen streven, binnen hun mogelijkheden en in hun eigen netwerken naar ambitieus internationaal luchtbeleid gericht op aanscherping van de Richtlijn luchtkwaliteit en met name die van $PM_{2.5}$. Daarbij streeft de Rijksoverheid naar grotere kosteneffectiviteit door ook internationaal meer op gezondheidswinst en minder op grenswaarden en hotspots te normeren. De Rijksoverheid brengt de ambitie voor internationaal luchtbeleid actief in bij Europese besluitvorming en werkt actief met coalities van andere lidstaten samen om dit te realiseren. Daartoe organiseert de Rijksoverheid in het voorjaar van 2020 een Schone Lucht Dialoog met de Europese Commissie. Het belang van ambitieus luchtbeleid voor gemeenten en provincies die deelnamen aan het Schone Lucht Akkoord wordt daarbij gepresenteerd. Om dat te bereiken, zal de Nederlandse aanpak worden besproken in het kader van het VN-ECE Verdrag inzake langeafstanden grensoverschrijdende luchtverontreiniging (LRTAP) en meer specifiek in het Expert Panel on Clean Air in Cities en de Taskforce Health onder hetzelfde Verdrag.

SLA-maatregel 4 Internationaal luchtbeleid
Partijen verkennen de mogelijkheden om effectiever gebruik te maken van internationale regelingen en innovatiefondsen voor het versneld terugdringen van de emissies en ter ondersteuning van effectief luchtbeleid.

Maatregel 1 binnen Spoor 1 is inmiddels als afgerond te beschouwen. De verwachting is dat de herziening van de Europese luchtkwaliteitsrichtlijnen waarover het Europees parlement en de Raad het eens zijn geworden, in het voorjaar van 2024 in werking treedt. Zij zijn overeengekomen dat er vanaf 2030 strengere grenswaarden gaan gelden. Het doel om via deze herziening de gezondheidswinst een grotere rol te laten spelen is bereikt via de nieuwe AERO-systematiek. Dit is een mechanisme waarbij lidstaten verplicht worden om ook na 2030 de lucht doorlopend steeds schoner te maken.

Maatregel 4 binnen Spoor 1 is erop gericht dat partijen de mogelijkheden verkennen om effectiever gebruik te maken van internationale regelingen en innovatiefondsen voor het versneld terugdringen van de emissies en ter ondersteuning van effectief luchtbeleid. De themagroep internationaal zou hierin het voortouw nemen. Gaandeweg is gebleken dat, voor zover extra subsidie vanuit bijvoorbeeld de EU al zou helpen om maatregelen te nemen, dit onderwerp beter bij de inhoudelijke themagroepen belegd kan worden.

Met het oog op het bovenstaande wordt de themagroep Internationaal vooralsnog op non-actief gezet.

1b Actieve inbreng in internationale besluitvorming
Binnen spoor 1 blijft het Rijk zich actief inzetten voor internationale besluitvorming. Het gaat daarbij de komende tijd vooral om de Convention on Long-range Transboundary Air Pollution. Daar wordt nieuw beleid ontwikkeld in antwoord op de review van het Gothenburg Protocol. Daarnaast zal de Europese Commissie in 2024 een begin maken met de review van de Richtlijn Nationale Emissieplafonds (NEC-richtlijn). Ook hieraan werkt Nederland actief mee.

Trekker	Ministerie van IenW/RIVM.
Overige stakeholders	EU lidstaten en overige partijen bij LRTAP.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Betekenisvolle herziening Gothenburg Protocol.

2 Afstemmen Europees bronbeleid (spoor 2)

SLA-maatregel 2 Internationaal luchtbeleid
De Rijksoverheid zet actief in op ambitieus Europees bronbeleid waaronder aanscherping van de Richtlijn industriële emissies en BBT-conclusies, en van de emissie-eisen en de effectiviteit in de praktijk voor wegverkeer, mobiele werktuigen en binnenvaart, voor houtkachels, landbouw en duurzame inkoop. Waar mogelijk en kansrijk betrekt de Rijksoverheid hier andere partijen uit het akkoord. De inzet wordt afgestemd met andere duurzaamheidsdoelen zoals klimaatdoelen en transitieagenda's en beleid voor verduurzaming van de landbouw en veehouderij.

Onder de paraplu van de Green Deal zijn een aantal richtlijnen en verordeningen aangenomen die moeten leiden tot minder emissie vanuit bronnen. Voor wat betreft de industrie gaat het om de Richtlijn Industriële Emissies, voor voertuigen op de weg om Euro 7 en voor houtkachels om de Ecodesign. Voor de komende jaren zal Nederland inzetten op adequate implementatie en naleving van de geldende regels in de EU.

Het Rijk stemt de inzet op ambitieus Europees bronbeleid onverminderd af met andere duurzaamheidsdoelen, zoals klimaatdoelen en transitieagenda's en beleid voor verduurzaming van landbouw en veehouderij. Omgekeerd gebeurt dit overigens ook. De provincies en gemeenten verspreiden via hun eigen kanalen dezelfde boodschap als het Rijk en treden adviserend op naar het Rijk.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Overige lidstaten, permanente vertegenwoordiging van Nederland in Brussel.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Geen verwatering tijdens de implementatie en volledige uitvoering in de EU.

13 Participatie en citizen science

Voor een complex vraagstuk als luchtkwaliteit is samenwerking tussen overheid, bewoners, bedrijven en organisaties een randvoorwaarde voor succes. Het Schone Lucht Akkoord (SLA) is een akkoord tussen overheden, maar bij de uitwerking en de uitvoering spelen inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties een belangrijke rol. In het SLA hebben partijen daarom afspraken gemaakt over het informeren en betrekken van stakeholders. Dit gebeurt bij het uitwerken van de maatregelen in de themagroepen, door het organiseren van consultatiemomenten en door aanvullende acties zoals het verkennen van jongeren participatie projecten. Iedere deelnemende overheid organiseert het informatie- en participatieproces in de eigen omgeving. In het SLA werken deelnemers samen aan het ontwikkelen en delen van informatie, methoden en resultaten.

Citizen science speelt een belangrijke rol in participatie. Door inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden in staat te stellen om zelf te meten, krijgen ze beter inzicht in de luchtkwaliteit in hun omgeving en de bijdrage hieraan van verschillende bronnen. Ook doen we kennis op over of en hoe citizen science kan bijdragen aan het verder versterken en verfijnen van het meetnet.

Ontwikkelingen tot 2024

Er is veel ruimte voor SLA-deelnemers om de participatie en citizen science-maatregelen naar eigen inzicht in te vullen. Vanuit het SLA delen we kennis over de mogelijkheden en wat er allemaal bij komt kijken.
Veel provincies en een groot aantal gemeenten hebben al citizen science-projecten gestart met inwoners en andere (maatschappelijke) organisaties. Daarnaast loopt in ieder geval tot en met 2024 een project met Stichting GLOBE, om scholieren te betrekken bij het onderwerp luchtkwaliteit.
Het RIVM organiseert de jaarlijkse Participatiedag, waar (burger)wetenschappers en beleidsmakers samen komen om kennis en ervaringen van al deze projecten uit te wisselen.
In de komende jaren werkt het RIVM aan een data-infrastructuur om citizen science data te centraliseren en overzichtelijk te maken op nationaal niveau. Ook zetten we in op jongerenparticipatie om ook de nieuwe generatie een stem te geven en bewust te maken van het belang van schone lucht.
De voortgang van de SLA-maatregelen voor participatie en citizen science zijn niet te meten in cijfers. Maar dat dit thema draagvlak creëert voor het belang van schone lucht is een feit. Immers, het eerste wat we doen als we op de wereld worden gezet is een diepe inademing, en het laatste is een zuchtende uitademing. Dus laten we daartussen in ieder geval gezond ademhalen.

1 Jongerenparticipatie

SLA-maatregel 1 Participatie
Alle Partijen nemen deel aan de totstandkoming van een landelijke 'jongerentop'. Het resultaat wordt aangeboden aan de minister voor Milieu en Wonen, gedeputeerden van de provincies en wethouders van de gemeenten. Partijen onderzoeken op welke wijze de adviezen mee te nemen zijn in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord en nemen deze vervolgens op in de afspraken en monitoring.

Jongeren zijn vaak weinig betrokken bij consultaties en andere vormen van participatie. Toch zijn hun meningen en ideeën van belang voor het SLA. Het beleid raakt hen immers ook door de lucht die zij nu en hun kinderen in de toekomst inademen en door de maatregelen die genomen worden. Om de stem van jongeren een plek te geven, organiseren de SLA-partijen gerichte betrokkenheid van jongeren.

Op 17 november 2020 is een jongerenpanel georganiseerd. Tijdens het Schone Lucht Jaarcongres 2021 zijn de resultaten aangeboden aan de Stuurgroep van het SLA. Ook is er een jongerenparticipatietool ontwikkeld om jongeren te informeren en hun mening te vragen over diverse milieu onderwerpen. De resultaten worden in 2024 gepresenteerd aan beleidsmakers die betrokken zijn bij het SLA.

In 2023 zijn de verschillende bestaande jongerenparticipatieprojecten in Nederland in kaart gebracht, met als doel om in 2024 een plan van aanpak te ontwikkelen voor overheden.

In 2024 verkent het ministerie op welke manier jongeren participatie breder en meer structureel in te zetten is bij het maken van milieubeleid. Een optie die verkend wordt is het oprichten van een jongerenadviesraad.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Jongeren Milieuraad (JMR), VVM (netwerk van milieuprofessionals), verschillende organisaties voor jonge professionals van de VVM, internationale studentenverenigingen, GLOBE.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Jongeren krijgen de mogelijkheid om hun mening en ideeën in te brengen over plannen en maatregelen in het kader van het SLA.

2 Inwoners en bedrijven actief informeren

In 2020 heeft de Rijksoverheid de website schoneluchtakkoord.nl gelanceerd om informatie over de aanpak van de luchtkwaliteit te delen. Daarnaast worden stakeholders geïnformeerd via de SLA-nieuwsbrief, via het jaarlijkse Schone Lucht Congres en via de themagroep bijeenkomsten en e-mails. Jaarlijks rapporteert het RIVM over de voortgang van het Schone Lucht Akkoord.

Het RIVM informeert overheden en inwoners van Nederland over citizen science via de website samenmeten.nl. Daarnaast beantwoordt het RIVM via samenmeten@rivm.nl vragen van gemeenten en provincies, en van burgergroepen en individuele burgers over het zelf en samen meten van de luchtkwaliteit.

Het Rijk, de provincies en de gemeenten informeren stakeholders via hun eigen kanalen.

Trekker	Rijk, RIVM, provincies en gemeenten.
Overige stakeholders	Alle stakeholders.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Actief informeren van inwoners door stakeholders over luchtkwaliteit, gezondheid, de voortgang van het SLA, en de voorgenomen maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

3 Citizen science

SLA-maatregel 2 Participatie
Alle Partijen informeren inwoners en bedrijven actief over luchtkwaliteit en gezondheidseffecten, de maatregelen die zij nemen om gezondheidswinst te realiseren en de mogelijkheden voor citizen science.

SLA-maatregel 3 Participatie
Partijen die actief aan de slag gaan met citize science werken samen aan het versterken van het kennisnetwerk rond citizen science. Doel is om meer mensen in gelegenheid te stellen de luchtkwaliteit in de omgeving te meten en een kwaliteitsslag in de voorlichting over zelf lucht metingen uitvoeren te realiseren. Onder leiding van het RIVM wordt minimaal tweejaarlijks een luchtkwaliteitdag georganiseerd waarbij gemeenten en andere initiatiefnemers van burgermeetnetten kennis en ervaring kunnen uitwisselen en nieuwe kennis kunnen opdoen. Dit in nauwe samenhang met de hieronder genoemde pilot waarin wordt geëxperimenteerd met het gebruik van sensormeetgegevens in het landelijk meetnet luchtkwaliteit.

3a Jaarlijkse SLA-participatiedag
Gemeenten en andere initiatiefnemers van burgermeetnetten kunnen kennis en ervaring uitwisselen en nieuwe kennis opdoen tijdens de jaarlijkse SLA-participatiedag.

3b Website en e-mailloket Samen Meten
De website Samen Meten en het e-mailloket Samen Meten (samenmeten@rivm.nl) bieden kennis over het (zelf) meten van luchtkwaliteit. De website geeft ook een overzicht van citizen science-projecten. Daarnaast is er een nieuwsbrief, waarin kennis over verschillende projecten wordt gedeeld met geïnteresseerden. Ook is er een open dataportaal dat sensormetingen in heel Nederland weergeeft.

Trekker	RIVM.
Overige stakeholders	Iedereen die geïnteresseerd is in citizen science-projecten voor lucht en gezondheid.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Inzicht in het (zelf) meten van luchtkwaliteit.

3c Samen Meten-forum
Op het Samen Meten-forum worden kennis en ervaring uitgewisseld tussen burgerinitiatieven en experts over citizen science. Het forum is eind 2020 in gebruik genomen. Het RIVM heeft regelmatig overleg met de coördinator van het forum om het gebruik ervan te evalueren. Het forum werkt naar volle tevredenheid van de gebruikers. Met de Zuid-Hollandse meetgroepen is geregeld overleg.

Trekker	Provincie Zuid-Holland.
Overige stakeholders	RIVM.
Planning	2024 en verder: evaluatie en voortzetting.
Beoogd effect	Ondersteuning burgerinitiatieven door uitwisseling van kennis en ervaringen en ondersteuning door experts.

4 Pilot participatie

De Rijksoverheid stelt in samenwerking met RIVM meetstations uit het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit ter beschikking aan gemeenten en/of provincies die deelnemen aan de pilot. Deze meetstations zijn eigendom van het RIVM, en RIVM zorgt voor onderhoud en beheer. In sommige gevallen is te overwegen om een extra meetstation bij te plaatsen of, in overleg, een station van een ander meetnet in de pilot te betrekken. Burgers en bedrijven kunnen rondom het meetstation (satelliet) sensoren plaatsen om lokaal de luchtkwaliteit te meten. Het RIVM ontwikkelt een (web) platform om de gegevens te kunnen uitwisselen met de gegevens van het Landelijk Meetnet.
In de pilot wordt onderzocht hoe op een bestendige manier betrouwbare informatie te genereren is, waarbij zowel burgers en decentrale overheden als de Rijksoverheid relevante informatie over de luchtkwaliteit uitwisselen. De deelnemende gemeenten dragen bij in de kosten van het plaatsen en beheren van het station en de sensoren.

De pilot participatie is gericht op:
- Koppeling met (nieuwe) RIVM-meetstations uit het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit, de zogenoemde ankerstations met sensoren en citizen science.
- (Lokale) pilots gericht op kennisontwikkeling en ondersteuning van participatie. Het kan bijvoorbeeld gaan om projecten die bijdragen aan de (lokale) luchtkwaliteit en gezondheidseffecten van verschillende bronnen (zoals houtstook en bouwprojecten). Of om de toegepaste sensoriek en om innovatieve manieren voor de inzet van citizen science-projecten voor participatie van en samenwerking met specifieke stakeholders.
- Betrekken en informeren van burgers over schone lucht.

Door de beperkte beschikbaarheid van RIVM-ankerstations is het nog te bezien hoeveel nieuwe pilots met een ankerstation op te starten zijn. Ook andere typen pilots voor citizen science en participatie zijn mogelijk, in overleg met het ministerie.

4a Criteria pilots en afspraken

Er lopen verschillende pilotprojecten bij de gemeente Eindhoven, gemeente Barneveld-Ede, provincie Zeeland, provincie Noord-Brabant en gemeente Maastricht. In 2024 komen hier provincie Flevoland en gemeente Tilburg bij. Het pilotproject De Luchtclub van de gemeente Rotterdam loopt af in 2024. Daarnaast is er ruimte voor pilots die innovatieve meetmethoden willen inzetten voor handhaving van de maatregelen. Pilotprojecten die worden afgerond delen hun opgedane kennis in een themagroep-bijeenkomst. Naar verwachting starten er de komende jaren ook weer nieuwe pilots.

Trekker	RIVM, provincie Zuid-Holland en het ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Ministerie van IenW, RIVM, provincie Zuid-Holland.
Planning	2024 en verder: uitvoering van pilots en kennisdeling.
Beoogd effect	Doelen en effecten zijn per pilot gedefinieerd.

4b Kennis

Uiteraard is het de bedoeling dat er iets met de burgermeetgegevens gebeurt. Bij sommige meetinitiatieven ontstaan politieke besluiten in de betreffende gemeente, bijvoorbeeld over regelgeving rond houtstook. Bij andere initiatieven blijft doorwerking volledig uit beeld. In 2021 is verkend hoe een kenniscentrum op te zetten is. Het plan is om in dit kenniscentrum een marktplaats te creëren voor vragers en aanbieders van kennis over de vraag hoe citizen science-meetgegevens in beleid en besluitvorming in te zetten zijn. In de komende jaren wordt er ingezet op de ontwikkeling van dit kenniscentrum en er zullen evaluaties plaatsvinden om de effectiviteit en doelmatigheid van het kenniscentrum te evalueren.

Daarnaast worden documenten (of informatieve producten in andere vorm) ontwikkeld met plannen van aanpak over hoe overheden citizen science en/of participatieprojecten kunnen opstarten en uitrollen binnen de gemeente of provincie.

Trekker	Provincie Zuid-Holland.
Overige stakeholders	O.a. RIVM, DCMR Milieudienst Rijnmond, Erasmus Universiteit, TU-Delft, Universiteit Leiden.
Planning	2024 en verder: uitvoering en evaluatie.
Beoogd effect	Doorwerking van burgerinitiatieven.

4c GLOBE

Ondersteund door het SLA heeft Stichting GLOBE Nederland samen met RIVM en KNMI twee campagnes ontwikkeld, waarbij middelbare scholieren onderzoek doen naar luchtkwaliteit:

1. Fijnstof (partner RIVM). Leerlingen meten de fijnstofconcentratie met een stationaire kit of met een sensor op het fietsstuur (Snuffelfiets). De data worden verstuurd naar het dataportaal http://www.samenmeten.nl van het RIVM.
2. NO_2 (partners KNMI/RIVM). Leerlingen hangen meetbuisjes op in de schoolomgeving en meten zo de NO_2 concentratie. De gegevens dragen bij aan het kalibreren van de Tropomi satelliet (KNMI) en het landelijk NO_2 meetnetwerk (RIVM).

Door leerlingen actief te laten meedoen in een citizen science-project waarbij ze zelf metingen doen, worden ze bewust gemaakt van de fijnstofproblematiek. Er is uitgebreid lesmateriaal beschikbaar voor verschillende vakken en niveaus. Beschikbaar zijn onder andere achtergrondinformatie, opdrachten, filmpjes en interactieve powerpoints. GLOBE organiseert fysieke en online bijeenkomsten, waar docenten worden getraind en leerlingen hun resultaten (aan de wetenschappers) kunnen presenteren. Ook organiseert GLOBE een gezamenlijke inkoop van Snuffelfietssensoren voor SLA deelnemers.

In het lesmateriaal van GLOBE en via de website wordt het SLA onder de aandacht gebracht. Diverse gemeenten en provincies hebben (ondersteund door GLOBE) lokale projecten opgezet, waarbij leerlingen hun resultaten presenteren aan wethouder of gedeputeerde. Ook hebben leerlingen hun resultaten gedeeld via het jongerenpanel en op het Schone Lucht Jaarcongres.

Trekker	Stichting GLOBE (IenW als opdrachtgever).
Overige stakeholders	RIVM, KNMI, provincies, gemeenten en middelbare scholen
Planning	2021 en daarna: lespakket beschikbaar voor scholen.
Beoogd effect	Bewustwording bij leerlingen van de fijnstofproblematiek.

4d Web-platform voor data

De pilots kunnen gebruikmaken van het dataportaal Samen Meten om meetdata uit verschillende projecten in initiatieven bijeen te brengen, samen met de data van de officiële metingen uit het luchtmeetnet. In 2023 en verder wordt het Samen Meten dataportaal geëvalueerd en het dashboard gebruikersvriendelijker gemaakt. De Hogeschool Utrecht heeft onderzoek gedaan naar verbeterpunten, zodat RIVM hiermee aan de slag kan. In 2024 gaat het RIVM onderzoek doen naar het door ontwikkelen van het Samen Meten dataportaal naar een nationale infrastructuur voor citizen science data. Het doel hiervan is het centraliseren van citizen science data. Als het onderzoek positief bevonden wordt, vindt de ontwikkeling hiervan vanaf 2025 plaats.

Recent ontwikkelde functionaliteiten met meerwaarde voor de participatiepilot zijn een dashboard per gemeente en een tool waarmee meetdata te analyseren zijn (de Samen Analyseren Tool).

Trekker	RIVM
Overige stakeholders	Pilotgemeenten en -provincies.
Planning	2024: Dataportaal Samen Meten gebruikersvriendelijker maken en onderzoek naar nationale citizen science infrastructuur. Vanaf 2025: doorontwikkeling Samen Meten om citizen science data te centraliseren.
Beoogd effect	Inzicht bieden in welke meetdata van verschillende projecten en initiatieven beschikbaar zijn en mogelijk maken om deze data uit te wisselen. De tools maken het voor burgers en overheden gemakkelijker om de meetdata te begrijpen en er duiding aan te geven.

Bijlage 1

Overzicht pilots in de uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord waarvoor in 2024 en 2025 SpUk is aan te vragen.

Toelichting

Deze Bijlage bevat een overzicht van de pilots die zijn opgenomen in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord voor de jaren 2024 en 2025. Alleen voor de pilots in deze bijlage is in 2024 en 2025 cofinanciering via de SpUk aan te vragen om in aanmerking te komen in de categorie 'pilotprojecten'.

Gedurende het jaar zijn, als dat nodig is en na besluit van de Stuurgroep van het Schone Lucht Akkoord, nieuwe pilots aan de uitvoeringsagenda toe te voegen. Hierna is ook voor deze pilots cofinanciering uit de SpUk aan te vragen.

Er zijn twee typen pilots:
1. pilots van een specifieke partij in het Schone Lucht Akkoord. Hiervoor kan alleen deze partij een Rijksbijdrage aanvragen ('specifieke pilot');
2. pilots met open inschrijving. Hier kunnen alle partijen uit het Schone Lucht Akkoord een aanvraag voor indienen ('open pilot').

In het vervolg van deze bijlage worden te ontwikkelen pilots per thema in het Schone Lucht Akkoord weergegeven.

1 Regionale Samenwerking Schone Lucht (open pilots)

Samenwerking van gemeenten en provincie in de uitvoering van het luchtbeleid kan belangrijke voordelen opleveren. Een aantal partijen hebben hier al belangrijke stappen in gezet. Er is de wens om dit verder te versterken. Het moet gaan om nieuwe projecten, of aanvullende activiteiten binnen bestaande initiatieven, waarbij een gemeente of provincie voor meerdere gemeenten in de regio activiteiten organiseert ten behoeve van:
- Ondersteuning, inclusief externe opdrachten of inzet van omgevingsdiensten, bij het opstellen en uitwerken van effectieve luchtkwaliteitsplannen door gemeenten.
- Gezamenlijke implementatie van effectieve maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord en/of de decentrale uitvoeringsplannen met speciale aandacht voor uitvoering in andere afdelingen van de gemeentelijke organisatie. Bijvoorbeeld inkoop voor mobiliteit en mobiele werktuigen, RO, mobiliteit etc. Hier kunnen nadrukkelijk ook activiteiten onder vallen die gericht zijn op het borgen van de effectiviteit van beleid door monitoring in de praktijk, beter(e) toezicht en handhaving voor bijvoorbeeld emissiearme stallen, houtstook, industrie, binnenvaart en havens, mobiele werktuigen (inkoop en via publiekrechtelijke instrumenten).
- Activiteiten gericht op het versterken van de samenwer-

king tussen partijen en op gezamenlijke uitvoering en kennisdeling (inclusief de organisatie van bijeenkomsten voor bestuurders, stakeholders en het brede publiek).

Een belangrijk doel is om de uitvoering van maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord en aanvullend beleid makkelijker en effectiever te maken, met name voor kleinere gemeenten. Aanpalende initiatieven die elders georganiseerd of ondersteund worden, zoals voor de Regionale Energiestrategie en Regionale Mobiliteitsstrategieën, vallen hier buiten. Activiteiten binnen deze initiatieven, gericht op het vergroten van de gezondheidswinst door schonere lucht, zijn wel in te dienen. Informatie uit de pilotprojecten moet actief worden gedeeld: door rapporten, bijeenkomsten en verslagen via de website te delen en door minimaal één kennisoverdrachtssessie voor andere overheden te organiseren.

Toelichting:
De Stuurgroep van het Schone Lucht Akkoord heeft op 31 December 2021 ingestemd met de notitie instapmodel Schone Lucht Akkoord. Deze is voor deelnemers in te zien op de samenwerkingsruimte Schone Lucht Akkoord. Onderdeel van de aanpak is de actielijn II- 'Inzet vanuit provincies en gemeenten (eventueel regio's en samenwerkingsverbanden rondom grotere gemeenten)'.

Inzet vanuit provincies en gemeenten (eventueel regio's en samenwerkingsverbanden rondom grotere gemeenten):
1. Provincies zetten samenwerking op met gemeenten in de regio, gericht op het gezamenlijk uitvoeren van en ondersteunen van (kleinere) gemeenten bij luchtmaatregelen. Naar voorbeeld van onder andere Zuid-Holland, de Gelderse Vallei en provincie Utrecht.
2. Organiseren bestuurlijke bijeenkomsten/momenten voor commitment en enthousiasme. Afspraken via gemeenten met VNG/ G40 om op bestuurlijk niveau, bij bestaande bestuurlijke overleggen, aandacht aan het SLA te geven.

2 Hoogblootgestelde gebieden (specifieke pilots)

In 2022 startten een aantal pilots voor een gebiedsgerichte aanpak voor hoog blootgestelde gebieden. De pilots hebben tot doel om meer in detail de bijdrage van verschillende bronnen aan de gezondheidseffecten te onderzoeken. Maar ook om te onderzoeken hoe een effectieve gebiedsgerichte aanpak er voor de verschillende gebieden uit kan zien en wat de bijdrage van verschillende maatregelen en van partijen hieraan kan zijn. Ook bespreken partijen wie welke bijdrage aan een effectieve aanpak kan leveren. Het doel is dat de resultaten ook toepasbaar zijn voor andere gebieden in Nederland met vergelijkbare problematieken en opgaven.

De Stuurgroep heeft in december 2021 besloten om met de gebiedsgerichte pilots te starten. In 2022 zijn de pilots afgetrapt. Het gaat om de volgende pilots.
- **Provincie en gemeente Utrecht:** Pilot Binnenstedelijke gebieden met relatief hoge (achtergrond)concentraties luchtverontreiniging, veroorzaakt door meerdere bronnen zoals gemotoriseerd (weg)verkeer, industrie, huishoudens en houtstook.
- **Gemeente Tilburg:** Pilot Havengebieden en gebieden langs vaarwegen in de nabijheid van woningen. De relatief hoge belasting is hier vaak het gevolg van een combinatie van specifieke bronnen zoals industrie, (zee)scheepvaart en havenactiviteiten als overslag.
- **Provincie Noord-Holland, gemeenten Beverwijk, Velsen en Heemskerk:** Pilot Complexe, industriële gebieden waarin sprake is van relatief hoge concentraties luchtverontreiniging als gevolg van een combinatie van specifieke bronnen zoals (zware) industrie en (zee) scheepvaart, waar ook bronnen als (weg)verkeer en huishoudens aanwezig zijn.
- **Provincie Groningen:** Pilot voor een gebied met een lagere achtergrondconcentratie en substantiële blootstelling aan lokale bronnen. De pilot wordt uitgevoerd in de regio Delfzijl.

3 Mobiele Werktuigen (open pilot)

Binnen het Schone Lucht Akkoord wordt met betrokken partijen de inzet van schonere mobiele werktuigen in de bouw bevorderd. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is dat er in de praktijk wordt nageleefd wat er is afgesproken in bijvoorbeeld een contract of vergunning. Is het materieel inderdaad zo schoon als is beloofd? Zijn er bijvoorbeeld geen roetfilters verwijderd?

In het convenant SEB is opgenomen dat opdrachtgevers bij aanbestedingen toezien op naleving in de praktijk van afspraken in contracten over de inzet en emissies van materieel op bouwlocaties en bouwtransport van en naar bouwlocaties. Ook is afgesproken dat de Rijksoverheid in overleg met convenantpartijen de mogelijkheden onderzoekt om bij openbare aanbestedingen en vergunningverlening de inzet en emissies van materieel van, naar en op de bouwlocatie in de praktijk beter te controleren. Hierbij is onder meer aandacht voor de administratieve lasten.

Partijen in het Schone Lucht Akkoord worden uitgenodigd om een pilot vorm te geven met betrekking tot toezicht en naleving (ook buiten de bouwsector) waarin zij kennis, instrumenten en aanpakken ontwikkelen, toepassen en toetsen op uitvoerbaarheid in de praktijk. Met name is er nog behoefte aan uitwerking van juridische kaders en toetsing van de uitvoerbaarheid in de praktijk.

4 Industrie (open pilots)

Voor het thema industrie in het Schone Lucht Akkoord zijn pilotprojecten welkom voor de volgende twee onderwerpen, of een combinatie daaraan.

Vergunningverlening en handhaving
Doel van de pilot is dat door een provincie (als bevoegd gezag van IPPC-installaties) en de omgevingsdiensten standaard scherp vergund wordt binnen de BREF-range, en effectief gehandhaafd wordt op de emissie-eisen. Bij het sluiten van het Schone Lucht Akkoord was het nog onduidelijk op welk niveau werd vergund en welke condities voor scherpe vergunningverlening noodzakelijk zijn. Via een voorverkenning voor de Pilot Industrie en te ontwikkelen pilotprojecten kan kennis hierover opgedaan worden om vergunningverlening en handhaving te optimaliseren. Projecten moeten erop gericht zijn om aan de onderkant van de BREF-range te vergunnen. Dit kan bijvoorbeeld via het opleiden van vergunningverleners, toezicht en handhavers, of via het inhoudelijk ondersteunen bij vergunningverlening van installaties die als voorbeeldcase dienen. Deze ondersteuning kan van juridische, technische of inhoudelijke aard zijn, of ondersteuning op het vlak van kosteneffectiviteit.

Vrijwillige reductie
In een te ontwikkelen pilot wordt daarnaast gekeken naar mogelijke condities en processen die bedrijven doen besluiten – vrijwillig – verder te gaan dan de eisen die zouden volgen uit het louter toepassen van BBT op het strengste niveau en die afdwingbaar zijn binnen de vergunning.

5 Houtstook en Particuliere Huishoudens (open pilots)

Stookverbod bij een stookalert
In 2021 is een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om een stookverbod in te voeren tijdens een stookalert van het RIVM. Een juridisch instrument is (mogelijk) beschikbaar om het verbod in te voeren, maar verdere detaillering is noodzakelijk. Gemeenten kunnen een voorstel indienen voor de voorbereiding en invoering van een stookverbod bij een stookalert en de handhaving hiervan.

Verwijderen rookkanalen
Het doel van deze pilot is om emissies van houtstook te verminderen. Een verlaging van de hoeveelheid houtrook levert gezondheidswinst op. Het is daarom wenselijk dat ook kleine gemeenten hierbij aan kunnen sluiten. Deze pilot is niet afhankelijk van een stookverbod.

Onder deze pilot kunnen gemeenten een voorstel indienen voor het invoeren van een sloopsubsidie voor het verwijderen van rookkanalen. Op deze wijze is houtstook langzaam uit te faseren. Deze maatregel is al succesvol toegepast in onder andere Utrecht en Nijmegen.

Het is mogelijk, samen met andere gemeenten, een SpUk aanvraag in te dienen voor het verwijderen van rookkanalen. De Omgevingsdienst kan hierbij een coördinerende en intermediaire rol spelen, waardoor het makkelijker wordt voor kleine(re) gemeenten om zich aan te sluiten.

Pilot luchtmetingen
Houtrook is een belangrijke bron van primair fijnstof en bijvoorbeeld PAK's in Nederland. De kennis over de bijdrage van houtrook aan de fijnstofconcentraties en andere stoffen en de gevolgen hiervan voor de gezondheid is nog beperkt. Deze pilot maakt het mogelijk voor gemeenten om een SpUk aanvraag in te dienen voor het opstellen en uitvoeren van luchtmetingen met betrekking tot houtstook. Dit is belangrijk als basis voor het onderbouwen van modellen en het opstellen van effectief beleid. Er moet onder andere geadresseerd worden hoe erg de luchtvervuiling van houtstook lokaal daadwerkelijk is. Het is van belang om meer informatie te verzamelen over aangetroffen concentraties en mogelijke meetmethoden voor het verzamelen van informatie.

De pilot is niet beperkt tot metingen van fijnstof. Metingen met betrekking tot ultrafijnstof, roet of andere emissies van houtstook zijn ook mogelijk en van groot belang voor het maken van beleid. Daarnaast zijn metingen rond geur mogelijk, zodat men bijvoorbeeld geurgetallen kan vaststellen. Dit kan helpen bij het handhaven bij overlast van houtstook. Met karakteristieke geurgetallen voor houtstook is te werken aan een methode om, naast een gecertificeerde neus, een eNose (meetinstrument) in te zetten bij het handhaven van houtstookoverlast. Bij deze pilot is een dergelijke methode te ontwikkelen. Daarnaast zijn met een draagbare roetmeter metingen uit te voeren om lokaal de houtrookconcentratie te bepalen.

Het uitwerken van een methode om op basis hiervan op te treden bij meldingen van overlast valt ook onder deze pilot. Bovengenoemde metingen en methoden vergroten de nu nog zeer beperkte kennis over blootstelling aan houtrook in woonbuurten en over de mogelijkheden om op te treden bij overlast.

Doelen van deze open pilot zijn:
- Inzicht in de achtergrondconcentraties van houtrook. Dit ontbreekt op dit moment door gebrek aan meetgegevens.
- Inzicht in de invloed van het weer en het seizoen op de houtrookconcentratie en geur.
- Inzicht in houtrookconcentraties en geur gemeten met verschillende meetinstrumenten.
- Kennis vergroten over houtrookconcentraties en geur in de nabijheid van lokale bronnen.

- Inzicht in methoden en meetinstrumenten voor gemeenten om overlast vast te stellen.

Als 'open pilot' staat dit project open voor alle SLA deelnemers. Ook is het mogelijk om samen, bijvoorbeeld als provincie of als een groep van gemeenten, een SpUk aan te vragen en dus de metingen gezamenlijk op te stellen en uit te voeren.

Houtstookvrije/houtstookarme wijken

In deze pilot onderzoeken gemeenten welk pakket aan maatregelen het meest adequaat is om te zorgen dat er zo min mogelijk (overlast van) houtstook is en wat nodig is om een nieuwbouwwijk houtstookarm te houden. De focus ligt vooral op de juridische en praktische mogelijkheden om houtstook te beperken en houtstookarme/-vrije buurten te realiseren. Iedere gemeente geeft een eigen invulling aan de pilot. Het beoogde effect van deze pilot is minder houtrookemissies in wijken. Deze pilot verkent hoe gemeenten dit kunnen realiseren. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden om eisen te stellen aan houtstook, uitstoot en fysieke omgeving. De inwerkingtreding van de Omgevingswet (begin 2024) biedt nieuwe mogelijkheden om houtstookarme en -vrije wijken te realiseren. Daarom richt de pilotgroep zich momenteel op het uitwerken van de concrete mogelijkheden voor gemeenten in het omgevingsplan om aanvullende regels op te stellen. Tot slot wordt gekeken hoe bewoners via communicatie te betrekken en verleiden zijn tot wijzigingen in hun stookgedrag.

6 Landbouw (open pilots)

Binnen het thema landbouw van het Schone Lucht Akkoord willen gemeenten en provincies komend jaar aan de slag met het versterken van vergunningverlening en/of toezicht en handhaving. Hierbij valt te denken aan de volgende activiteiten (geen uitputtende lijst):

- Het benutten en toepassen van de uitkomsten uit maatregel 5 van het thema landbouw: onderdeel landelijke aanpak toezicht luchtwassers, opgezet door provincie Overijssel.
- Scherper vergunnen door zo scherp mogelijke voorschriften aan de onderkant van de BBT-range te verbinden aan bestaande en nieuwe omgevingsvergunningen voor milieu Landbouw. Dit kan door verder te bouwen op rapport 'Strenger vergunnen' van het bureau Kokx de Voogd en nader uit te zoeken hoe dit zou kunnen werken in de praktijk. Waar loop je tegenaan, hoe zou je dit goed in instrumenten kunnen vastleggen?
- Het opleiden van VTH-medewerkers, bijvoorbeeld via coaching.
- Het werken met doelvoorschriften bij de vergunningverlening, waarbij gebruik wordt gemaakt van de geboden experimenteerruimte van de Crisis- en herstelwet.
- Het verder doorvertalen van de Omgevingswet op het gebied van VTH.

Te ontwikkelen pilotprojecten richten zich op één of meerdere van bovenstaande activiteiten.

7 Participatie en Citizen Science (zowel specifieke als open pilots)

Specifieke pilots

Pilot gemeente Maastricht: Reizende tentoonstelling & uitbreiding doelgroep educatie luchtkwaliteit à € 120k per jaar. De pilot omvat drie actielijnen:

1. Ontwikkeling van een fysieke, interactieve tentoonstelling over luchtkwaliteit.
2. Uitbreiding van de doelgroep voor de luchtlessen naar jongere kinderen (middenbouw basisonderwijs).
3. Het geven van luchtlessen aan jongere kinderen.

Pilot gemeente Maastricht: Intrinsieke motivatie voor duurzame mobiliteitskeuze bij jongeren à €900k voor drie jaar (inclusief 50% cofinanciering). Via intervention mapping[13] gedragsverandering bewerkstelligen bij jongvolwassenen. De pilot richt zich erop om in een vroegtijdig stadium deze doelgroep te informeren en actief te betrekken en te motiveren. Zodat ze hun eigen intrinsieke keuze maken om voor duurzame mobiliteit te (blijven) kiezen en niet in de (fossiele brandstof) auto te stappen.

Open pilots

Inzet van citizen science en innovatieve meettechnieken om het effect aan te tonen van specifieke maatregelen en het effect van specifieke bronnen. Bij sommige maatregelen voor specifieke bronnen van luchtvervuiling is handhaving een moeilijk punt. Ook is er soms geen gedeeld beeld van de bijdrage van specifieke bronnen aan de concentraties en uiteindelijke blootstelling. Meten en monitoren in de praktijk kunnen daarbij helpen, maar daarvoor zijn nog lang niet altijd standaardmethoden. Denk bijvoorbeeld aan de inzet van sensoren. Een te ontwikkelen pilot richt zich op de vraag of innovatieve meetmethoden in te zetten zijn voor handhaving van maatregelen of voor het meten van het effect van specifieke bronnen op luchtkwaliteit. Denk bijvoorbeeld aan de bijdrage van biomassa installaties, specifieke industrie, landbouw, scheepvaart, bronbemaling of bouwmachines, wegen en brommers.

[13] Intervention mapping is een protocol met zes stappen om op basis van bewijs gezondheidskundige interventie te ontwikkelen en uit te voeren.

Partijen die in dit kader een aanvraag willen doen kunnen in contact treden met het RIVM, voor een goedkeuring van het project.

8 Mobiliteit (open pilot)

Binnen het thema mobiliteit is er voor SLA-maatregel 4 de mogelijkheid om een pilot op te zeten voor het ontwikkelen van een methodiek voor het berekenen van gezondheidseffecten voor infraprojecten. Dit is vooral van belang op locaties waar veel mensen of kwetsbare groepen zijn blootgesteld aan verkeersemissies. Op dergelijke plekken kan een keuze voor bepaalde maatregelen namelijk gezondheidswinst opleveren.

Deze pilot richt zich op maatregel 4 mobiliteit. Binnen een pilot verkennen gemeenten en provincies in samenwerking met RIVM en GGD-en de mogelijkheden om de negatieve gezondheidseffecten van luchtemissies te berekenen. Dit bij effectstudies voor projecten waarvan een mogelijk substantieel effect te verwachten is. Hierbij worden bestaande instrumenten betrokken.

Bijlage 2

Invloed SLA-maatregelen op natuur (stikstof) en klimaat.

1 Hoogblootgestelde gebieden en gevoelige groepen

SLA Maatregelen Hoogblootgestelde gebieden en gevoelige groepen	Stikstof	Klimaat
Maatregel Hoogblootgestelde gebieden: Artikel 4. Algemene afspraken en verplichtingen 1. Gebiedsgerichte aanpak hoog blootgestelde locaties: De Rijksoverheid faciliteert de uitwerking van een gebiedsgerichte aanpak voor hoog blootgestelde locaties. De Rijksoverheid faciliteert onder andere het opstellen van een gebiedsanalyse, gericht op definiëring van hoog blootgestelde locaties, mogelijke aanpak en wijze waarop samenwerking tussen Rijk en/of provincie en gemeente mogelijk is om gezondheidswinst te bereiken. Partijen nemen naar aanleiding hiervan initiatieven tot aanvullend beleid, binnen hun eigen taken en bevoegdheden en werken zo nodig samen als de inspanningen en de bronnen daarom vragen.	**Positieve invloed.** Een deel van de maatregelen in de pilots zijn gericht op het uitfaseren van verbrandingsmotoren. Deze maatregelen dringen de stikstof- en broeikasgasemissies terug in hoogblootgestelde gebieden.	**Positieve invloed.** Een deel van de maatregelen in de pilots zijn gericht op het uitfaseren van verbrandingsmotoren. Deze maatregelen dringen de stikstof- en broeikasgasemissies terug in hoogblootgestelde gebieden.
Maatregel Hooggevoelige groepen: Artikel 4. Algemene afspraken en verplichtingen 2. De Rijksoverheid werkt samen met partijen een aanpak uit om de negatieve gezondheidseffecten bij hooggevoelige groepen te beperken. Deze richt zich onder andere op gevoelige bestemmingenbeleid. Partijen nemen naar aanleiding hiervan initiatieven tot aanvullend beleid, binnen hun eigen taken en bevoegdheden en werken zo nodig samen als de inspanningen en de bronnen daarom vragen.	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**

2 Mobiliteit

SLA Maatregelen Mobiliteit	Stikstof	Klimaat
1. Partijen streven ernaar gezondheidsdoelen voor schonere lucht op te nemen in relevante verkeers- en vervoersplannen.	**Positieve invloed.** De regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's), waarin deze gezondheidsdoelen kunnen landen, hebben ook stikstofreductie als doel.	**Positieve invloed.** De regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's), waarin deze gezondheidsdoelen kunnen landen, komen voort uit het Klimaatakkoord en hebben dus ook reductie van CO_2 als doel.
2. Partijen nemen gezondheidsdoelen, in de vorm van emissie-eisen, op in hun eigen inkoop van voertuigen en transportdiensten, en waar mogelijk in de vergunningen voor bedrijven en relevante activiteiten. De Rijksoverheid faciliteert dit via de maatschappelijk verantwoord inkopen (MVI) criteria voor duurzame inkoop en aanbesteding. Ambitie is, in aanvulling op de afspraken uit het Klimaatakkoord, zo snel mogelijk de inzet van (oudere) dieselvoertuigen te beëindigen en schone alternatieven te stimuleren. Uiterlijk in 2020 maken partijen afspraken over de concrete eisen en criteria in de gunningen en nadere afspraken over de periodieke aanscherping in de periode naar 2030. Operationeel materieel in beheer bij de krijgsmacht is hiervan uitgezonderd.	**Positieve invloed.** De MVI-criteria zijn gericht op het tegengaan van milieuverontreiniging. De reductie van stikstofuitstoot is hier een onderdeel van. Echter bij de inkoop van voertuigen en transportdiensten zijn weinig criteria direct gericht op stikstofuitstoot.	**Positieve invloed.** In het Klimaatakkoord is afgesproken dat regionale overheden regionale programma's opstellen, met daarin onder andere afspraken over emissieloze inkoop van verschillende groepen voertuigen en opdrachten. Aanscherping van eisen van inkoop komt dus ook ten goede aan de doelen voor CO_2-reductie.
3. Partijen nemen de gezondheidsdoelen uit dit akkoord mee in de uitwerking van Regionale Mobiliteitsprogramma's.	**Positieve invloed.** De Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's), waarin deze gezondheidsdoelen kunnen landen, hebben ook stikstofreductie als doel.	**Positieve invloed.** De Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's), waarin deze gezondheidsdoelen kunnen landen, komen voort uit het Klimaatakkoord en hebben dus ook reductie van CO_2 als doel.
4. De Rijksoverheid verkent in samenwerking met gemeenten en provincies de mogelijkheden om de negatieve gezondheidseffecten van luchtemissies te berekenen bij effectstudies voor projecten waarvan een mogelijk substantieel effect wordt verwacht. Hierbij worden bestaande instrumenten betrokken.	**Geen invloed.** Het enkel in kaart brengen van gezondheidseffecten van luchtemissies heeft geen invloed op de reductie van stikstofuitstoot.	**Geen invloed.** Het enkel in kaart brengen van gezondheidseffecten van luchtemissies heeft geen invloed op de CO_2-uitstoot.
5. De Rijksoverheid voert voor dieselauto's een nieuwe roetfiltertest in, op basis van het aantal roetdeeltjes, in de Algemene Periodieke Keuring (APK). Hiermee wordt geen nieuw APK-controlepunt ingevoerd, maar wordt voor dieselauto's met roetfilter de bestaande APK-controle van de emissies volgens een meer effectieve controlemethode uitgevoerd. Zo zijn de bestaande regels beter te handhaven. Vooruitlopend hierop worden roetfiltertesten uitgevoerd bij wegkantinspecties door de politie.	**Positieve invloed.** Naast de invoering van een nieuwe roetfiltertest onderzoekt TNO de mogelijkheden voor een verbeterde APK-emissietest voor benzineauto's. Daarbij brengt TNO in beeld welk NO_x-reductie-effect te realiseren is. Ook draagt dit mogelijk bij aan stikstofreductie.	**Geen invloed.**

SLA Maatregelen Mobiliteit	Stikstof	Klimaat
6. De Rijksoverheid gaat onderzoek doen naar de mate waarin in Nederland bij vrachtwagens defecte en gemanipuleerde AdBlue-systemen voorkomen. Zo nodig worden, in samenwerking met de politie en/of inspectie, nieuwe test- en/of toezichtmethoden ontwikkeld voor controle van AdBlue-manipulatie bij vrachtwagens.	**Positieve invloed.** De ILT schat de emissietoename van stikstofoxiden door de manipulatie van AdBlue op 2,3 kiloton NO_x in 2020 en op 2,7 kiloton NO_x in 2030 (ILT-brede risicoanalyse (IBRA) 2020). Aanpak van AdBlue-manipulatie heeft dus NO_x-reductie tot gevolg.	**Geen invloed.**
7. De Rijksoverheid zet zich actief in voor verdere aanscherping van de Europese normstelling voor auto's, vrachtauto's en brommers. Voorzieningen voor het blijvend voldoen aan de normen, zoals bij het wegvervoer, vormen daarbij een belangrijk aandachtspunt. De Rijksoverheid gaat een actieve bijdrage leveren aan het tot stand brengen van post Euro-6/VI-emissienormen door de Europese Commissie. Ter onderbouwing hiervan wordt het emissiemeetprogramma voor auto's voortgezet.	**Positieve invloed.** Nederland pleit in Europa voor de invoering van de Euro 7-norm, die zorgt voor een lagere grenswaarde van NO_x. Ook is ammoniak voor het eerst opgenomen in de Euro 7-norm.	**Geen invloed.**
8. De Rijksoverheid streeft ernaar, zoals afgesproken in het regeerakkoord, in 2023 een vrachtwagenheffing in te voeren waarbij het tarief wordt gedifferentieerd naar Euroklasse en gewicht van het voertuig. De netto-opbrengsten vloeien terug naar de vervoerssector voor verduurzaming en innovatie. Dit onder andere voor het beperken van de uitstoot van fijnstof en NO_x en het versnellen van de invoering van niet-fossiel rijden.	**Positieve invloed.** De vrachtwagenheffing en de terugsluis van de netto-opbrengsten naar verduurzaming en innovatie van de vervoerssector hebben onder andere als verwacht effect de beperking van de uitstoot van NO_x en de versnelde invoering van niet-fossiel rijden.	**Positieve invloed.** De vrachtwagenheffing en de terugsluis van de netto-opbrengsten naar verduurzaming en innovatie van de vervoerssector hebben onder andere als verwacht effect de beperking van de uitstoot van CO_2 en de versnelde invoering van niet-fossiel rijden.
9. De Rijksoverheid onderzoekt mogelijkheden voor het verder reduceren van negatieve gezondheidseffecten van luchtemissies bij de vormgeving van de autobelastingen.	**Positieve invloed.** De BPM-vrijstelling van bestelauto's voor brandstofvoertuigen wordt volgens afspraken uit het coalitieakkoord gefaseerd afgebouwd tot 2026. Ook is er afgesproken om in 2030 een Betalen Naar Gebruik (BNG)-systeem in te voeren. Het verwachte effect is onder andere de beperking van de uitstoot van NO_x en de versnelde invoering van niet-fossiel rijden.	**Positieve invloed.** De BPM-vrijstelling van bestelauto's voor brandstofvoertuigen wordt volgens afspraken uit het coalitieakkoord gefaseerd afgebouwd tot 2026. Ook is er afgesproken om in 2030 een Betalen Naar Gebruik (BNG)-systeem in te voeren. Het verwachte effect is onder andere de versnelde invoering van niet-fossiel rijden.

3 Mobiele werktuigen

SLA Maatregelen Mobiele Werktuigen	Stikstof	Klimaat
Maatregelen algemeen.	**Positieve invloed.** De maatregelen zetten in op een afname van het gebruik van fossiele brandstoffen. Dit zorgt voor de afname van de uitstoot van stikstof en broeikasgassen (vooral CO_2).	**Positieve invloed.** De maatregelen zetten in op een afname van het gebruik van fossiele brandstoffen. Dit zorgt voor de afname van de uitstoot van stikstof en broeikasgassen (vooral CO_2).
1. Partijen streven ernaar om zo snel mogelijk de inzet van (oudere) mobiele dieselwerktuigen te beëindigen en schone alternatieven te stimuleren. Ambitie is om zo snel mogelijk de inzet van mobiele werktuigen zonder roetfilter en hoge stikstofdioxide emissie te beëindigen. En daarbij ook het groeipad naar 0-emissie mobiele werktuigen naar 2030 te versnellen. Doordat partijen dezelfde standaarden hanteren, en door een langere termijnperspectief te bieden, ontstaat een gelijk speelveld en wordt zekerheid geboden aan marktpartijen om te investeren in schonere en 0-emissie mobiele werktuigen.	**Positieve invloed.** Het uitfaseren van mobiele werktuigen met een hoge stikstofdioxide-emissie verlaagt de stikstofuitstoot.	**Positieve invloed.** Via het 0-emissie groeipad neemt de CO_2 emissie af.
2. De Rijksoverheid onderzoekt in samenwerking met partijen hoe een ingroeipad ('routekaart') voor schone en nul-emissie bouwmaterieel eruit kan zien en publiceert de resultaten in 2021. Dit onderzoek kijkt naar de mogelijkheden, knelpunten en randvoorwaarden om schoner of zero-emissie te werken. En kijkt ook naar de manieren waarop overheden (Rijk en decentrale overheden) hieraan kunnen bijdragen, bijvoorbeeld via aanbestedingsbeleid, regelgeving of faciliterend. Hierbij wordt zo mogelijk aansluiting gezocht bij de versnelling die bij de stikstofaanpak plaatsvindt. Onderzocht wordt of vanaf 2022 de toepassing van dieselmaterieel zonder roetfilter in de bebouwde kom te beëindigen is en hoe verdergaande emissiereductie in aanbestedingen te stimuleren is.	**Positieve invloed.** De verdergaande emissiereductie-eisen in aanbestedingen zorgt onder andere voor de reductie van stikstof- en broeikasgasemissies.	**Positieve invloed.** De verdergaande emissiereductie-eisen in aanbestedingen zorgt onder andere voor de reductie van stikstof- en broeikasgasemissies.
3. Partijen maken uiterlijk in 2020 afspraken over concrete eisen en gunningscriteria in aanbestedingen en maken nadere afspraken over de periodieke aanscherping van de eisen en gunningscriteria in de periode naar 2030. De Rijksoverheid neemt de eisen en gunningscriteria op in de MVI-criteria zoals gepubliceerd op de website van PIANOo en communiceert daarbij de afspraken. Zo kunnen (markt)partijen zich voorbereiden op toekomstige aanscherping van de criteria.	**Positieve invloed.** De MVI-criteria zijn gericht op het tegengaan van milieuverontreiniging. De reductie van stikstofuitstoot is hier een onderdeel van.	**Positieve invloed.** De MVI-criteria zijn gericht op het tegengaan van klimaatverandering.

SLA Maatregelen Mobiele Werktuigen	Stikstof	Klimaat
4. Partijen nemen de geformuleerde eisen en stimulerende bepalingen op in aanbestedingen voor (bouw) projecten voor mobiele werktuigen. Zo gewenst, bijvoorbeeld voor hoogblootgestelde gebieden, kunnen partijen kiezen voor een verdergaande ambitie.	**Positieve invloed.** Het toepassen van de MVI-criteria bevordert de reductie van stikstof- en broeikasgasemissies.	**Positieve invloed.** Het toepassen van de MVI-criteria bevordert de reductie van stikstof- en broeikasgasemissies.
5. Partijen onderzoeken, in overleg met betrokken (markt)partijen, de mogelijkheden en effecten van het opnemen van emissie-eisen in omgevingsvergunningen en milieuzones voor stedelijke (en in het bijzonder hoogblootgestelde) gebieden. Dit voor mobiele werktuigen voor de inzet bij logistiek, evenementen, groenbeheer, infra- en bouwwerken.	**Positieve invloed.** De invoering van emissie-eisen voor mobiele werktuigen zorgt op lokaal niveau voor de reductie van zowel stikstof- als broeikasgasemissies.	**Positieve invloed.** De invoering van emissie-eisen voor mobiele werktuigen zorgt op lokaal niveau voor de reductie van zowel stikstof- als broeikasgasemissies.
6. De Rijksoverheid onderzoekt in samenwerking met partijen de mogelijkheden om de emissie-eisen in de praktijk te handhaven. Zo nodig ontwikkelen ze een keuringsystematiek voor toezicht en controle op de naleving van aanbestedingseisen voor schonere mobiele werktuigen. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijkheden van een vrijwillige roetfiltertest en NO_x-monitoring, bijvoorbeeld in de vorm van (vrijwillige) APK-emissiekeuring voor mobiele werktuigen. En ook naar de mogelijkheden om luchtemissies op te nemen in de systematiek en certificering van de CO_2-prestatieladder.	**Positieve invloed.** De handhaving van emissie-eisen en de invoering van vrijwillige NO_x-monitoring verminderen de uitstoot van stikstof.	**Positieve invloed.** De handhaving van emissie-eisen en het opnemen van luchtemissies in de systematiek en certificering van de CO_2-prestatieladder verminderen de uitstoot van broeikasgassen.
7. De Rijksoverheid zet zich actief in voor verdere aanscherping van de Europese normstelling voor luchtvervuilende emissies van mobiele werktuigen. Voorzieningen voor het blijvend voldoen aan de normen zijn daarin een belangrijk aandachtspunt.	**Positieve invloed.** De luchtkwaliteitsnormen zijn gericht op de reductie van stikstofemissies.	**Positieve invloed.** Strengere luchtkwaliteitsnormen leveren bijkomende voordelen voor het klimaat op in de vorm van verminderde uitstoot van broeikasgassen, met name CO_2-emissies.

4 Industrie

SLA Maatregelen Industrie	Stikstof	Klimaat
1. Vergunningen voor de industrie moeten volgens Europese regelgeving voldoen aan het BBT-niveau. De BBT-conclusies zijn daarbij een belangrijke richtlijn, maar deze bevatten een bandbreedte waarbinnen sprake is van BBT. Het is aan de vergunningverlener om de emissie-eisen af te stemmen op de specifieke situatie. Partijen spreken af dat in nieuwe of geactualiseerde vergunningen die vanaf 2020 worden afgegeven, emissie-eisen staan die zo dicht mogelijk aan de onderkant van de BREF-range liggen (zo weinig mogelijk uitstoot).	**Positieve invloed.** De emissie-eisen zijn onder andere gericht op de reductie van stikstof.	**Positieve invloed.** De emissie-eisen zijn onder andere gericht op de reductie van de uitstoot van broeikasgassen, zoals methaan en vluchtige organische stoffen.
2. Provincies en gemeenten zetten zich in om scherp te vergunnen, hun vergunningenbestand tijdig te actualiseren en waar nodig toezicht te optimaliseren.	**Geen invloed.** Inspanningsverplichting, geen direct effect.	**Geen invloed.** Inspanningsverplichting, geen direct effect.
3. Partijen gaan na in hoeverre met beter toezicht emissiereductie te bereiken is en nemen zo nodig maatregelen om toezicht te verbeteren. Gemeenten en provincies nemen maatregelen om, waar nodig, toezicht en handhaving te versterken. De Rijksoverheid ondersteunt gemeenten en provincies hierbij.	**Geen invloed.** Inspanningsverplichting, geen direct effect.	**Geen invloed.** Inspanningsverplichting, geen direct effect.
4. Deelnemers zeggen toe de resultaten van de pilot scherp en uniform vergunnen, bij positief resultaat, standaard toe te passen in vergunningen voor de industrie.	**Geen invloed.** Inspanningsverplichting, geen direct effect.	**Geen invloed.** Inspanningsverplichting, geen direct effect.
5. De Rijksoverheid ondersteunt provincies, gemeenten en omgevingsdiensten met kennis en capaciteit bij het doorlichten van de vergunningen om deze op niveau te brengen. Hierover worden nadere afspraken gemaakt met ODNL en RWS Leefomgeving.	**Geen invloed.** Inspanningsverplichting, geen direct effect.	**Geen invloed.** Inspanningsverplichting, geen direct effect.
6. De Rijksoverheid onderzoekt – onder andere via de hieronder genoemde pilot – waar aanpassing van algemene regels, informatiedocumenten of kennisnetwerken kan helpen bij een betere implementatie van BBT-conclusies. Uiterlijk in 2021 worden conclusies hierover gerapporteerd en wordt gestart met de nodige vervolgacties.	**Geen invloed.** Inspanningsverplichting, geen direct effect.	**Geen invloed.** Inspanningsverplichting, geen direct effect.

SLA Maatregelen Industrie	Stikstof	Klimaat
De Rijksoverheid streeft ernaar om de berekening van de financiële haalbaarheid van emissiereducerende maatregelen aan te passen, door rekening te houden met een reëel rentepercentage. Dit volgt uit de signaalrapportage van de ILT. Deze aanpassing in de berekening van de financiële haalbaarheid van emissiereducerende maatregelen kan leiden tot een reductie in de emissie van luchtverontreinigende stoffen zoals zwaveldioxide (SO_2), stikstof (NO_x) en fijnstof.	**Positieve invloed.** De emissiereducerende maatregelen leiden tot de reductie van stikstof.	**Geen invloed.**
8. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Inspectie Leefomgeving en Transport) adviseert decentrale overheden en omgevingsdiensten bij de vergunningverlening over toepassing van BBT.	**Geen invloed.** Inspanningsverplichting, geen direct effect.	**Geen invloed.** Inspanningsverplichting, geen direct effect.
9. De Rijksoverheid onderzoekt in 2020 welke emissie-eisen in de algemene regels aan te scherpen zijn. Hierbij worden de reguliere stappen doorlopen, waaronder consultatie. Hieronder vallen de generieke eisen in de huidige afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit en de eisen voor biomassastook in kleine en middelgrote installaties. Daaruit voortvloeiende aanscherpingen worden zo spoedig mogelijk omgezet in regelgeving. Daarnaast wordt de regelgeving op enkele andere punten gemoderniseerd. Voorbeeld is het verlagen van de vermogensgrens van 15 MW voor een vergunningplicht bij biomassastook.	**Positieve invloed.** De emissie-eisen voor stikstof zijn aangescherpt.	**Geen invloed.**
10. In de Europese onderhandelingen zet de Rijksoverheid in op ambitieus bronbeleid. Omdat Nederlandse bedrijven vaak al voorlopen op het Europese gemiddelde, draagt het actualiseren van de BBT-conclusies bij aan een gelijk speelveld.	**Geen invloed.** Inspanningsverplichting, geen direct effect.	**Geen invloed.** Inspanningsverplichting, geen direct effect.

5 Houtstook

SLA Maatregelen Houtstook	Stikstof	Kilimaat
1. Voorlichting. De Rijksoverheid stelt in 2019 voorlichtingsmateriaal beschikbaar voor provincies en gemeenten en besteedt hierin aandacht aan de gezondheidseffecten van houtrook (zowel winter- als zomerstook). Gemeenten en provincies zetten actief in op voorlichting over houtstook via hun eigen communicatiekanalen op basis van het landelijk ontwikkelde materiaal. Dit onder andere door op hun website en via social media aandacht te geven aan de gezondheidsimpact van houtstook.	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**
2. Partijen besteden in de communicatie aan bewoners over de energietransitie en gasloze wijken aandacht aan de gezondheidseffecten van houtrook.	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**
3. De Rijksoverheid schaft per 1 januari 2020 de ISDE subsidie op pelletkachels en kleine biomassaketels (tot 500 kW) af. - Niet in uitvoeringsagenda	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**
4. De Rijksoverheid streeft ernaar om de emissie-eisen uit de Europese Ecodesign-richtlijn vervroegd in te voeren - Niet in uitvoeringsagenda	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**
5. In Benelux- en Europees verband zet de Rijksoverheid zich, in overleg met de sector, in voor verdere aanscherping op termijn van de Ecodesign-eisen voor nieuwe (particuliere) hout- en pellet kachels.	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**
6. De Rijksoverheid actualiseert in samenwerking met geïnteresseerde gemeenten de toolkit Overlast van houtstook. Daarbij wordt onderzocht in hoeverre een onderbouwde gezondheidsschade mee te nemen is. Bij een positief resultaat kunnen gemeenten deze methode toepassen bij de handhaving bij overlast als gevolg van (onjuiste) toepassing van houtstook.	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**
7. De Rijksoverheid test in 2020 in samenwerking met geïnteresseerde gemeenten de ontwikkelde methode voor het vaststellen van de lokale gezondheidsimpact van houtrook. Die methode is gebaseerd op het meten van de belangrijkste emittenten die bepalend zijn voor de gezondheids-impact van houtrook. Bij een positief resultaat kunnen gemeenten deze methode mogelijk toepassen bij de handhaving bij overlast als gevolg van (onjuiste) toepassing van houtstook.	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**

SLA Maatregelen Houtstook	Stikstof	Kilimaat
8. Stookalert. Vanaf 1 november 2019 voert de Rijksoverheid een landelijke stookalert in op dagen met ongunstig weer. Bij ongunstig weer of een slechte luchtkwaliteit blijft de rook hangen en wordt door het RIVM een stookalert afgekondigd, die bewoners afraadt om de kachel aan te steken. De Rijksoverheid brengt het stookalert onder de aandacht. Deelnemende provincies en gemeenten geven actief via hun eigen kanalen aan als er sprake is van een stookalert.	**Positieve lokale invloed** (maatregel 8 en 12). De invloed van houtstook op de stikstofconcentratie kan lokaal relevant zijn in wijken met een lage stikstofconcentratie. Bijvoorbeeld in gasvrije wijken of in wijken in de buurt van Natura 2000 gebieden.	**Geen invloed.**
9. De Rijksoverheid zorgt ervoor dat klachten die via de landelijke website www.atlasleefomgeving.nl/stookwijzer binnenkomen, worden doorgestuurd naar gemeenten.	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**
10. Deelnemende gemeenten acteren daarop als sprake is van herhaalde overlast op een bepaalde locatie.	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**
11. De Rijksoverheid onderzoekt de mogelijkheid en effecten van aanvullende maatregelen om overlast door onjuist stoken tegen te gaan. Zoals de invoering van het Duitse systeem, conform de aanbevelingen van het IBO-luchtkwaliteit, voor controle op goed stookgedrag en certificering van de installatie van de kachels.	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**
12. Bij positieve uitkomsten van de pilot houtrook verkennen gemeenten de mogelijkheden om dit toe te passen.	**Positieve lokale invloed** (maatregel 8 en 12). De invloed van houtstook op de stikstof concentratie kan lokaal relevant zijn in wijken met een lage stikstofconcentratie. Bijvoorbeeld in gasvrije wijken of in wijken in de buurt van Natura 2000 gebieden.	**Geen invloed.**

6 Binnenvaart en havens

SLA Maatregelen Binnenvaart en havens	Stikstof	Klimaat
1. De Rijksoverheid onderzoekt welke vorm van stimulering van walstroom het meest geschikt is (bijvoorbeeld fiscaal of subsidie). Daarbij wordt gekeken naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de instrumenten.Op basis van deze analyse wordt eind 2019 een politiek besluit genomen over de uiteindelijke vormgeving van de maatregel vanaf 2021. Partijen stellen tot doel om voor alle locaties nabij substantiële bebouwing en hoge blootstelling, walstroomvoorzieningen te realiseren.	**Positieve invloed.** De realisatie van meer walstroompunten en daarmee de vermindering van het gebruik van (diesel)hulpmotoren heeft reductie van stikstofuitstoot als effect.	**Positieve invloed.** De realisatie van meer walstroompunten en daarmee de vermindering van het gebruik van (diesel)hulpmotoren heeft reductie van CO_2 als effect.
2. Waar walstroomvoorzieningen beschikbaar zijn, zijn partijen verplicht om binnen de grenzen van hun wettelijke mogelijkheden de scheepvaart hiervan gebruik te laten maken. Hierbij verbieden zij het gebruik van generatoren/aggregaten. Partijen delen actief de ervaringen en best practices bij de toepassing hiervan. Partijen streven naar inzet van gedifferentieerde tarieven/kortingen op het binnenhavengeld ter verduurzaming van de binnenvaart, en streven naar uniformering in de gebruikte systematiek.	**Positieve invloed.** Het gebruik van meer walstroompunten en daarmee de vermindering van het gebruik van (diesel)hulpmotoren heeft reductie van stikstofuitstoot als effect.	**Positieve invloed.** Het gebruik van meer walstroompunten en daarmee de vermindering van het gebruik van (diesel)hulpmotoren heeft reductie van CO_2 als effect.
3. Partijen spreken af om luchtemissies als belangrijk criterium te hanteren bij de aanbesteding van infrastructurele werkzaamheden (baggeren en onderhoud vaarwegen en havenbekkens), zodat aannemers die dergelijke projecten met lagere emissies realiseren een preferente positie kunnen krijgen.	**Positieve invloed.** Via het kennisdocument ''Aanbestedingen en launching customership'' wordt geprobeerd onder andere het perspectief/de doelen van het SLA en de stikstofaanpak samen te voegen in een gedeeld perspectief met zero-emissie als doel.	**Positieve invloed.** Via het kennisdocument "Aanbestedingen en launching customership" wordt geprobeerd onder andere het perspectief/de doelen van het SLA, het Klimaatakkoord, de Green Deal Zeevaart, binnenvaart en havens en de Strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infraprojecten (KCI) samen te voegen in een gedeeld perspectief met zero-emissie als doel.
4. Partijen stappen waar mogelijk over op schepen met elektromotoren als launching customer.	**Positieve invloed.** Via het kennisdocument "Aanbestedingen en launching customership" wordt geprobeerd onder andere het perspectief/de doelen van het SLA en de stikstofaanpak samen te voegen in een gedeeld perspectief met zero-emissie als doel.	**Positieve invloed.** De Rijksrederij heeft de ambitie om de schepen in 2030 klimaatneutraal te laten varen, in lijn met de ambitie van IenW, de Green Deal Zeevaart, binnenvaart en havens en het Schone Lucht Akkoord. Binnen de Green Deal Zeevaart heeft de Rijksrederij de rol van launching customer (Kennisdocument Schone havens en binnenvaart, onderdeel 3: aanbestedingen en launching customership).

SLA Maatregelen Binnenvaart en havens	Stikstof	Klimaat
5. Partijen spreken af om luchtemissies als belangrijk criterium te hanteren bij de aanbesteding van veerdiensten en vergunningen voor watertaxi's. Ze nemen waar mogelijk eisen op voor pleziervaart in gebieden met hoge blootstelling.	**Positieve invloed.** De vermindering van luchtemissies door veerdiensten, watertaxi's en pleziervaart zorgt ook voor een vermindering van uitstoot van stikstofverbindingen.	**Positieve invloed.** De vermindering van luchtemissies door veerdiensten, watertaxi's en pleziervaart zorgt ook voor een vermindering van uitstoot van broeikasgassen.
6. De Rijksoverheid zet zich in voor de oprichting van een EU-fonds ter stimulering van schone motoren en waar mogelijk retrofit oplossingen. Inzet is om uiterlijk in 2024 een nieuw Europees sturingsinstrumentarium ontwikkeld te hebben dat het bereiken van de gestelde ambities stimuleert.	**Positieve invloed.** Deze maatregel wordt uitgewerkt als onderdeel van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Deze Green Deal heeft o.a. als doel een reductie van de emissie van milieuverontreinigende stoffen door de binnenvaart en het terugdringen van uitstoot van onder andere NO_x door de zeevaart.	**Positieve invloed.** Deze maatregel wordt uitgewerkt als onderdeel van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Deze Green Deal heeft onder andere als doel een reductie van CO_2-uitstoot van minimaal 20% t.o.v. 2015 voor de binnenvaart en een verminderde gemiddelde CO_2-uitstoot van ten minste 20% per vervoersprestatie t.o.v. 2008 voor de zeevaart.
7. Gemeenten en provincies met binnenhavens stellen plannen op met het streven naar een duurzame binnenhaven. Daarin wordt onder meer toegewerkt naar een zero-emissie binnenhaven in 2035. Partijen werken daarin onder meer aan walstroomvoorzieningen bij ligplaatsen voor binnenvaart, personenvervoer over water, waar mogelijk pleziervaart en aan zero-emissie mobiele werktuigen.	**Positieve invloed.** Verschillende havens in Nederland werken met een toelatingsbeleid voor hun binnenhavens, waarbij alleen schepen met een Green Award label mogen aanmeren of toegang tot de haven hebben. In het Programma van Eisen van dit Green Award label is ook een emissieniveau voor NO_x opgenomen. (Kennisdocument Schone Havens en Binnenvaart, Onderdeel 2.2: Stimuleringsinstrumenten schonere binnenvaart).	**Positieve invloed.** Het doel om zero-emissie binnenhavens te realiseren draagt logischerwijs bij aan de reductie van broeikasgassen die worden geproduceerd door de nu nog (deels) fossiele binnenvaart.

7 Landbouw

SLA Maatregelen Landbouw	Stikstof	Klimaat
1. De Rijksoverheid werkt aan een warme sanering varkenshouderij. De warme sanering varkenshouderij beoogt het op korte termijn verminderen van de geuroverlast door varkensbedrijven in vee-dichte gebieden door het saneren en beëindigen van locaties of bedrijven die willen stoppen. Dit vermindert het totaal aantal varkens in Nederland en daarmee wordt een emissiereductie van ammoniak en fijnstof behaald. Dit wordt onder andere gerealiseerd door het doorhalen van varkensrechten. Via het Hoofdlijnenakkoord Warme Sanering Varkenshouderij hebben provincies en gemeenten zich gecommitteerd aan een effectieve aanpak en uitvoering van de regeling.	**Positieve invloed.** De subsidieregeling sanering varkenshouderijen heeft ook stikstofreductie als doel.	**Positieve invloed.** Het uitgevoerde maatregelpakket voor de warme sanering van varkenshouderij heeft directe klimaatwinst opgeleverd door het beëindigen van varkensbedrijven en het opkopen en doorhalen van varkensrechten.
2. De Rijksoverheid heeft in het kader van de verduurzaming van de veehouderij met de verschillende sectoren in de veehouderij afspraken gemaakt over een integrale brongerichte reductie van emissies. Zo is met de varkenssector afgesproken om de emissie van ammoniak uit stallen te verminderen met 85%. In 2030 zijn de emissiereducerende maatregelen in minimaal 60% van de stallen ingevoerd. Ook de melkveesector werkt naar aanleiding van afspraken uit het Klimaatakkoord en de stikstofaanpak aan de integrale reductie van methaan en ammoniak. Met de pluimveesector zijn afspraken gemaakt over fijnstof. Met deze gemaakte afspraken draagt de landbouwsector bij aan het doel van dit akkoord.	**Positieve invloed.** In de verschillende sectoren werd ingezet op het opstellen van verduurzamingsplannen, ook gericht op het reduceren van stikstof.	**Positieve invloed.** Het programma Vitale Varkenshouderij heeft onder andere de ambitie voor een erkende bijdrage aan de klimaat- en energietransitie. Binnen het samenwerkingsverband Duurzame Zuivelketen wordt er daarnaast gewerkt aan reductie van CO_2, ook in de vorm van methaanreductie.
3. De Rijksoverheid heeft met de sector pluimveehouderij afgesproken dat de emissie van fijnstof binnen tien jaar halveert. De sector neemt verantwoordelijkheid voor zijn aandeel in de productie van fijnstof (PM_{10}), om toe te werken naar het niet-overschrijden van de advieswaarden van de WHO. De kern hiervan is een generieke aanpak, aangevuld met een specifieke gebiedsgerichte aanpak in de zogenaamde 'hotspots', waar de fijnstofuitstoot vanuit de pluimveehouderij het hoogst is. In die gebieden worden extra maatregelen genomen om in bestaande stallen de emissies verder te reduceren. Mocht blijken dat het plan niet uitvoerbaar is of onvoldoende effect heeft, dan zal een generieke reductie-eis wettelijk worden vastgelegd.	**Geen invloed.** Het sectorplan ''Aanpak van de pluimveesector voor reductie van de emissie van fijnstof (PM_{10})'' is enkel gericht op de reductie van fijnstof.	**Geen invloed.** Het sectorplan ''Aanpak van de pluimveesector voor reductie van de emissie van fijnstof (PM_{10})'' is enkel gericht op de reductie van fijnstof.

SLA Maatregelen Landbouw	Stikstof	Klimaat
4. Het Besluit emissiearme huisvesting stelt emissie-eisen voor ammoniak en fijnstof aan stallen. Deze emissie-eisen worden periodiek aangescherpt. De Rijksoverheid werkt aan een voorstel om ook emissie-eisen te stellen aan biologisch gehouden pluimvee en varkens en de huidige uitzondering hiervoor te laten vervallen.	**Positieve invloed.** Het besluit emissiearme huisvesting richt zich ook op ammoniak via emissie-eisen.	**Geen invloed.**
5. De Rijksoverheid verkent in samenwerking met provincies en gemeenten hoe de effectiviteit van eisen aan emissiearme stallen kunnen worden versterkt. Het gaat dan met name om de goede werking van luchtwassers en uitvoering en gebruik van emissiearme vloeren bij melkrundvee. Gemeenten en provincies nemen maatregelen om, waar nodig, toezicht en handhaving te versterken. De Rijksoverheid ondersteunt gemeenten en provincies hierbij.	**Positieve invloed.** Goedwerkende emissiearme stalsystemen verminderen de uitstoot van ammoniak – en dus stikstof.	**Geen invloed.**
6. De Rijksoverheid streeft ernaar begin 2020 een subsidieregeling open te stellen voor integrale, duurzame en emissiearme stal- en management maatregelen. Deze regeling is zowel gericht op innovatie- en pilotprojecten als op investeringsprojecten van voorlopers (first movers) voor brongerichte integrale emissiebeperkende maatregelen. Daarnaast onderzoekt het Rijk op korte termijn de mogelijkheden voor experimenteerruimte, waarmee de toepassing van innovaties en nieuwe emissiebeperkende maatregelen op een verantwoorde wijze te versnellen is.	**Positieve invloed.** Emissiearme stalsystemen zijn systemen die (de uitstoot van) ammoniak verminderen in stallen waar dieren worden gehouden.	**Positieve invloed.** Sommige emissiebeperkende maatregelen hebben ook invloed op de reductie van methaan.
7. De Rijksoverheid faciliteert onderzoek naar het inzetten van meetsensoren voor het feitelijk meten van emissies op de locatie van de veehouderij. De Rijksoverheid gaat na hoe de inzet van meetsensoren in wet- en regelgeving te verankeren is en hoe dit bijdraagt aan de reductie van emissies.	**Positieve invloed.** Door inzicht te hebben in de uitstoot kan de veehouder extra maatregelen treffen om de uitstoot te verminderen.	**Positieve invloed.** Door inzicht te hebben in de uitstoot kan de veehouder extra maatregelen treffen om de uitstoot te verminderen.

8 EU-beleid en internationale inzet

SLA Maatregelen EU-beleid en internationale inzet	Stikstof	Klimaat
1. Partijen streven, binnen hun mogelijkheden en in hun eigen netwerken, naar ambitieus internationaal luchtbeleid. Dit gericht op aanscherping van de Richtlijn luchtkwaliteit en met name die voor $PM_{2.5}$. Daarbij streeft de Rijksoverheid naar grotere kosteneffectiviteit door ook internationaal meer op gezondheidswinst en minder op grenswaarden en hotspots te normeren. De Rijksoverheid brengt de ambitie voor internationaal luchtbeleid actief in bij Europese besluitvorming en werkt actief met coalities van andere lidstaten samen om dit te realiseren. Daartoe organiseert de Rijksoverheid in het voorjaar van 2020 een Schone Lucht Dialoog met de Europese Commissie. Het belang van ambitieus luchtbeleid voor gemeenten en provincies die deelnamen aan het Schone Lucht Akkoord wordt daarbij gepresenteerd. Om dat te bereiken, wordt de Nederlandse aanpak besproken in het kader van het VN-ECE Verdrag. Dit over langeafstanden grensoverschrijdende luchtverontreiniging (LRTAP) en meer specifiek in het Expert Panel on Clean Air in Cities en de Taskforce Health onder hetzelfde Verdrag.	**Positieve invloed.** De luchtkwaliteitsnormen zijn deels gericht op de reductie van stikstofemissies.	**Positieve invloed.** Strengere luchtkwaliteitsnormen leveren bijkomende voordelen voor het klimaat op in de vorm van verminderde uitstoot van broeikasgassen, met name CO_2-emissies.
2. De Rijksoverheid zet actief in op ambitieus Europees bronbeleid. Waaronder op: aanscherping van de Richtlijn industriële emissies en BBT-conclusies; de emissie-eisen en de effectiviteit in de praktijk voor wegverkeer, mobiele werktuigen en binnenvaart; houtkachels, landbouw en duurzame inkoop. Waar mogelijk en kansrijk betrekt de Rijksoverheid hier andere partijen uit het akkoord. De inzet wordt afgestemd met andere duurzaamheidsdoelen zoals klimaatdoelen en transitieagenda's en beleid voor verduurzaming van landbouw en veehouderij.	**Positieve invloed.** Europees bronbeleid is gericht op de reductie van stikstofemissies.	**Positieve invloed.** Europees bronbeleid, gemaakt in afstemming met klimaatdoelen, is gericht op de reductie van broeikasgasemissies.
3. De Rijksoverheid zet actief in op aanscherping van emissie-eisen voor de internationale scheepvaart in Europees en mondiaal verband via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Streven is daarbij om de Noordzee tot NECA-gebied te maken, waardoor de emissies naar de lucht sterk kunnen afnemen.	**Positieve invloed.** De Noordzee is sinds 1 januari 2021 een NECA-gebied (NO_x Emission Control Area). In dit stikstof emissiebeheersgebied moeten de stikstofemissies met 80% gereduceerd worden.	**Geen invloed.**
4. Partijen verkennen de mogelijkheden om effectiever gebruik te maken van internationale regelingen en innovatiefondsen voor het versneld terugdringen van de emissies en ter ondersteuning van effectief luchtbeleid.	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**

9 Participatie en Citizen Science

SLA Maatregelen Participatie en citizen science	Stikstof	Klimaat
1. Alle partijen nemen deel aan de totstandkoming van een landelijke 'jongerentop'. Het resultaat wordt aangeboden aan de minister voor Milieu en Wonen, gedeputeerden van de provincies en wethouders van de gemeenten. Partijen onderzoeken op welke wijze de adviezen mee te nemen zijn in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord. Zij nemen deze vervolgens op in afspraken en monitoring.	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**
2. Alle partijen informeren inwoners en bedrijven actief over luchtkwaliteit en gezondheidseffecten, de maatregelen die zij nemen om gezondheidswinst te realiseren en de mogelijkheden voor citizen science.	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**
3. Partijen die actief aan de slag gaan met citizen science werken samen aan het versterken van het kennisnetwerk rond citizen science. Doel is om meer mensen in gelegenheid te stellen de luchtkwaliteit in de omgeving te meten en een kwaliteitsslag in de voorlichting over zelf lucht metingen uitvoeren te realiseren. Onder leiding van het RIVM wordt minimaal tweejaarlijks een luchtkwaliteit dag georganiseerd waarbij gemeenten en andere initiatiefnemers van burgermeetnetten kennis en ervaring kunnen uitwisselen en nieuwe kennis kunnen opdoen. Dit in nauwe samenhang met de hierna genoemde pilot, waarin wordt geëxperimenteerd met het gebruik van sensormeetgegevens in het landelijk meetnet luchtkwaliteit.	**Geen invloed.**	**Geen invloed.**
4. De Rijksoverheid stelt in samenwerking met RIVM meetstations uit het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit ter beschikking aan gemeenten en/of provincies die deelnemen aan de pilot. Deze meetstations zijn eigendom van het RIVM, en RIVM zorgt voor het onderhoud en beheer. In sommige gevallen is te overwegen om een extra meetstation bij te plaatsen of, in overleg, een station van een ander meetnet in de pilot te betrekken. Burgers en bedrijven kunnen rondom het meetstation (satelliet) sensoren plaatsen om lokaal de luchtkwaliteit te meten. Het RIVM ontwikkelt een (web)platform om de gegevens te kunnen uitwisselen met de gegevens van het Landelijk Meetnet.	**Positieve invloed.** De pre-pilot NO_2-sensoren die hier onder valt zou ook ten goede kunnen komen voor het stikstofbeleid. In 2020 (en met een doorloop naar 2021) heeft het RIVM een start gemaakt met het meten met NO_2-sensoren. In 2022 is een beknopte data-analyse gedaan. Ook is NO_2 te meten met behulp van palmesbuisjes.	**Geen invloed.**

Dit is een publicatie van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

www.rijksoverheid.nl/ienw

Opmaak: VormVijf

Juni 2024