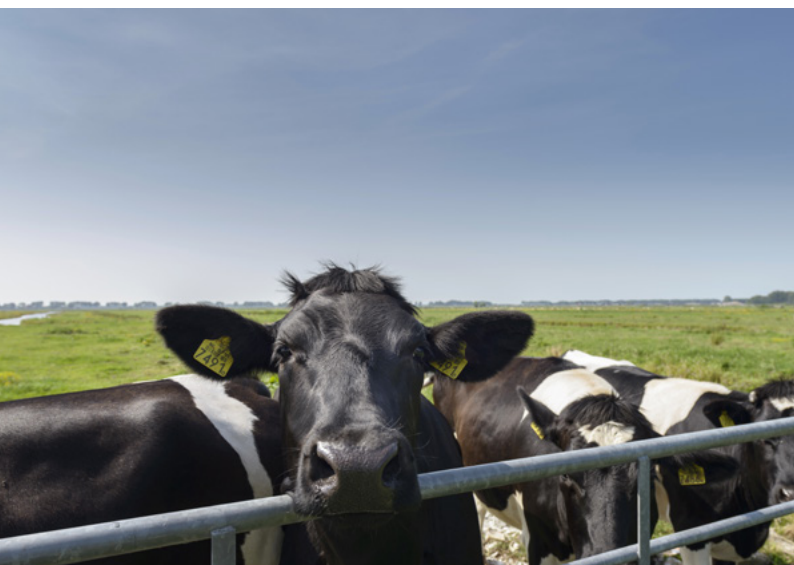




Uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord 2021–2023

Actualisatie uitvoeringsagenda 2023

(gelijk aan versie 2022, maar met update van Bijlage 1)



Inhoud

Voorwoord 5

1 Inleiding 6

Bouwstenen van de uitvoeringsagenda 6

Doel uitvoeringsagenda 7

Afbakening 7

Leeswijzer 7

2 Hoe we samenwerken 8

Inleiding 8

Stuurgroep 8

Werkgroep 8

Themagroepen 9

SLA brede samenwerking en kennisdeling 10

Pilot Regionale Samenwerking 11

Pilotprojecten Regionale Samenwerking Schone Lucht Akkoord 11

Participatie van stakeholders 11

Samenhang met andere relevante beleidsdoelen 12

Toetreden nieuwe deelnemers 12

3 Hoe we werken aan gezonde lucht voor iedereen en een permanente verbetering van de luchtkwaliteit 13

Permanente verbetering 13

Streefwaarden per thema 14

Kennisagenda 15

Pilots 17

4 Monitoring 18

Monitoring voortgang van de maatregelen en pilots 18

Monitoring doelen SLA: luchtkwaliteit en gezondheidsindicator 19

Doorontwikkeling van de gezondheidsindicator 20

Wensen voor de doorontwikkeling van de monitoring Schone Lucht Akkoord 21

Evaluatie en herijking uitvoeringagenda 21

5 Hoogblootgestelde gebieden en gevoelige groepen 22

1 Hoogblootgestelde locaties - pilots 23

2 Hooggevoelige groepen 24

6 Mobiliteit 25

1 Gezondheidsdoelen in verkeers- en vervoersplannen en regionale mobiliteitsprogramma's 25

2 Verduurzaming eigen voertuigen en transportdiensten 26

3 Voertuigemissies 27

4 Internationaal bronbeleid 28

7 Mobiele werktuigen 29

Samenhang met ander rijksbeleid en stakeholderinitiatieven 29

Maatregelen vanuit het Schone Lucht Akkoord 30

1 Routekaart naar emissieloze mobiele werktuigen (spoor 1) 31

2 Contracteren en handhaven (spoor 2) 32

3 Internationale inzet (spoor 3) 34

8	Industrie	35
	Maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord	35
	Stakeholders	36
	1 Vergunnen (spoor 1)	36
	2 Handhaving: kansen inventariseren en afspraken met ILT (spoor 1)	37
	3 Advisering over toepassen BBT (spoor 1)	37
	4 Actualiseren factsheets reductietechnieken (spoor 1 en 2)	38
	5 Actualiseren algemene regels (spoor 2)	38
	6 Internationale inzet (spoor 3)	39
	Pilot industrie	39
9	Houtstook en particuliere huishoudens	40
	De maatregelen	40
	Stakeholders	41
	1 Voorlichting en informatie (spoor 1)	41
	2 Regelgeving uitstoot (spoor 2)	42
	3 Handhaving houtrook (spoor 3)	43
	4 Pilot Houtrook	44
	Pilot Houtstookarme/Houtstookvrije Wijken	45
	Pilot Stookverbod bij een RIVM-stookalert	45
	5 Informatievoorziening	45
10	Binnenvaart en havens	46
	Uitwerking van de zeven afspraken uit het Schone Lucht Akkoord	46
	1 Realiseren van walstroomvoorzieningen	46
	2 Gebruik walstroom en verduurzaming binnenvaart	47
	3 Gunningscriteria bij aanbesteding van infrastructurele werkzaamheden	48
	4 Stimuleren van elektrificatie van de eigen vloot als launching customer	48
	5 Gunningscriteria bij veerdiensten, watertaxi's en pleziervaart	48
	6 EU-fonds stimulerende schone motoren	49
	7 Duurzame binnenhaven	49
11	Landbouw	50
	De maatregelen	50
	1 Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv)	51
	2 Sectorale afspraken over integrale brongerichte reducties	51
	3 Reductie primair fijnstof in pluimvee sector	52
	4 Invoering generieke emissie-eisen voor biologisch gehouden kippen en varkens	52
	5 Verbeteren van effectiviteit van emissiearme stallen	53
	6 Subsidie Brongerichte Verduurzaming (SBV) stal- en managementmaatregelen (spoor 2)	55
	7 Experiment Crisis- en herstelwet	55
	8 Inzet instrumenten van de Omgevingswet	56
	Samenhang met relevante Green Deals en akkoorden	56
	Pilot Vergunningverlening toezicht en handhaving	57
12	EU-beleid en internationale inzet	58
	De maatregelen	58
	1 Ambitieuze internationaal luchtbeleid (spoor 1)	59
	2 Afstemmen Europees bronbeleid (spoor 2)	60
	3 Schonere internationale scheepvaart	61
	4 Internationale regelingen en innovatiefondsen	61
13	Participatie en citizen science	62
	1 Landelijke jongerentop	62
	2 Inwoners en bedrijven actief informeren	63
	3 Citizen science	63
	4 Pilot Participatie	64

Voorwoord

De lucht wordt schoner, en mensen leven langer én in een betere gezondheid: dat staat centraal in het Schone Lucht Akkoord (SLA) dat op 13 januari 2020 werd afgesloten. We begonnen met 46 overheden en inmiddels hebben rond de 100 overheden, waaronder alle provincies, hun handtekening onder het akkoord gezet.

We zijn volop bezig met de uitvoering van de afspraken. Met effect. In het eerste jaar na de ondertekening is al een aanzienlijk deel van de maatregelen in uitvoering of in voorbereiding. Ook liggen we mooi op koers naar de doelen van het Schone Lucht Akkoord: 50% gezondheidswinst in 2030 (voor het aandeel uit binnenlandse bronnen ten opzichte van 2016) en toewerken naar de WHO-advieswaarden (uit 2005) in 2030.

Daar zijn we trots op. Maar dat betekent niet dat we nu achterover kunnen leunen. Om de doelen te halen, moeten Rijk, gemeenten en provincies er samen voor zorgen dat alle maatregelen, pilots en plannen voortvarend worden uitgevoerd. We zien de mooie cijfers vooral als een aanmoediging om met minstens net zo veel inzet en enthousiasme te werken aan de verdere uitvoering van het Schone Lucht Akkoord.

Hoe we hieraan uitvoering geven, staat in deze geactualiseerde uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord 2022. Hierin kunt u vinden hoe ver de maatregelen en de pilots gevorderd zijn. Belangrijke speerpunten voor de komende tijd zijn: uitvoering van alle afspraken uit het Akkoord, ondersteuning bij de uitvoering met kennisdeling en informatie, borgen dat beleid ook in de praktijk effectief is én blijft en, minstens even belangrijk, de gezamenlijke inzet op ambitieus internationaal luchtbeleid.

Luchtbeleid staat niet op zichzelf. Positief is dat gezonde lucht steeds meer als onderdeel van andere opgaven wordt opgepakt. Bijvoorbeeld in de integrale aanpak van klimaat, stikstof en gezonde lucht voor de bouw, het verduurzamen van de scheepvaart en (lokale) mobiliteitsplannen. Omgekeerd leveren de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord ook klimaat- en stikstofwinst op.

Hoe meer gemeenten meedoen, hoe meer effect. De deuren van het Akkoord blijven wijd openstaan voor alle gemeenten die mee willen doen en voor alle organisaties en individuen die mee willen denken over hoe we de lucht nog schoner en gezonder kunnen maken.

De Stuurgroep van het Schone Lucht Akkoord,

Vivianne Heijnen (voorzitter) – [Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu](#)

Rob van Muilekom – [Gedeputeerde provincie Utrecht namens de Provincies](#)

Jan Wijnia – [Wethouder Nijmegen namens de G4](#)

Arno Bonte – [Wethouder Rotterdam namens de G4](#)

Jan Pieter van der Schans – [Wethouder Ede namens landelijke gemeenten](#)



Vivianne Heijnen



Rob van Muilekom



Jan Wijnia



Arno Bonte



Jan Pieter van der Schans

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. 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 zetting 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. Deze uitvoeringsagenda wordt jaarlijks geactualiseerd. Tweejaarlijks wordt berekend of we op koers liggen of dat herijking van de afspraken gewenst is. Deze versie van de uitvoeringsagenda betreft de eerste actualisering van de afspraken, ook zijn er een aantal nieuwe pilots toegevoegd.

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: Methodierapport gezondheidsindicatoren en doorrekening indicatief maatregelenpakket met de gezondheidsindicator.
- Juni 2019: publicatie hoofdlijnen Schone Lucht Akkoord.
- 13-1-2020: ondertekening Schone Lucht Akkoord (46 deelnemers).
- Juni 2020: verslag van de internetconsultatie.
- November 2020: jongerenpanel.
- 13-1-2021: eerste Schone Lucht Jaarcongres; groei naar 82 deelnemers.
- 1 April 2021: 1^e tranche subsidieregeling (SpUK) voor gemeenten en provincies.
- 1 April 2021: Uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord vastgesteld.
- September 2021: Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) stelt nieuwe advieswaarden voor luchtkwaliteit vast.
- Eind 2021: 100 deelnemers, waaronder alle provincies.
- 14 maart 2022: 1^e voortgangsmeting doelbereik Schone Lucht Akkoord en 1^e monitoringsrapport over uitvoering van de maatregelen.
- 1 April 2022: 2^e tranche subsidieregeling (SpUK) voor gemeenten en provincies.

Doel uitvoeringsagenda

In het SLA is afgesproken dat er een uitvoeringsagenda wordt opgesteld.

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 Stuurgroep stelt de uitvoeringsagenda vast. De uitvoeringsagenda gaat over de gezamenlijke aanpak van de deelnemers van het Schone Lucht Akkoord. 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 Schone Lucht Akkoord. Daarnaast stellen gemeenten en provincies hun eigen decentrale uitvoeringsplannen vast. Daarin nemen ze de relevante afspraken uit het Schone Lucht Akkoord 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 dus het uitwerken van de afspraken uit het SLA. Het gaat om de antwoorden 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:* 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 kunnen worden aangevuld en herijkt 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 kunnen niet via de uitvoeringsagenda gewijzigd worden. Voor wijziging van het Akkoord is instemming van alle partijen nodig.
3. De uitvoeringsagenda geeft richting aan de uitvoering in de periode 2021 tot en met 2023. In 2023 wordt op basis van de resultaten van de doorrekening, de voortgang van maatregelen en de resultaten van de pilots en kennisagenda een uitvoeringsagenda voor de periode na 2023 vastgesteld.

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 gezondheid vormgeven. Hoofdstuk 4 gaat over de monitoring en hoofdstuk 5 over hoogblootgestelde groepen en kwetsbare bestemmingen.

Het tweede deel van deze uitvoeringsagenda – de hoofdstukken 6 t/m 13 – beschrijven achtereenvolgens de uitvoering van de thema's uit de bijlage van het SLA: mobiliteit (6), mobiele werktuigen (7), industrie (8), houtstook (9), binnenvaart en havens (10), landbouw (11), internationaal luchtbeleid (12) en ten slotte participatie en citizen science (13).

De uitvoeringsagenda volgt zo veel mogelijk de structuur van het SLA. Per afspraak wordt aangegeven hoe de activiteiten en maatregelen worden uitgevoerd, wanneer dat gebeurt en wie dit doet.

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 en manieren van aanpak om de lucht gezonder te maken. De kennis en ervaringen worden actief gedeeld met andere deelnemers in het SLA via bijeenkomsten voor alle deelnemers, via de nieuwsbrief en via de samenwerkingsruimte 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 milieu organisaties 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. (Zie figuur 1.)

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

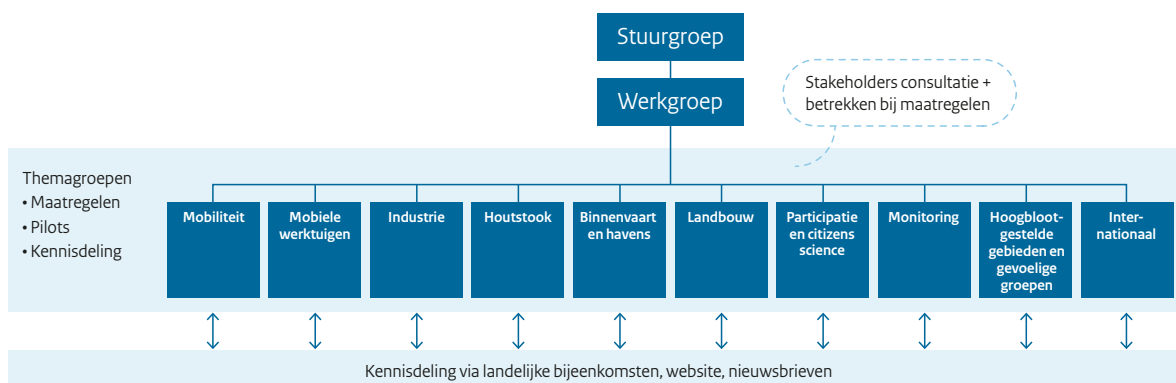
vertegenwoordiger voor de provincies en zijn er drie voor de gemeenten. Zij zijn dusdanig gekozen dat de provincies en gemeenten zich vertegenwoordigd weten. Het gaat om een gedeputeerde van de provincie Utrecht en wethouders van de gemeenten Ede, Nijmegen en Rotterdam.

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 voelen en dat er een gespreide vertegenwoordiging is uit verschillende thema's, regio's en expertise. Voor specifieke onderwerpen kunnen anderen dan de vaste werkgroepleden worden uitgenodigd om een bijdrage te leveren aan de werkgroepvergadering. Dit kunnen vertegenwoordigers van gemeenten en provincies, belangenorganisaties of deskundigen zijn.

Figuur 1: De organisatie van het Schone Lucht Akkoord



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, agendalid) en RIVM (adviserend lid).

Themagroepen

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, waar effectief, 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 ten behoeve van de monitoring, de aanpak van hoogblootgestelde gebieden en participatie.

In de themagroepen werken deelnemende partijen maatregelen uit en voeren ze de pilots en/of de kennis-agenda uit. De themagroepen komen minimaal twee keer per jaar, of zo veel vaker als wenselijk, bijeen om de voortgang van de uitvoering van maatregelen en pilots, nieuwe ontwikkelingen en kennisvragen te bespreken. 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.

Per thema zijn één tot drie coördinatoren ('trekkers') actief. Zij bekijken de voortgang per thema, organiseren themabrede bijeenkomsten en informeren de werkgroep en de Stuurgroep over de voortgang. De Rijksoverheid faciliteert de uitvoering waar nodig en wenselijk. Alle deelnemers kunnen voorstellen doen aan de Stuurgroep voor de oprichting van aanvullende themagroepen en (tijdelijke) werkgroepen. Bij de jaarlijkse herijking van de uitvoeringsagenda kunnen wijzigingen in de themagroepen worden opgenomen in de uitvoeringsagenda.

Tabel 1 Overzicht themagroepen

Thema	Coördinatoren	Deelnemers pilots	Deelnemers themagroep
Monitoring	Rijksoverheid.	Niet van toepassing.	Provincies: Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant. Gemeenten: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Alblasterdam;. Omgevingsdiensten: Zuid-Holland Zuid (OZH), Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH). Agendaleden: Breda, Zeeland, Nijmegen, Omgevingsdienst IJsselland.
Hoogblootgestelde gebieden en gevoelige groepen	Rijksoverheid, RIVM.	Gemeenten: Beverwijk, Heemskerk, Leiden, Tilburg, Utrecht, Velsen. Provincie: Utrecht, Noord-Holland en Groningen.	Provincies: Noord-Holland, Utrecht, Noord-Brabant. Gemeenten: Amsterdam, Arnhem, Barneveld, Breda, Haarlem, Rotterdam, Utrecht. Omgevingsdienst IJmond, GGD Haaglanden, Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM).
Mobiliteit (start in 2021)	Rijksoverheid.	Nog in te vullen.	Provincies: Noord-Holland, Utrecht, Zuid-Holland. Gemeente Haarlem.
Mobiele werktuigen	Rijksoverheid.	Provincie Gelderland. Gemeenten: Amsterdam, Arnhem, Den Haag, Rotterdam, Utrecht.	Provincie Gelderland. Gemeenten: Amsterdam, Arnhem, Den Haag, Rotterdam, Utrecht.

Thema	Coördinatoren	Deelnemers pilots	Deelnemers themagroep
Industrie	Provincie Noord-Holland, Rijksoverheid.	Rijksoverheid, Rijkswaterstaat Leefomgeving en deelnemers aan themagroep.	Provincies: Zuid-Holland, Noord-Holland, Zeeland, Noord-Brabant, Drenthe, Flevoland, Gelderland, Fryslân, Groningen, Overijssel, Utrecht. Omgevingsdiensten: DCMR Milieudienst Rijnmond, Fryske Utferingstsjinst Miljeu en Omjouwing (FUMO), Omgevingsdienst Groningen, Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant (OD MWB), Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG), Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) Drenthe, Omgevingsdienst Regio Nijmegen (ODRN), Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant (ODZOB) en RUD Zuid Limburg
Houtstook	Rijksoverheid.	Gemeenten: Helmond, Nijmegen, Utrecht.	Provincies: Gelderland, Utrecht, Noord-Brabant. Gemeenten: Utrecht, Helmond, Den Haag, Nijmegen, Haarlem, Amersfoort, Waddinxveen, Zuidplas, Delft, Papendrecht, Breda, Venray, Rotterdam, Barneveld, Ede, Veenendaal, Arnhem. GGD-werkgroep luchtkwaliteit. Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid.
Binnenvaart en havens	Provincie Zuid-Holland, rijksoverheid.	Provincies: Gelderland, Zuid-Holland, Utrecht, Zeeland. Gemeenten: Rotterdam, Nijmegen, Arnhem, Schiedam, Utrecht.	Provincies: Gelderland, Zuid-Holland, Utrecht, Zeeland. Gemeenten: Rotterdam, Nijmegen, Arnhem, Schiedam, Utrecht.
Landbouw	Provincie Noord-Brabant, gemeente Ede, rijksoverheid.	Nog in te vullen.	Provincies: Drenthe, Gelderland, Limburg, Overijssel, Utrecht. Gemeenten: Boxtel, Ede/Foodvalley, Leudal, Nederweert, Sint-Michielsgestel, Venray, Uden. Omgevingsdienst de Vallei.
Internationaal	Provincie Utrecht, rijksoverheid.	Niet van toepassing.	Provincies: Gelderland, Noord-Holland, Overijssel, Utrecht, Zeeland, Zuid-Holland. Gemeenten: Utrecht, Rotterdam, Nieuwegein, Arnhem, Amsterdam, Nijmegen.
Participatie en citizen science	Provincie Zuid-Holland, rijksoverheid, RIVM.	Provincies: Noord-Brabant, Zeeland Gemeenten: Eindhoven, Rotterdam, gemeenten uit de Foodvalley	Provincies: Noord-Brabant, Zeeland, Flevoland, Zuid-Holland, Noord-Holland, Utrecht, Gelderland Gemeenten: Rotterdam, Eindhoven, Ede, Barneveld, Maastricht, Nijmegen, Nederweert, Leiden, Amersfoort, Bernheze, Breda, Den Haag, Hengelo, Delft, Helmond, Utrecht, Zaanstad. GGD Luchtkwaliteit. Omgevingsdienst Zuid Holland Zuid. Omgevingsdienst IJmond.

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 haven-faciliteiten, 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.

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 en de website 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.

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 het Schone Lucht Akkoord is de wens om dit verder te versterken. Partijen kunnen hiervoor in 2022 pilotprojecten indienen.

Pilotprojecten Regionale Samenwerking Schone Lucht Akkoord

Het gaat 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 Schone Lucht Akkoord en/of de decentrale uitvoeringsplannen, met speciale aandacht voor uitvoering in andere afdelingen (bijvoorbeeld inkoop voor mobiliteit en mobiele werktuigen, ruimtelijke ontwikkeling infrastructuur, etc). 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, kan voor de uitvoering hiervan SpUK (specifieke uitkering) worden aangevraagd. Een van de doelen hierin is om de uitvoering van maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord 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 gezondheids-winst door schonere lucht binnen deze activiteiten kan wel een aanvraag worden ingediend.

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 SLA zijn twee afspraken opgenomen in de algemene bepalingen en is een specifieke themagroep opgericht rondom het thema participatie en citizen science.

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.

Trekker: de themagroepen betrekken van 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 ook de komende jaren betrokken bij de verder ontwikkeling van het Schone Lucht Akkoord en de kennisagenda. De uitvoering hiervan komt terug in hoofdstuk 3: Hoe we werken aan gezonde lucht voor iedereen en aan een permanente verbetering van de luchtkwaliteit (de paragraaf over de kennisagenda), en in hoofdstuk 13: Participatie en citizen science.

Samenhang met andere relevante beleidsdoelen

Het SLA is nauw verweven met andere beleidsdoelen. Zo kunnen de Stikstofaanpak, het Klimaatakkoord, de Agenda Fiets, Regionale Energie Strategieën, Regionale Mobiliteitsstrategieën, de Green Deal Binnenvaart en Havens, de Luchtvaartnota en de verduurzaming van de landbouw ook voor gezondheidswinst door schonere lucht zorgen. 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 daarvoor ook doorgerekend met de gezondheidsindicator. 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 het SLA wordt voor elke sector de emissies in Nederland en de bijbehorende gezondheidseffecten in beeld gebracht, zo ook voor de luchtvaart. Afspraken over de aanpak van luchtvaartemissies staan in de Luchtvaartnota en worden onder andere uitgewerkt in luchthavenbesluiten. De maatregelen die hieruit voortvloeien, worden meegenomen in de doorrekening van de gezondheidsindicator. Zo staat in de Luchtvaartnota het doel om te komen tot een stelsel van normen en maatregelen om de gezondheidseffecten van ultrafijn stof rond de luchthavens aantoonbaar te verminderen. De Rijksoverheid zet hiervoor de hoofdlijn uit die per luchthaven nader wordt uitgewerkt met de luchthaven en de omgeving. 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.

Toetreden nieuwe deelnemers

Luchtvervuiling houdt zich niet aan grenzen. De emissies uiteen 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. Medio maart 2022 stonden er 99 handtekeningen van overheden onder het Akkoord: die van het rijk, alle provincies en 86 gemeenten. 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 namens het bevoegd gezag een verzoek tot toetreding aan de Stuurgroep van het SLA indienen. Een overzicht van de deelnemende partijen staat op de website van het SLA (www.schoneluchtakkoord.nl).

Op het Schone Lucht Jaarcongres, dat dit jaar op 30 mei plaatsvindt, wordt een ondertekeningmoment georganiseerd voor nieuwe deelnemers. Als zich halverwege het jaar verschillende nieuw leden hebben aangemeld, kan een aanvullend tekenmoment worden georganiseerd. De Rijksoverheid organiseert voor de nieuwe leden minimaal één keer per jaar een startbijeenkomst.

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.

3

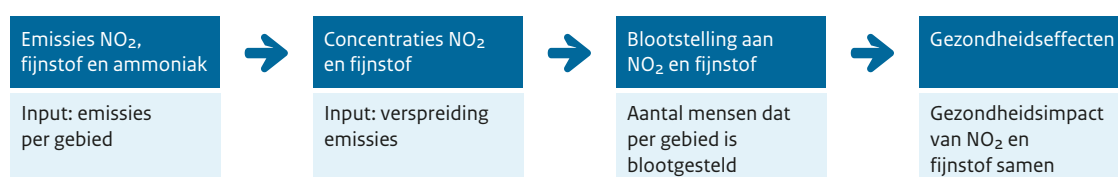
Hoe we werken aan gezonde lucht voor iedereen en een permanente verbetering van de luchtkwaliteit

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

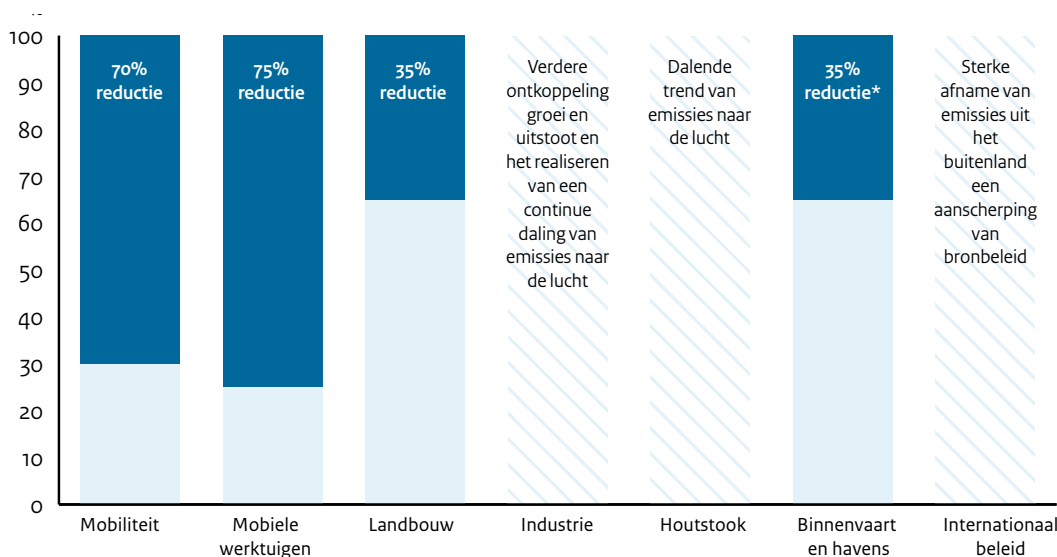
1. Partijen streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren, waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof in 2030.
2. Partijen stellen als doel om landelijk in 2030 gemiddeld minimaal 50% 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.

In bijlage I van het akkoord zijn per sector streefwaarden opgenomen

Streefwaarden per thema

Deze nieuwe benadering vergt ook een nieuwe methode om luchtkwaliteitsdoelen mee te wegen bij het opstellen van ander beleid. Er kan immers niet meer simpelweg worden getoetst 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 kunnen worden verankerd 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.

Streefdoel reductie van de negatieve gezondheidseffecten van luchtmissies 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.

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; ieder werkt vanuit de eigen verantwoordelijkheid aan het implementeren van de doelen en ambities uit het SLA in omgevingsvisies, -plannen en -programma's en voor zover mogelijk in andere beleidsinstrumenten. Ook delen ze informatie over de wijze van uitvoering.

Overige stakeholders Het ministerie van BZK en andere relevante departementen en afdelingen bij gemeenten en provincies.

Planning

2021 – 2030: uitvoering.

De Rijksoverheid is een verkenning gestart naar de wijze waarop permanente verbetering kan worden verankerd in relevante sectoren en beleidsterreinen. In 2022 worden de resultaten van deze verkenning en afspraken die hieruit voortkomen 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 en dit te faciliteren en te stimuleren door kennisdeling.

Daarnaast zijn in het SLA per thema een aantal concrete afspraken opgenomen die binnen de themagroepen worden uitgewerkt. Bijvoorbeeld voor mobiliteit:

- Partijen streven ernaar gezondheidsdoelen voor schonere lucht op te nemen in verkeers- en vervoersplannen.
- Rijksoverheid en geïnteresseerde gemeenten en provincies verkennen de mogelijkheden om de negatieve gezondheidseffecten van luchttemissies te berekenen bij effectstudies voor projecten waarvan een mogelijk sub-stantieel effect wordt verwacht. Hierbij worden bestaande instrumenten betrokken, zoals de methode van Gezondheidseffectscreening (GES).
- De Rijksoverheid onderzoekt mogelijkheden voor het verder reduceren van negatieve gezondheidseffecten van luchttemissies bij de vormgeving van de autobelastingen.

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 de 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. Om de kennisbasis te versterken, is in het SLA afgesproken dat een gezamenlijke kennis- en innovatie-agenda wordt uitgewerkt.

Artikel 5. Kennisdeling en innovatie

1. Partijen werken samen aan een kennis en innovatie-agenda om beter inzicht te verkrijgen in de luchtkwaliteit en gezondheidseffecten, en om innovatieve maatregelen en 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 op kleinere schaal in beeld te brengen. Daarnaast vraagt de Rijksoverheid de Gezondheidsraad om advies over ultrafijn stof.

5a Kennis- en innovatieagenda

In 2021 is de Rijksoverheid in samenwerking met RIVM, kennisinstellingen, gemeenten en provincies gestart met het opstellen van een strategische kennisagenda.

Trekker	Rijksoverheid en RIVM.
Overige stakeholders	RIVM, Gemeenten, provincies, GGD GHOR Nederland, kennisinstellingen, bedrijfsleven, milieu- en gezondheidsorganisaties en jongeren(organisaties).
Planning	In 2021 zijn verschillende bijeenkomsten met stakeholders georganiseerd. In 2022: volgt consultatie stakeholders en publicatie van de kennisagenda. Minimaal tweejaarlijks herijking.
Beoogd effect	Vergroten van de effectiviteit van beleid door versterken van de kennisbasis en voorkomen van dubbel werk door vroegtijdige kennisdeling tussen kennisinstellingen, overheden en maatschappelijke partners.

5b Onderzoek naar effect van piekconcentraties op gezondheidsklachten en welzijn van hooggevoelige groepen en naar mogelijkheden en effectiviteit van maatregelen

Trekker	RIVM.
Overige stakeholders	Gezondheidsorganisaties, rijksoverheid, gemeenten, provincies, GGD GHOR Nederland.
Planning	Eerste helft 2022: publicatie van de onderzoeksresultaten.
Beoogd effect	Beter inzicht in het belang van piekconcentraties voor met name gevoelige groepen en inzicht in de vraag of gericht beleid effectief is, en zo ja, welk beleid dat is.

5c Ontwikkeling van een monitoringsinstrumentarium

Bij de doorontwikkeling van het monitoringsinstrumentarium wordt gekeken naar

- doorontwikkeling van de gezondheidsindicator (zie hoofdstuk 4, Monitoring).
- tools om de gezondheidswinst van maatregelen en de gezondheidswinst van Schone Lucht-plannen van gemeenten en provincies inzichtelijk te maken. RIVM stelt hiervoor in het eerste kwartaal van 2022 een vereenvoudigde rekentool beschikbaar. GGD Amsterdam heeft daarnaast, samen met het RIVM, een GCN-tool ('Routinematig beschikbaar maken van GCN gegevens voor lokaal gebruik') ontwikkeld voor gemeenten en omgevingsdiensten. RIVM heeft deze tool verder ontwikkeld en stelt deze eerste helft van 2022 beschikbaar.

5d Advies ultrafijn stof Gezondheidsraad

De staatssecretaris van IenW heeft de Gezondheidsraad gevraagd om de stand van de wetenschap rond de gezondheidseffecten van ultrafijn stof te actualiseren en om in beeld te brengen welk onderzoek nog nodig is om voldoende zicht te krijgen op gezondheidseffecten en welke aangrijpingspunten er zijn voor luchtkwaliteitsbeleid. Deze is in september 2021 opgeleverd. De rijksoverheid onderzoekt welke vervolgstappen genomen kunnen worden naar aanleiding van het advies.

Trekker	Gezondheidsraad (adviesvraag van rijksoverheid).
Overige stakeholders	Gemeenten en provincies.
Planning	In 2021 is het advies opgeleverd. In 2022 bespreken partijen op welke wijze de adviezen bij het Schone Lucht Akkoord kunnen worden betrokken.
Beoogd effect	Inzicht in kennis over gezondheidseffecten ultrafijn stof en mogelijke aangrijpingspunten voor beleid.

Pilots

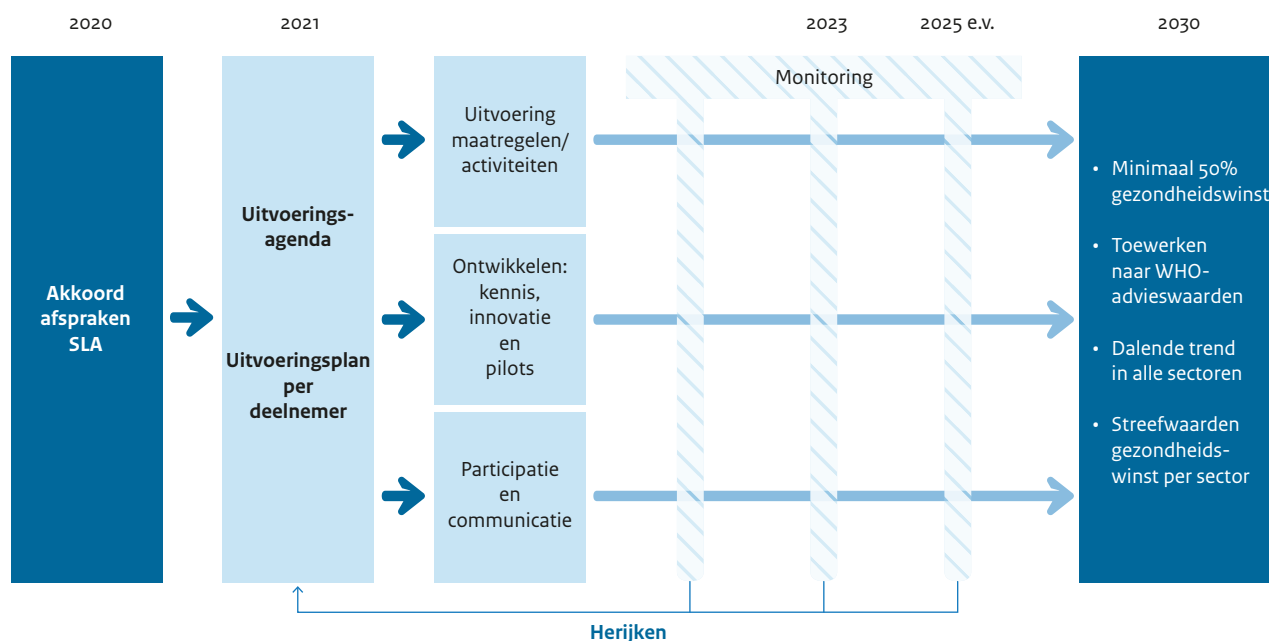
Voor de thema's houtrook, industrie, binnenvaart en havens, landbouw, en participatie en citizens science en zijn in 2021 pilots gestart. Een omschrijving hiervan is per thema weergegeven. Voor mobiliteit voor het SLA is geen pilot afgesproken. Voor dit thema worden in aanpalende beleids-terreinen door Rijksoverheid, gemeenten en provincies verschillende innovatieve aanpakken ontwikkeld, zoals emissieloze stadslogistiek. Op voorstel van de thema-groepen en na goedkeuring door de stuurgroep SLA kunnen pilots worden toegevoegd aan de uitvoerings-agenda. In 2022 worden nieuwe pilots gestart. De nieuwe pilots zijn: Regionale Samenwerking Schone Lucht ten behoeve van de ondersteuning van kleiner gemeenten, Hoogblootgestelde Gebieden, Toezicht en handhaving luchtmissies bij mobiele werktuigen, Industrie: Vergunningverlening en handhaving, vrijwillige reductie en/of Integrale benadering, Houtstook en particuliere huishoudens – Stookverbod bij een stookalert.

De Rijksoverheid ondersteunt in 2021 en 2022 de uitvoering van pilots via de SpUK (specifieke uitkering) Schone Lucht Akkoord. Op de website van RVO en het Schone Lucht Akkoord staat een actueel overzicht van pilots waarvoor

gemeenten en provincies 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 er in de uitvoering van knelpunten optreden of omdat er nieuwe kansen en risico's voor het terugdringen van de emissies en de negatieve gezondheidseffecten zijn geagendeerd. De Stuurgroep kan deze pilots toevoegen aan de uitvoeringsagenda.

Een overzicht van de pilots waarvoor in 2022 SpUK kan worden aangevraagd staat in Bijlage 1.

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



4

Monitoring

Monitoring van de voortgang van maatregelen en de pilots en van luchtemissies en gezondheidseffecten is belangrijk voor het evalueren of de 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 driejaarlijks de ontwikkeling in (lokale en regionale) luchtkwaliteit (NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$). Partijen leveren daartoe de benodigde informatie aan, waaronder (voor de betreffende partijen) de informatie die jaarlijks wordt aangeleverd volgens voorschriften in Wet Milieubeheer en na inwerkingtreding van de Omgevingswet.
 - c. Ten minste driejaarlijks het doelbereik van het Schone Lucht Akkoord via 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 betreft gemeenten en provincies daarbij. De Rijksoverheid ondersteunt partijen bij het aanleveren van gegevens ten behoeve van 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. Het ministerie van IenW heeft in 2020 een format laten ontwikkelen voor de uitvoeringsplannen van gemeenten en provincies. Dit format dient tegelijk om jaarlijks de voortgang te rapporteren.

Rijkswaterstaat Leefomgeving verzorgt de overkoepelende rapportage op basis van de geleverde input. Deze rapportage bevat de beschrijvingen van de (vaste en aanvullende) maatregelen en pilots en de fase van uitvoering waarin de maatregel of pilot zich bevindt. Op basis van de rapportages bespreekt de Stuurgroep of er aanvullende activiteiten nodig zijn om eventuele knelpunten op te lossen of kansen te benutten.

Tijdens 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 2021 bij het Akkoord aansluit, is deze niet verplicht om een uitvoeringsplan in te dienen tot maart 2023.

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 (regionale) samenwerking worden de gezamenlijke maatregelen dus in elk uitvoeringsplan van de samenwerkende deelnemers opgenomen.

In 2021 heeft de themagroep het plan voor de jaarlijkse rapportage en de communicatie hiervan verder uitgewerkt. In 2022 wordt onderzocht voor welke thema's en maatregelen aanvullende monitoringsactiviteiten nodig zijn om een goed beeld te krijgen van de doorwerking in de praktijk en van de effectiviteit van maatregelen.

Trekker	Alle SLA-deelnemers voor hun eigen uitvoeringsplan; Rijkswaterstaat Leefomgeving voor de overkoepelende rapportage.
Overige stakeholders	RIVM, themagroepen.
Planning	1 maart 2022: gemeenten, provincies en de Rijksoverheid leveren hun uitvoeringsplan in. ¹ Najaar 2022: Rijkswaterstaat rapporteert over de voortgang van maatregelen zoals in de ingediende plannen opgenomen. Vanaf 2022: de deelnemers rapporteren jaarlijks op 1 maart over de voortgang van de maatregelen.
Beoogd effect	Zicht op de voortgang van de uitvoering van maatregelen en signalering van eventuele knelpunten en kansen.

¹ Gemeenten die later dan 13 januari 2020 zijn toegetreden, mogen er ook voor kiezen om een jaar later (1 maart 2022) een uitvoeringsplan in te dienen.

Voorbeelden van aanvullende monitoringsactiviteiten:

- Themagroep Houtstook wil een onderzoek opzetten onder burgers: stokers en gehinderden. Veel maatregelen zijn bedoeld om – met provincies en gemeenten als intermediair – burgers te doordringen van de negatieve milieu- en gezondheidseffecten van houtstook en ze een handelingsperspectief te geven voor bewust stoken en melden van en omgaan met overlast. Belangrijke vragen bij de ontwikkeling van maatregelen zijn hoe groot de bekendheid ermee is en hoe deze zich ontwikkelt, en hoe de gebruikersvriendelijkheid van de maatregelen wordt ervaren en of ze leiden tot agendasetting en gedragsverandering. Door dit onderzoek periodiek uit te voeren, ontstaat de mogelijkheid om de effecten van maatregelen te monitoren en uitspraken te doen over de mate van realisatie.
- Samenstelling van het 'werktuigenpark' van mobiele werktuigen: de Rijksoverheid heeft, in samenwerking met de sector, TNO opdracht gegeven om een nulmeting uit te voeren via een enquête onder bouwbedrijven. De resultaten [zijn hier gepubliceerd](#).
- Luchteisen in aanbestedingen zijn een belangrijke maatregel voor de thema's mobiliteit, mobiele werktuigen en binnenvaart en havens. Voor de monitoring is het van belang om er zicht op te hebben in hoeverre de afspraken zich succesvol doorvertalen in aanbestedingen. Bekeken wordt hoe dit efficiënt te monitoren is.
- Het RIVM publiceert jaarlijks emissiegegevens op www.emissieregistratie.nl. De gegevens worden jaarlijks geëvalueerd in de verschillende themagroepen, zoals voor Houtstook en Industrie.

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 maart 2022 gepubliceerd. De volgende rapportage wordt in 2023 opgesteld.

De rapportage bevat de volgende onderdelen:

- Rapportage van de emissies: emissies op landelijk niveau per sector van in ieder geval de fijnstoffen PM₁₀ en PM_{2,5} en van NO₂ voor het peiljaar van 2016, het gepasseerde jaar en een prognose voor de zichtjaren 2025 en 2030.
- Rapportage van de luchtkwaliteit: concentraties op landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau van de stoffen PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂ voor het peiljaar van 2016

en van het gepasseerde jaar en een prognose voor de zichtjaren 2025 en 2030. Daarbij wordt ook gekeken naar het halen van de WHO-advieswaarden voor luchtverontreinigende stoffen in 2025 en 2030.

- 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 het gepasseerde jaar en voor de zichtjaren 2025 en 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, houtstook 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 voor verkeer ook een prognose over de zichtjaren 2025 en 2030. Dit is dezelfde monitoringstool als voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en voor de monitoring onder de Omgevingswet wordt gebruikt. SLA-deelnemers die deze gegevens al aanleveren voor het NSL en 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 Grootchalige Concentratiekaart Nederland (GCN-kaart). Deze geven 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 verkeers- en veehouderijgegevens om op een hoger detailniveau te kunnen rekenen. In 2022 analyseert het RIVM of het zinvol is om vanaf 2023 de veehouderijgegevens op een hoger detailniveau mee te nemen in de berekeningen van de gezondheidsindicator. Als het antwoord hierop positief is, worden vanaf 2023 de veehouderijgegevens op een hoger detailniveau ook meegenomen in de berekeningen van de gezondheidsindicator. De monitoringsrapportage wordt jaarlijks in december aangeboden aan de Stuurgroep en gepubliceerd en is daarmee openbaar. De rapportage voor het SLA wordt los van de wettelijk verplichte NSL-rapportage uitgebracht.

Trekker	RIVM.
Overige stakeholders	Deelnemende gemeenten, provincies, ministerie van IenW en Rijkswaterstaat, PBL.
Planning	Vanaf 2023 tweejaarlijks: rapportage over het doelbereik van het SLA.
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

Het RIVM werkt aan het uitbreiden van de gezondheidsindicator. Deze indicator bevat nu twee indicatoren die iets zeggen over vroegtijdige sterfte door gecombineerde blootstelling aan PM_{10} en NO_2 . Het wensbeeld is dat de indicator ook inzicht gaat geven in:

- de gezondheidswinst uitgedrukt in indicatoren die iets zeggen over ziekte, zoals vermeden ziekteelast;
- blootstelling aan andere componenten dan de in de SLA-indicator gecombineerde blootstelling aan PM_{10} en NO_2 en gezondheidseffecten van die componenten zoals $PM_{2,5}$ en roet.

Trekker	RIVM.
Overige stakeholders	Ministerie van IenW (als opdrachtgever), gemeenten en provincies uit de themagroep monitoring, GGD GHOR Nederland.
Planning	2022: Doorontwikkeling en implementatie op basis van de aanzet die hiervoor in 2021 is gegeven.
Beoogd effect	Doorontwikkeling van de gezondheidsindicator zodat een bredere weergave van gezondheidseffecten ontstaat.

Wensen voor de doorontwikkeling van de monitoring Schone Lucht Akkoord

De themagroep Monitoring zal wensen voor de doorontwikkeling van monitoring bespreken en de mogelijkheden onderzoeken. Dit zijn op het gebied van emissies en concentraties in ieder geval de onderstaande punten. Voor de gezondheidsindicator moet hier nog nader naar gekeken worden.

- 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 zijn. Hierbij hoort ook:
 - onderzoeken of voor relevante bronnen ook meer gedetailleerde emissiegegevens beschikbaar kunnen komen;
 - onderzoeken of gegevens uit citizen science voor het beter afleiden van gradiënten op meer gedetailleerd schaalniveau te gebruiken zijn, waarbij de mate van betrouwbaarheid een criterium vormt.
- Emissies en concentraties monitoren en rapporteren van ultrafijn stof en roet/elementair koolstof en PAK's (in relatie tot houtstook), en nagaan hoe condensables beter mee te nemen zijn in modellen.
- Een module ontwikkelen om gegevens over houtstook, mobiele werktuigen, binnenvaart en havens en aanvullende gegevens voor de industrie en landbouw toe te voegen ten behoeve van de berekeningen van de luchtkwaliteit op hoger detailniveau dan GCN (1 km²).
- Resultaten van pilots met citizen science en verbeteringen en verfijningen in databronnen gebruiken om luchtkwaliteitsmodellen te verbeteren als dit mogelijk blijkt.
- Gebruik door RIVM van aanvullende databronnen voor gebieden buiten het SLA en de aandachtsgebieden.
- Ook andere zichtjaren dan 2030 gebruiken, bijvoorbeeld 2025 en 2040.
- Verder verfijnen van de prognoses: rekenen met klimaat-scenario's, verfijnen van de demografie, meer rekening houden met structuurwijzigingen in Nederland (zoals wijken van het gas af, bijbouwen van 1 miljoen woningen).

Trekker Themagroep Monitoring.

Overige stakeholders Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat Leefomgeving, RIVM.

Planning 2022: Analyse van wensen en implicaties voor monitoring (databeschikbaarheid en administratieve lastendruk), plan voor doorontwikkeling.
2023 en verder: prioritering binnen beschikbare budget en op basis daarvan uitvoeren van het plan.

Beoogd effect Versterken van de toepasbaarheid van de gezondheidsindicator.

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 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.

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 2022 en verder: jaarlijkse evaluatie van de voortgang van de maatregelen, en tweejaarlijkse evaluatie van het doelbereik.

Beoogd effect Borgen van de voortgang van de uitvoering van maatregelen en het doelbereik.

5

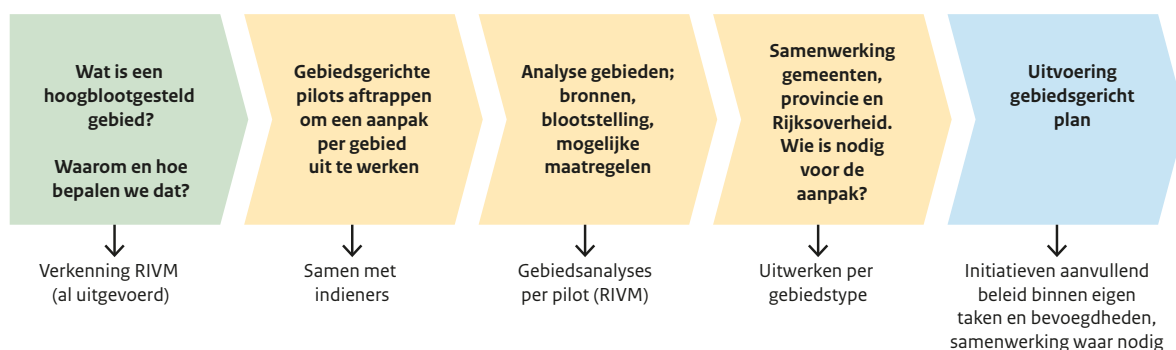
Hoogblootgestelde gebieden en gevoelige groepen

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).

In het Schone Lucht Akkoord (SLA) is daarom afgesproken dat, naast de generieke aanpak, een aanpak wordt uitgewerkt voor hoogblootgestelde gebieden en voor hooggevoelige groepen. Dit is niet nieuw; veel grotere gemeenten hebben al langere tijd beleid gericht op relatief hoogblootgestelde locaties of kwetsbare bestemmingen. Bestaande initiatieven worden bij de aanpak betrokken. Op basis van de uitgevoerde verkenning naar hoogblootgestelde gebieden door het RIVM (groen) zal de komende periode worden gestart met een vijftal gebiedsgerichte pilots (geel). Na de pilots kan worden overgegaan tot de uitvoering van een gebiedsgericht plan (blauw).

Stappen gebiedsgericht aanpak hoogblootgestelde locaties



1 Hoogblootgestelde locaties - pilots

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 Rijksoverheid 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 indien nodig samen als de inspanningen en de bronnen daarom vragen.

RIVM heeft in 2020 en 2021 een eerste analyse uitgevoerd van hoogblootgestelde gebieden in Nederland. Gekeken is naar gebieden waar de gezondheidsschade door een gecombineerde blootstelling aan NO₂ en fijnstof relatief hoog is. Ook is gekeken naar gebieden waar de concentratie luchtvervuiling bij bestaand beleid in 2030 nog hoger is dan de WHO-advieswaarden. 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. Wel is gebleken dat in sommige gebieden de blootstelling hoger is dan in andere, voornamelijk als gevolg van lokaal aanwezige bronnen. Het RIVM adviseerde daarom om als vervolgstap een aantal gebiedsgerichte pilots voor verschillende type gebieden met relatief hoge blootstelling uit te voeren.

De pilots hebben tot doel om meer in detail de bijdrage van verschillende bronnen aan de gezondheidseffecten te onderzoeken en om te onderzoeken hoe een effectieve gebiedsgerichte aanpak er voor de verschillende gebieden uit kan zien en wat de bijdrage van verschillende maatregelen én van partijen hieraan kan zijn.

De stuurgroep heeft besloten om met vijf gebiedsgerichte pilots te starten op basis van voorstellen van gemeenten en provincies. In 2022 volgen startgesprekken waarin andere

afspraken worden gemaakt over de uitvoering en een definitief besluit om de pilots uit te voeren. Het gaat om de volgende pilots:

- 1) de gemeente Leiden en
- 2) provincie en gemeente Utrecht: pilot in binnenstedelijk gebied waarin een hoge bijdrage van onder andere verkeer centraal staat.
- 3) Regio IJmond (provincie Noord-Holland en gemeenten Beverwijk, Velsen en Heemskerk): pilot in complexe industriële gebieden.
- 4) Gemeente Tilburg: pilot voor een gebied waar binnenvalt een van de grootste bronnen is. Tot slot
- 5) provincie Groningen: pilot in laagblootgesteld gebied met verhoogde concentraties luchtvervuiling door lokale bronnen in de regio Delfzijl.

Wanneer het eindproduct voor de pilots meer vorm krijgt, zal met de themagroep Landbouw worden onderzocht waar er kansen zijn om ook het thema landbouw te betrekken.

Trekker Overige stakeholders Planning

Ministerie van IenW en RIVM.
Gemeenten, provincies met hoogblootgestelde gebieden en GGD.
2021: het RIVM heeft een analyse van hoogblootgestelde gebieden in Nederland uitgevoerd. Conclusie was dat het vanuit gezondheidskundig oogpunt niet mogelijk is om hoogblootgestelde gebieden aan te wijzen. Vervolgens is, conform het advies van het RIVM en de conclusie van de themagroep hoogblootgestelde gebieden en gevoelige groepen, een uitvraag gedaan voor pilots met als doel om een aanpak per gebiedstype (bron) uit te werken.
2022: start met uitvoering van vijf gebiedsgerichte pilots, met als doel om te komen tot een aanpak per gebiedstype met aanvullende maatregelen en/of nadere afspraken over samenwerking.

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 indien 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.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Ministeries VWS, GGD GHOR Nederland, gemeenten, provincies, RIVM, vertegenwoordigers van gevoelige groepen.
Planning	2020: verkenning (uitgevoerd). 2021: start uitwerking advies gevoelige-bestemmingenbeleid. 2022: verdere uitwerking en vaststelling advies gevoelige-bestemmingenbeleid en eerste verkenning naar wensen en mogelijke aanvullende initiatieven gericht op hooggevoelige groepen.
Beoogd effect	Inzicht in vermindering overlast voor hooggevoelige groepen door een doelgerichte beleidsaanpak.

In 2020 is een verkenning uitgevoerd van bestaand beleid gericht op gevoelige bestemmingen. In 2021 is Rijkswaterstaat, in samenwerking met GGD Nederland, gemeenten, provincies, Rijksoverheid en gezondheidsorganisaties, gestart met het uitwerken van een advies uit over gevoelige-bestemmingenbeleid en mogelijk aanvullende initiatieven om negatieve gezondheidseffecten bij hooggevoelige groepen te verminderen. Daarbij zijn de kennis en ervaring vanuit bestaand beleid betrokken, zoals richtlijnen voor gevoelige bestemmingen. Eind 2021 is het eerste concept van een advies over gevoelige-bestemmingenbeleid voor SLA-gemeenten opgesteld. In 2022 wordt het advies verder aangescherpt en aangevuld met actuele kennis uit aanpalende lopende trajecten. Eind 2022 zal het SLA-advies gevoelige bestemmingen worden vastgesteld.

6

Mobiliteit

Het wegverkeer droeg in 2016 gemiddeld voor 32% bij aan de negatieve gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen. De belangrijkste bijdrage is afkomstig van (oudere) dieselloertuigen. 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 steekproefprogramma 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. Vanuit de stikstofaanpak is in 2020 een forse extra impuls gekomen voor het versnellen van verduurzamingen van de transitie naar emissieloos vervoer.

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

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 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 luchtmissies 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	Eind 2022: oplevering van een eerste verkenning.
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) diesel voertuigen 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.

Rijksoverheid, gemeenten en provincies nemen 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 heeft plaatsgevonden in de tweede helft van 2021.

Trekker	Alle deelnemers aan het SLA.
Overige stakeholders	Bedrijfsleven, kennispartijen en milieu en/of gezondheidsorganisaties.
Planning	Vanaf 2021 doorlopend.
Beoogd effect	Versneld verschonen van het (weg)verkeer door het stellen van eisen en stimuleren van verdergaande verschoning en door innovatie in de aanbestedingen en inkoop van voertuigen en transportdiensten.

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 wordt geen nieuwe APK-controlepunt ingevoerd, maar wordt voor dieselauto's met roetfilter de bestaande APK-controle van de emissies volgens een meer effectieve controlemethode uitgevoerd, zodat de bestaande regels beter kunnen worden gehandhaafd. Vooruitlopend hierop worden roetfiltertesten uitgevoerd bij wegkantinspecties door de politie.

De nieuwe APK-test voor controle van roetfilters wordt vanaf 1 juli 2022 ingevoerd. Momenteel treft de RDW hiervoor de laatste voorbereidingen. Het Nederlands Meetinstituut NMI heeft inmiddels zeven typen deeltjestellers goedgekeurd. De fabrikanten zijn nu in de fase van het uitleveren van deeltjestellers aan APK-bedrijven. Vooruitlopend op invoering van de nieuwe test op 1 juli 2022 worden op beperkte schaal roetfiltercontroles uitgevoerd bij wegkantcontroles. Naar verwachting zullen circa 100.000 dieselauto's niet voor de roetfiltertest slagen.

Op 22 maart 2022 is aan de Tweede Kamer gerapporteerd over opties om oudere benzineauto's met een niet goed werkende driefwegkatalysator op te sporen. Mogelijkheden zijn onder meer herinvoering in de APK van een zo mogelijk verbeterde emissietest voor controle van driefwegkatalysatoren voor benzineauto's en intensivering van het markttoezicht op de verkoop van vervangingskatalysatoren voor benzineauto's. Het komend jaar gaat TNO verder onderzoek doen naar hoe een verbeterde APK-emissietest voor benzineauto's er precies uit zou kunnen zien en welk NO_x-reductie-effect hiermee zou kunnen worden gerealiseerd.

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. Indien 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 effect-schatting zitten in de effectiviteit van de handhaving en de huidige omvang van de manipulatie. De ILT gaat op korte termijn controles initiëren.

Trekker	Rijksoverheid.
Overige stakeholders	ILT.
Planning	2021 – 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 fijn stof en NO_x en het versnellen van de invoering van niet-fossiel rijden.

Op basis van de herziene Eurovignetrichtlijn zullen de tarieven worden gedifferentieerd naar CO₂-emissie waarbij korting zal worden gegeven aan emissieloze voertuigen. Als de Eerste Kamer de Wet vrachtwagenheffing aanneemt, starten de betrokken uitvoerende diensten en private partijen met de realisatie van het heffingssysteem. Voor het terugsluizen van de netto-opbrengsten naar verduurzaming en innovatie van de vervoerssector wordt in deze fase het uitvoeringsplan vastgesteld. Ook voert Bureau ICT-toetsing een toets uit. De vrachtwagenheffing en de terugsluis gaan naar verwachting circa 4 jaar na afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel van start. Het verwachte effect is beperking van de uitstoot van CO₂,

fijnstof en NO_x en de versnelde invoering van niet-fossiel rijden.

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 emissie-loze voertuigen.

3d Autobelastingen

SLA-maatregel 9 Mobiliteit

De Rijksoverheid onderzoekt mogelijkheden voor het verder reduceren van negatieve gezondheidseffecten van luchtmissies bij de vormgeving van de autobelastingen.

De stimulering van emissievrije personenauto's wordt tot en met 2025 gecontinueerd. In het coalitieakkoord is daarnaast afgesproken om de BPM-vrijstelling van bestelauto's voor brandstof voertuigen gefaseerd af te bouwen tot deze in 2026 is afgebouwd. Daarnaast is in het Coalitieakkoord afgesproken om in 2030 een systeem van Betalen Naar Gebruik (BNG) in te voeren. Het verwachte effect is de beperking van de uitstoot van fijnstof en NO_x en de versnelde invoering van niet-fossiel rijden. Daarnaast worden de bijzondere regelingen in de BPM en MRB momenteel geëvalueerd. Daarbij worden de effecten van deze regelingen op de milieu- en klimaatdoelen meegenomen.

Trekker	Rijksoverheid.
Overige stakeholders	Nader te bepalen.
Planning	Tot 2025 stimulering emissievrije personenauto's. Start afbouw BPM bestelauto's in 2024 en eindigt in 2026. Invoering BNG in 2030.
Beoogd effect	Gezondheidseffecten van luchtmissies 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.

Aanscherpen van Europese emissienormen is de meest effectieve manier om de emissies in mobiliteit verder te laten dalen. De Rijksoverheid zet daarom in op verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor voertuigen om de uitstoot van verontreinigende stoffen door het verkeer sterk te verlagen.

Op 20 juli 2022 wordt het voorstel van de Europese Commissie verwacht voor een nieuwe Euronorm voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen (Euro 7) en voor de zware bedrijfsvoertuigen zoals vrachtauto's en bussen (Euro VII). Deze emissienorm is de opvolger van de huidige Euro 6/VI-emissienorm. Nederland heeft op 10 januari 2022 een non-paper met de Europese Commissie gedeeld, waarin Nederland de Commissie oproept tot strengere emissieregeling in het kader van Euro 7/VII.² In het non-paper pleit Nederland voor:

1. het belang van een zo spoedig mogelijke introductie van een Euro 7/VII norm;
2. uitbreiding van praktijktesten naar alle rij-omstandigheden («all driving conditions»);
3. handhaving van praktijkemissies over de levensduur van een voertuig (*life time compliance*) en een verdere verbetering van monitoring en toezicht;
4. nieuwe emissiegrenswaarden voor momenteel niet-gereguleerde luchtverontreinigende stoffen (waaronder ammoniak (NH₃));
5. Eén emissie-eis op het technisch laagst mogelijke niveau voor alle personenauto's, ongeacht de brandstof.

Trekker	Rijksoverheid.
Overige stakeholders	Onder meer Europese Commissie.
Planning	Doorlopend. In 2022 wordt het voorstel voor Euro 7/VII verwacht.
Beoogd effect	Strenger bronbeleid waardoor snellere verschoning van vervoer optreedt.

² Kamerstuk, vergaderjaar 2020 – 2021, 22112, nr. 2973.

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. Streefdoel uit het Schone Lucht Akkoord (SLA) is om de negatieve gezondheidseffecten van luchtemissies (NO₂ en fijnstof) van mobiele werktuigen in 2030 met minimaal 75% te hebben verminderd ten opzichte van 2016, waaronder het streven naar emissieloze bouwlogistiek en het gebruik van zero- en lage emissie mobiele werktuigen in de stad. Daarbij is tevens de afspraak gemaakt om met de medeoverheden om in 2030 zoveel mogelijk klimaatneutraal en circulair te werken (werktuigen, materiaalketens), inclusief aanbestedingen en standaardisatie van uitvragen.

Op dit moment is een aanzienlijk deel van de mobiele werktuigen nog niet voorzien van een effectief roetfilter. Daarnaast komen bij oudere machines, bij het stationair draaien van de machines en bij het niet goed functioneren van nageschakelde technieken (zoals katalysatoren) veel NO_x-emissies vrij. In de periode tot 2030 is daarom een belangrijke gezondheidswinst te behalen door zo snel als het mogelijk, haalbaar en betaalbaar is de emissies van vervuilende mobiele werktuigen te reduceren.

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. De Rijksoverheid werkt in samenhang met het Klimaatakkoord en de stikstofaanpak aan een programma voor Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Hierbij wordt gekeken naar de best passende instrumentenmix van enerzijds subsidies voor de aanschaf en ontwikkeling van schoon en emissieloos materieel en anderzijds borging van emissiereductie en de aanscherping van aanbestedingscriteria. Ook wordt bezien hoe een effectieve aanpak kan worden ingericht om praktijkemissies te meten, de inzet van werktuigen en bouwlogistiek voertuigen te monitoren en toezicht te houden op de doorwerking van maatregelen in de praktijk. Dit om te zorgen dat de gewenste emissiereducties in de praktijk ook daadwerkelijk optreden.

Samenhang met ander rijksbeleid en stakeholderinitiatieven

Ook vanuit het Klimaatakkoord, de strategie 'Naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuurprojecten' (KCI) en de stikstofaanpak ten behoeve van natuurdoelen wordt gewerkt aan het terugdringen van emissies van mobiele werktuigen. Er is veel overlap en synergie tussen deze trajecten. Maar er zijn ook verschillen. Het SLA richt zich op

gezondheidseffecten van fijnstof en NO₂. De stikstofaanpak voor mobiele werktuigen richt zich op het verminderen van de stikstofemissies van NO_x van werk-, vaar- en voertuigen in de bouw.

Het Klimaatakkoord richt zich weer op het reduceren van CO₂-emissies. Ook het aantal partijen waarmee afspraken zijn gemaakt verschillen. In het SLA zijn dit medeoverheden, en in het Klimaatakkoord zijn dit medeoverheden, het bedrijfsleven en belangenorganisaties.

Dit heeft geleid tot een breed gedeelde wens vanuit SLA-partijen, bedrijfsleven en politiek om te werken aan één programma met één routekaart waar de verschillende beleidsdoelen en initiatieven in samenkomen. In 2022 geeft de Rijksoverheid hier invulling aan in samenwerking met hiervoor genoemde partijen.

Samenwerking hierin is cruciaal. Doordat partijen dezelfde standaarden hanteren en door een langetermijnperspectief te bieden, ontstaat een gelijk speelveld en wordt zekerheid geboden aan marktpartijen om te investeren in schonere en emissieloze mobiele werktuigen.

Daarnaast zijn er 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).

Maatregelen vanuit het Schone Lucht Akkoord

Voor mobiele werktuigen zijn in het SLA afspraken opgenomen. Deze zijn hier verder uitgewerkt in maatregelen. De maatregelen laten zich onderverdelen in drie sporen. Een vierde spoor over het publiekrechtelijke kader is nog in ontwikkeling en wordt in 2022 aan de uitvoeringsagenda toegevoegd.



Spoor 1: Routekaart

Binnen SEB wordt de routekaart voor de bouw ontwikkeld waarin ook de uitwerking wordt meegenomen van de SLA-doelen voor mobiele werktuigen voor de bouw. Vanuit het SLA wordt er vanuit de werkgroep met daarin Rijkswaterstaat en de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht input gegeven aan deze routekaart en daarmee geeft het een invulling aan de SLA-maatregelen 1, 2 en 5.

Via de samenwerking tussen SLA en SEB worden alle onderdelen die van belang zijn voor het behalen van de doelstellingen meegenomen.



Spoor 2: Contracteren en handhaven

Dit spoor wordt gezamenlijk opgepakt met SEB. Binnen dit spoor geven de provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en de gemeenten Rotterdam, Utrecht, Arnhem en Heerlen invulling aan SLA-maatregelen 3, 4 en 6.



Spoor 3: Internationaal

Binnen dit spoor geeft het ministerie van IenW invulling aan SLA-maatregel 7.

1 Routekaart naar emissieloze mobiele werktuigen (spoor 1)

1a Onderzoek naar ingroeipad (routekaart) voor schoon en emissieloos bouwmaterieel

SLA-maatregel 2 Mobiele werktuigen

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 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 stikstof-aanpak 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.

Het startpunt voor de aanbestedingen bij SLA-deelnemers is dat bij alle nieuwe aanbestedingen een ambitieniveau wordt gevraagd dat minimaal overeenkomt met de MVI-criteria zoals gepubliceerd op de website van PIANOo. De grootste winst is te behalen door samen met mede-overheden 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.

In de routekaart SEB komen de beleidsdoelen voor luchtkwaliteit en gezondheid, natuur en klimaat samen. In de themagroep Mobiele werktuigen werken partijen de input vanuit het luchtkwaliteits- en gezondheidsperspectief uit. Daarbij wordt onder andere onderzocht of mobiele werktuigen zonder roetfilter uit stedelijke gebieden kunnen worden geweerd. De uitgangspunten (en daaruit volgende elementen voor een routekaart vanuit het gezondheids-perspectief) worden ingebracht bij de ontwikkeling van de routekaart SEB die de Rijksoverheid in samenwerking

met partijen opstelt. Voor de inzet van de Rijksoverheid is deze routekaart bepalend. De bredere routekaart kan verdergaan dan alleen vanuit luchtkwaliteit en gezondheid nodig is. De routekaart wordt voorgelegd aan de Stuurgroep van het SLA, waarna deze in 2022 wordt vastgesteld. Na vaststelling nemen SLA-partijen de afspraken over in hun uitvoeringsplannen.

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	Begin 2021: vaststelling van uitgangspunten en plan van aanpak voor de ontwikkeling van de routekaart. Tweede helft 2022: vaststelling van routekaart.
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 afkomstig van bouwmaterieel.

1b 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 logistiek, evenementen, groenbeheer, infra- en bouwwerken.

In twee pilots (Amsterdam en Utrecht) zijn de mogelijkheden onderzocht om lichteisen op te nemen in vergunningen en milieuzones. De eerste pilot is in november 2020 uitgevoerd in Amsterdam-West: via de Algemene Plaatselijke Verordening worden vervuilende dieselaggregaten in de pilot verboden. In de gemeente Utrecht heeft een onderzoek gelopen naar de juridische haalbaarheid om een minimale emissienorm te verplichten via omgevingsvergunningen in plannen rond bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC).

Trekker	Gemeente Amsterdam en gemeente Utrecht.
Overige stakeholders	Bedrijfsleven, andere (SLA-)gemeenten en provincies, het ministerie van IenW.
Planning	2020: start van de pilot in Amsterdam en het haalbaarheidsonderzoek in Utrecht. 2022: evaluatie van de ervaringen en delen daarvan. Bekeken wordt of de aanpakken toepasbaar zijn voor andere gemeenten en of aanvullend onderzoek, aanvullende maatregelen en andere pilots nodig zijn. De resultaten worden ingebracht in en afgestemd met de bredere opdracht voor de verduurzaming van de bouw en gedeeld voor een bredere toepassing in andere gemeenten.
Beoogd effect	Emissiereductie, met name in gebieden met hogere blootstelling, door het opnemen van emissie-eisen of andere bepalingen in vergunningen of milieuzones.

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 stellen in 2021 in afstemming met bedrijfsleven, kennispartijen en milieu en/of gezondheidsorganisaties een routekaart voor schoon en emissieloos bouwen vast met afspraken over de periodieke aanscherping van de eisen en gunningscriteria in de periode naar 2030.
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.

2 Contracteren en handhaven (spoor 2)

2a 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, zodat (markt)partijen zich kunnen voorbereiden op toekomstige aanscherping van de criteria.

Onderdeel van de routekaart, zoals beschreven in 1a, is de stapsgewijze aanscherping van gunningscriteria in aanbestedingen. Na het vaststellen van de routekaart volgt aanpassing van de MVI-criteria. De Stuurgroep van het SLA besluit over de toepassing binnen het SLA. Zolang aanvullende afspraken over de periodieke aanscherping niet zijn gemaakt, gelden de luchtgerelateerde criteria zoals geformuleerd op de website van PIANOo als minimum.

2b 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.

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 Akkoord is dat alle deelnemers voor aanschaf van materieel en aanbesteding van werken minimaal de geformuleerde eisen en stimulerende bepalingen zoals geformuleerd in 2a 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.

Diverse gemeenten zijn al begonnen met het uitvoeren van pilots om de mogelijkheden te verkennen en toe te passen om emissies van eerdergenoemde voertuigen te reduceren. De uitkomsten van deze pilots geven een eerste beeld in praktische uitvoerbaarheid en handhavingsmogelijkheden binnen aanbestedingen. In het verleden is ruimschoots aandacht geweest voor deze bronnen, bijvoorbeeld via de Green Deal Het Nieuwe Draaien.

Relevante onderdelen van de huidige MVI-criteria-tool:

1. Emissienormen (stagenormen)
2. Energiebesparing: toepassen van Het Nieuwe Draaien en stimuleren van energiebesparing zoals Load sensing technologie, standkachel, ecomodus, snelheidsbegrenzer (dumpers) en instelbare bandenspanning.
3. Structureel en hoogwaardig onderhoud
4. Stimuleren van de inzet van hybride of elektrische mobiele werktuigen of werktuigen op waterstof.

Trekker	Toepassing door alle SLA-deelnemers. De Rijksoverheid evalueert en past periodiek de MVI-criteria aan; de themagroep deelt kennis en ervaring over de toepassing met de overige SLA deelnemers.
Overige stakeholders	Bedrijfsleven, initiatieven vanuit klimaat- en stikstofbeleid.
Planning	Vanaf 2022: Rijksoverheid, gemeenten en provincies nemen in aanbestedingen waarbij mobiele werktuigen worden ingezet, aanbestedingseisen en gunningscriteria op die minimaal vergelijkbaar zijn met de MVI-criteria. De Rijksoverheid herijkt periodiek de MVI-criteria-tool en neemt daarin de stapsgewijze aanscherping van de criteria op zoals opgenomen in de routekaart (zie 1b).
Beoogd effect	Voorbeeldfunctie vanuit overheden voor hun eigen inkoop, stimulans van het versneld verschonen van het materieelpark en ingroei van emissieloos materieel.

2c Onderzoek naar mogelijkheden voor handhaving emissie-eisen en ontwikkeling 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 zo nodig een keuringssystematiek 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 lucht-emissies op te nemen in de systematiek en certificering van de CO₂-prestatieladder.

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. Uit onderzoek van TNO blijkt dat bij afnemend functioneren van bijvoorbeeld het roetfilter of de SCR-katalysator of bij het geheel uitgeschakeld zijn daarvan, de emissies sterk toenemen.

Op dit moment is nog onvoldoende zicht op de praktijk-emissies. 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.

Bij de uitwerking van de routekaart SEB wordt een gezamenlijk plan van aanpak opgesteld om invulling te kunnen geven aan controle van de inzet en de emissies in verband met toezicht en handhaving mobiele werktuigen. Bij de uitwerking van de mogelijkheden om emissie-eisen te handhaven en de daarbij behorende keuringssystematiek worden in ieder geval de volgende onderdelen betrokken:

- **registratie** van mobiele werktuigen per bouwplaats via een webbased monitoringstool;
- **handhaving** door controle op welke machines worden ingezet;
- **monitoring** van de inzet en emissies door uitlezing op afstand via software en hardware in werktuigen;
- **keuringsmomenten** van de emissies ter plaatse.

De gemeenten Rotterdam, Amsterdam en Arnhem en de provincie Gelderland zijn betrokken vanuit de uitvoering van pilots met als focusgebied monitoring en handhaving. Daarnaast is de branchevereniging van leveranciers van bouwmachines BMWT betrokken vanuit de expertise rond keuring.

Trekker	Ministerie van IenW, de gemeenten Rotterdam, Amsterdam en Arnhem en de provincie Gelderland.
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, BMWT, bouwbedrijven, kennisinstellingen.
Planning	2021: start van de pilots medio 2021: de Rijksoverheid stelt met de SEB werkgroep Doelbereik een aanpak voor toezicht en handhaving op. In het derde kwartaal van 2022 is bekend hoe toezicht en handhaving worden ingericht.
Beoogd effect	Het borgen van de effectiviteit van maatregelen gericht op het verduurzamen van mobiele werktuigen en het blijvend voldoen aan emissienormen.

3 Internationale inzet (spoor 3)

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. 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

Maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord

Bij de sector industrie wordt in de uitvoering van SLA-maatregelen door Rijk, provincies en gemeenten geregeld ook breder gekeken dan alleen naar fijnstof, ammoniak en stikstofoxiden, omdat ook andere luchtverontreinigende stoffen die de industrie uitstoot, een belangrijke invloed kunnen hebben op de (lokale) luchtkwaliteit.

Voor de industrie zijn 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

Binnen 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) op het moment dat er een vergunning moet worden opgesteld of geactualiseerd.



Het Rijk zal het bevoegd gezag hierbij faciliteren. 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 zogenoemde algemene regels worden aangepast op basis van haalbaarheidsonderzoek.

Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregelen 6, 7 en 9.



Spoor 3: Internationale inzet

Het Rijk zet zich in Europa in op ambitieus bronbeleid. Het gaat daarbij om onderhandelingen op het vlak van de richtlijn luchtkwaliteit, IED (plus BREF-herzieningen) en de NEC-richtlijn.

Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregel 10.

Naast deze maatregelen zijn er verschillende klimaatmaatregelen die bijdragen aan een goede luchtkwaliteit. Bij deze klimaatmaatregelen voert het ministerie van EZK het beleid.

Als het relevant is, wordt hierover 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 de maatregelen, pilots, een kennisagenda en de doorontwikkeling van het beleid. Daarbij is de nadrukkelijke wens geuit om het luchtkwaliteitsbeleid in 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 richtlijn, 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 zetten toe de resultaten van de hieronder genoemde pilot³, 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 laag vergunnen in beleid van provincies en gemeenten kan 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. Ook zorgt het voor harmonisatie in de vergunningverlening binnen Nederland

Trekker	Themagroep Industrie.
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, gemeenten, provincies en omgevingsdiensten.
Planning	2020 – 2022.
Beoogd effect	Lokaal vastgesteld beleid voor emissie-eisen in vergunningverlening.

1c Vrijwillige reductie

Provincies en gemeenten wisselen casussen uit waarin verder is gegaan dan de wettelijk verplichte emissiereductie. Hierin wordt besproken wat de aanpak is, welke motivatie gebruikt is, welke knelpunten er waren en wat de leerpunten zijn. 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 best 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. Rijkswaterstaat actualiseert

³ Pilot industrie: scherp vergunnen en vrijwillige reductie.

in dit kader de factsheets voor reductietechnieken (zie 5) en stellen oplegnotities op voor iedere herziene BREF's (zie 4a). Deze oplegnotities geven informatie over emissieniveaus van veel 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 te bereiken is 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 2021 en 2022 gaat de themagroep industrie na in hoeverre een beter toezicht en handhaving van regelgeving voor de industrie kan leiden tot verdere emissiereductie. Als daar belangrijke kansen uit volgen, wordt daar in de volgende jaren uitvoering aan gegeven. Zo nodig worden er afspraken gemaakt met gemeenten, provincies en omgevingsdiensten om toezicht en handhaving te verbeteren. Ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) biedt een helpende hand hierbij door deel te nemen aan de themagroep industrie en ideeën en suggesties aan te dragen voor een goede uitvoering van de SLA-maatregelen.

Trekker	Themagroep Industrie.
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat leefomgeving, het ministerie van IenW, gemeenten, provincies en omgevingsdiensten, ILT.
Planning	2021 – 2022: zo nodig verbeteren van handhaving; dit is een continu proces tot 2030. 2021 – 2023: monitoring en evaluatie van de maatregelen.
Beoogd effect	Emissiereductie via aanpassing van handhaving.

3 Advisering over toepassen BBT (spoor 1)

SLA-maatregel 5 Industrie

De Rijksoverheid ondersteunt provincies, gemeenten en omgevingsdiensten met kennis en capaciteit 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) adviseert decentrale overheden en omgevingsdiensten 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 samen met vergunningverleners 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. Ook organiseert Rijkswaterstaat bijeenkomsten met als doel kennisuitwisseling en voorlichting over BBT-conclusies.

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 pilot⁴ – 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.

Het bevoegd gezag moet beoordelen of een bedrijf BBT toepast. Hiervoor is kennis nodig over welke reductietechnieken er zijn en waar deze toegepast kunnen worden. De factsheets over reductietechnieken geven informatie over de technische werking en een indicatie van de kosten. Het ministerie van IenW zorgt ervoor dat deze bestaande factsheets aangevuld en geactualiseerd worden.

Trekker	Rijksoverheid (Rijkswaterstaat).
Overige stakeholders	Ministerie van IenW, gemeenten, provincies en omgevingsdiensten.
Planning	2020 – 2021.
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 (SO₂), 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 15 MW voor een vergunningplicht bij biomassastook.

Het ministerie van IenW heeft in 2020 en 2021 gewerkt aan een concept 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 de luchtmodule van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal);
- het actualiseren van de rentevoet voor de kosten-effectiviteitsmethodiek.

Daarvoor zijn verschillende (uitvoerings)toetsen en een openbare consultatie uitgevoerd. In oktober 2021 zijn de wijzigingen voorgelegd aan het parlement. Er wordt gestreefd naar inwerkingtreding gelijktijdig met 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.

⁴ Pilot industrie: scherp vergunnen en vrijwillige reductie.

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 WHO en om deze te ondersteunen met specifiek bronbeleid.

Het Rijk gaat een actieve rol spelen bij de herziening van de RIE. Naar verwachting komt de Europese Commissie in het tweede kwartaal van 2022 met een voorstel, mede in het kader van de 'zero pollution'-ambitie van de Green Deal-strategie van de Europese Commissie. Om emissies naar lucht verder te reduceren zijn ambitieuze emissiegrenswaarden 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 ondersteunt.

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, kunnen als pilot worden ingediend. Denk bijvoorbeeld aan opleiding van vergunningverleners, toezicht en handhavers, of aan inhoudelijke ondersteuning bij vergunningverlening van installaties, die als voorbeeld-case dienen. Dit kan juridische, of technische inhoudelijke ondersteuning zijn, of op vlak van kosteneffectiviteit.

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 in de Uitvoeringsagenda opgenomen.

Integrale benadering

In 2022 wordt bekeken of er behoefte is aan een pilot voor het stimuleren van integraal beleid. Gemeenten en provincies hebben naast luchtbeleid ook te maken met klimaat- en stikstofbeleid. Maatregelen reduceren vaak broeikasgassen, stikstofemissies en luchtverontreinigende stoffen tegelijkertijd. Een dergelijke pilot geeft gemeenten en provincies de mogelijkheid ervaring op te doen met integraal beleid voor de industrie. Een voorbeeld kan zijn het doorrekenen van stikstof- en klimaatmaatregelen op luchtkwaliteit, zodat de opties of pakketten gekozen worden waar alle drie de milieuthema's baat bij hebben. Denk bijvoorbeeld aan het opstellen van een integrale aanpak voor de ontwikkeling van een nieuw bedrijven-terrein.

9

Houtstook en particuliere huishoudens

Luchtvervuiling uit woningen levert 14%⁵ van de gezondheidsschade uit binnenlandse bronnen. Hieronder valt ook houtrook. De emissiecijfers van het RIVM laten zien dat het aandeel van houtstook in de emissies van primair fijnstof (PM_{2,5}) vanwege de gewijzigde wijze van berekenen is toegenomen van 10% naar 23%. Zonder aanvullend beleid zal de relatieve bijdrage toenemen. Met de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord (SLA) wordt een afname van de gezondheidseffecten nagestreefd. De maatregelen in het SLA richten zich op het stoken van hout binnenshuis. Het doel is een dalende trend van emissies naar lucht ten opzichte van 2016. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar de handhaving van overlastsituaties en het creëren van een gezondere leefomgeving voor gevoelige groepen.

De maatregelen

Voor houtstook zijn in het SLA een aantal afspraken opgenomen. Deze zijn hier verder uitgewerkt in maatregelen. Sommige hiervan worden uitgevoerd door provincies en gemeenten als bevoegd gezag. Voor andere maatregelen is het Rijk verantwoordelijk.

De uitstoot van houtkachels kan op verschillende manieren worden aangepakt. De SLA-maatregelen laten zich onderverdelen in drie sporen:

- Spoor 1: Voorlichting en informatie;
- Spoor 2: Regelgeving uitstoot;
- Spoor 3: Handhaving houtrook.

Ook zijn er twee pilots:

- Pilot houtstookvrije/houtstookarme wijken;
- Pilot Stookverbod tijdens een stookalert.



Spoor 1: Voorlichting en informatie

Niet elke stoker is zich ervan bewust dat houtstook de gezondheid van de stoker en de omwonenden negatief kan beïnvloeden. Daarom is bewustwording en voorlichting een belangrijk spoor in het thema houtstook. Gemeenten krijgen de beschikking over voorlichtingsmateriaal over preventie, toezicht en handhaving.

Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregelen 1, 2 en 8 voor houtstook.

⁵ Vanaf 2021 zijn condensables uit houtstook meegenomen in de emissieregistratie.



Spoor 2: Regelgeving uitstoot

Emissie-eisen zijn vastgelegd in EU-regelgeving; uitvoering ligt vast in Nederlandse wetgeving. Emissies van houtstook zijn te reduceren door stimulering van het gebruik van het modernste type kachels en uitfasering van verouderde types.

Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregelen 3, 4, 5 en 11 voor houtstook.



Spoor 3: Handhaving houtrook

Het Rijk gaat in samenwerking met gemeenten werken aan het ontwikkelen van een toetsingskader voor de beoordeling van houtrookoverlast en de gezondheidsimpact.

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 uit de kachelbranche en mogelijke emissiereducerende technieken, en anderzijds om vertegenwoordigers van mensen die de gezondheidseffecten ondervinden. Daarnaast is veel kennis aanwezig bij Omgevingsdiensten, GGD GHOR en kennisinstellingen.

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 en besteedt hierin aandacht 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 via social media aandacht te geven aan de gezondheidsimpact van houtstook.

Het ministerie van IenW heeft in 2019 voorlichtingsmateriaal over houtstook ontwikkeld. Jaarlijks voorafgaand aan het stookseizoen wordt bekeken of en hoe dit materiaal herijkt moet worden. Provincies en gemeenten kunnen het materiaal gebruiken voor hun eigen voorlichting aan burgers. Burgers ontvangen zo informatie over de effecten van houtstook en de mogelijkheden om bewust(er) te stoken.

Trekker

Ministerie van IenW.

Overige

Rijkswaterstaat, RIVM, gemeenten, provincies, Milieu Centraal, Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), Interprovinciaal Overleg (IPO), GGD GHOR.

Planning

Voorjaar: evaluatie met gemeenten. Najaar: herziening van het materiaal, publicatie via iplo.nl.

Beoogd effect

Vermindering van luchtmissies door het actief delen van voorlichtingsmateriaal over gezondheidseffecten en mogelijkheden om luchtmissies te beperken. 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. Daarbij is de ambitie om Nederland tot 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 andere 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 de WUP's.

Waar nodig ondersteunen de ministeries van IenW, EZK en BZK. Informatie staat op <https://regionale-energiestrategie.nl/> en <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/duurzame-energie-opwekken/aardgasvrij/transitie-visie-warmte-en-wijkuitvoeringsplan>.

Trekker	Gemeenten.
Overige stakeholders	Ministeries van IenW, BZK en EZK en provincies.
Planning	2020: start. 2023: afronding RES2.0.
Beoogd effect	Bewustwording van gezondheidseffecten en luchtkwaliteit door het gebruik van houtkachels bij de keuze voor alternatieve verwarmingsbronnen.

Trekker	Ministerie van IenW
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, KNMI, RIVM, provincies en gemeenten.
Planning	Vanaf 2020: jaarlijkse evaluatie. Vanaf 2021: verkenning doorontwikkeling.
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.

1c Stookalert

Maatregel 8 Houtstook

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.

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 openhaarden om niet te stoken bij ongunstige (weers) omstandigheden, omdat de rook dan blijft hangen en overlast geeft voor de stoker en de 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.

In de Stookwijzer (www.stookwijzer.nu) wordt het stookalert vermeld. Jaarlijks zal het stookalert geëvalueerd worden met geïnteresseerde gemeenten en provincies.

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 belangrijke stap naar minder emissies uit kachels. Evenals bij emissie-normen kan een verdere aanscherping in de toekomst de emissies verder terugdringen.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Nederlandse Haarden- en Kachelbranche (NHK), Vlaamse overheid Werkgroep internationale samenwerking, Europese lidstaten.
Planning	Doorlopend.
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 wordt verkend welke aanvullende maatregelen in de Nederlandse situatie kansrijk en effectief kunnen zijn. De eerste publicatie wordt in 2022 afgerond.

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.
Beoogd effect	Inzicht in effecten en haalbaarheid van kansrijke aanvullende maatregelen.

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, en 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.

3 Handhaving houtrook (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 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.

Omgevingsdiensten, gemeenten, het RIVM, GGD GHOR, TNO, Rijkswaterstaat en het ministerie van IenW werken samen aan een actualisatie van het Stappenplan bij houtstookoverlast. Het stappenplan krijgt een nieuwe naam: Routewijzer Houtstook en Overlast. De Routewijzer Houtstook en Overlast biedt gemeenten een handreiking die ze kunnen toepassen bij overlast door houtstook. Ook de mogelijkheden die gemeenten hebben om hun eigen regels in omgevingsplannen op te stellen worden verkend. Bijvoorbeeld het stellen van aanvullende regels voor houtstook.

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 Samenwerking Houtrookonderzoek uitgevoerd.⁶ Uit het onderzoek blijkt dat houtrook te meten is met een continu metende roetmonitor. Voor de toepassing bij handhaving is het nodig dat de bijdrage van individuele kachels aan de blootstelling van de gehinderde kan worden aangetoond. Dat lijkt op basis van het onderzoek met een enkele meting niet mogelijk. De Rijksoverheid gaat met de onderzoekers, gemeenten en stakeholders in overleg om te bezien of andere manieren voor het aantonen van overlast ten behoeve van de handhaving mogelijk zijn.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, gemeenten en provincies, TNO, RIVM, Universiteit Utrecht (IRAS) en GGD Amsterdam.
Planning	Het onderzoek is afgerond; in 2022 wordt bekeken welke vervolgstappen mogelijk zijn.
Beoogd effect	Inzicht in de mogelijke meetmethoden of andere handhavingsmogelijkheden, inzicht in emissies van houtstook en inzicht in gezondheidsimpact van houtstook op burgers.

⁶ RIVM. Samenwerking Houtrookonderzoek. <https://www.rivm.nl/houtrook/samenwerking-houtrookonderzoek>

3c Doorsturen klachten vanuit Stookwijzer naar gemeenten

SLA-maatregel 9 Houtstook

De Rijksoverheid zorgt ervoor dat klachten die via de landelijke website www.stookwijzer.nu binnenkomen worden doorgestuurd naar gemeenten.

De melding van overlast via www.stookwijzer.nu is voor burgers een laagdrempelige manier om aan te geven dat zij overlast ervaren. Burgers kunnen hier hun meldingen over houtstook indienen. De Stookwijzer stuurt de meldingen geautomatiseerd door naar de SLA-gemeenten. Dit geeft gemeenten inzicht in de omvang en mate van de lokale hinder. Ook gemeenten die niet zijn aangesloten bij het SLA kunnen meldingen ontvangen via de Stookwijzer. 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. Hierop reageerden 24 gemeenten die niet zijn aangesloten bij het Schone Lucht Akkoord. In februari 2022 waren er in totaal 110 gemeenten aangesloten bij de Stookwijzer.

Trekker	Ministerie van IenW.
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.

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 acteren bij herhaalde overlast op deze meldingen. Hiervoor kunnen zij in de toekomst gebruik maken van de geactualiseerde Routewijzer Houtstook en Overlast. Bij herhaalde overlast kan voorlichting aan stokers worden gegeven en buurtbemiddeling of handhaving worden ingezet. 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. In de themagroep Houtstook wordt kennis uitgewisseld.

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.

In deze pilot wordt voor minimaal één nieuwbouwwijk en voor een bestaande wijk of buurt onderzocht wat erbij komt kijken om een wijk houtstookvrij/houtrookarm te maken. De pilot richt zich daarbij op particuliere haarden en kachels voor binnenshuis. Partijen onderzoeken de juridische mogelijkheden en praktische uitvoering om houtrook te beperken en houtrookvrije en houtrookarme buurten te realiseren. Het onderzoek geeft zicht op de mogelijkheden voor het stellen van eisen, handhaving en toezicht en meet-protocollen. Ook wordt onderzocht hoe bewoners goed betrokken kunnen worden, wat de impact op gezondheidseffecten en het welzijn van hooggevoelige groepen zoals longpatiënten is en wat mogelijke effecten zijn, bijvoorbeeld op de huizenprijzen. Voor bestaande wijken worden de mogelijkheden onderzocht om uitbreiding van houtstook te voorkomen en om oudere houtkachels uit te faseren en/of te saneren, bijvoorbeeld in wijken die van het gas af gaan: werkt het beter als er een slooppremie wordt ingezet, en kunnen aanvullende eisen (verdergaand dan de Ecodesign-eisen) worden gesteld aan de emissies? Doel is om in 2023 daadwerkelijk houtstookvrije/-arme wijken en buurten te hebben gerealiseerd en deze houtstookvrij te houden ofwel houtrookarm te krijgen en te houden.

Pilot Houtstookarme/ Houtstookvrije Wijken

De gemeenten Utrecht, Helmond en Nijmegen doen mee aan de pilot houtstookarme/houtstookvrije wijken. Hierin onderzoeken de gemeenten welk pakket van maatregelen het meest adequaat is om te zorgen voor zo min mogelijk (overlast van) houtrook en wat erbij komt kijken om een nieuwbouwwijk houtstookarm te maken. De focus ligt op de juridische en praktische mogelijkheden om houtrook te beperken en houtstookarme buurten te realiseren. Iedere gemeente geeft een eigen invulling aan de pilot. In Utrecht ligt 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 onderzoekt de mogelijkheden voor een houtstookarme nieuwbouwwijk. In Nijmegen richt men zich op de bewustwording van de gezondheidseffecten. In Nijmegen-West wordt een proef met een subsidieregeling uitgevoerd.

De gemeenten wisselen jaarlijks hun kennis en ervaringen uit via de themagroep Houtstook, en via de samenwerkingsruimte worden resultaten gedeeld. Bij positieve uitkomsten van de pilot houtstookarme/houtstookvrije wijken verkennen gemeenten de mogelijkheden om dit in hun eigen gemeente toe te passen.

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 – 2023.
Beoogd effect	Minder houtrookemissies 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

Een ambtelijke verkenning naar de mogelijkheden van een stookverbod tijdens een RIVM-stookalert is in 2021 gestart. Een juridisch instrument is (mogelijk) beschikbaar om het verbod in te voeren, maar verdere detaillering is noodzakelijk. De pilot heeft nieuwe inzichten opgeleverd voor de verdere ontwikkeling van beleid – inclusief keuze-mogelijkheden en knelpunten – voor het verminderen van houtstookemissies en overlast middels een stookverbod.

Trekker	Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat en gemeenten
Overige stakeholders	RIVM, Omgevingsdiensten.
Planning	2021 – 2023.
Beoogd effect	Minder houtrookemissies 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.
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 een streven gedefinieerd om een reductie van de emissies van verontreinigende stoffen van de binnenvaart van ten minste 35% in 2035 ten opzichte van 2015 te realiseren.

Een belangrijk deel van de verbetering van de luchtkwaliteit wordt gerealiseerd door de activiteiten binnen de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Binnen deze Green Deal zijn ook middelen beschikbaar gesteld om de uitstoot van schadelijke stoffen naar de lucht en de CO₂-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 en richten zich hiervoor voor een groot deel op het uitvoeren van specifieke lokale maatregelen.

Uitwerking van de zeven afspraken uit het Schone Lucht Akkoord

De zeven SLA-maatregelen voor Binnenvaart en havens worden door de SLA deelnemers opgenomen in decentrale uitvoeringsplannen. Binnen de SLA-pilot schone havens worden de maatregelen verder vormgegeven en uitvoerbaar gemaakt. Dat gebeurt door de themagroep onder leiding van de provincie Zuid-Holland, die verder bestaat uit provincies Utrecht, Gelderland en Zeeland, de gemeenten Rotterdam, Tilburg Schiedam, Nijmegen, Utrecht en Arnhem en het ministerie van IenW.

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

Trekker	Rijksoverheid.
Overige stakeholders	
Planning	Vanaf 2021 is de energiebelasting op walstroom is afgeschaft.
Beoogd effect	Stimuleren van de toepassing van walstroom.

1b Realisatie walstroomvoorzieningen

In de decentrale uitvoeringsplannen hebben partijen aangegeven op welke locaties zij van plan zijn om walstroom te realiseren. In de themagroep Binnenvaart en havens is een inventarisatie gemaakt van bestaande en geplande walstroompunten en vastgelegd in een kennisdocument Walstroom voor andere SLA deelnemers.

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.

De inventarisatie vormt de basis voor een ontwikkelplan dat wordt opgesteld voor de uitrol van walstroom op publieke kades van alle betrokken SLA-deelnemers. De Rijksoverheid heeft vooruitlopend hierop besloten dat alle Rijksligplaatsen in 2030 voorzien moeten zijn van walstroom.

Trekker	Deelnemers aan de themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincie Zuid-Holland en het ministerie van IenW.
Planning	2020–2021: inventarisatie (gerealiseerd – zie kennisdocument). 2022–2023: opstellen ontwikkelplan.
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 systematiek die wordt gebruikt.

Een aantal SLA deelnemers hebben 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. Binnen deze werkgroep gaan SLA-deelnemers actief deelnemen en ondersteuning bieden aan de introductie van het labelsysteem en deze kennis en ervaring met het labelsysteem actief delen binnen en buiten het SLA. De blauwdruk is gereed in het eerste kwartaal van 2023.

Trekker	Themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.
Planning	2022: opstellen convenant. 2022 en 2023: blauwdruk opstellen en verplichtstelling door koplopers SLA deelnemers. 2023: verdere uitrol verplichtstelling en stimuleringsmaatregelen.
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 om luchtmissies 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.

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 luchtmissies als gunningscriteria toepassen bij aanbesteding van infrastructurele werken.

Trekker	Themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.
Planning	2021: verzamelen, testen en verbeteren van gunningscriteria. 2021: handreiking opgesteld voor aanbesteding. 2022–2023: toepassen van gunningscriteria.
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.

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).

Trekker	Themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.
Planning	2021: handreiking elektrificatie eigen vloot opgesteld. 2022–2023: stimuleren van overheden elektrificatie eigen vloot.
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 luchtmissies 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.

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 luchtmissies als gunningscriteria toe bij aanbesteding van veerdiensten en vergunningen voor watertaxi's.

Trekker	Themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.
Planning	2021: verzamelen, testen en verbeteren van gunningscriteria. 2021: handreiking opgesteld aanbesteding. Vanaf 2022: stimuleren toepassen van gunningscriteria door SLA-deelnemers.
Beoogd effect	Toename van hoeveelheid watertaxi's, veerdiensten en pleziervaart met een lagere luchtmissie.

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.

Deze maatregel wordt 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 aansluiten met regionale subsidieprogramma's.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Directie Maritiem van het ministerie van IenW.
Planning	2021 – 2023.
Beoogd effect	Toename van het gebruik van schone motoren door stimuleringsmaatregelen.

Dit Masterplan ondersteunt SLA binnenvaart en haven deelnemers bij het uitvoeren van pilots om hun binnenhavens in 2035 emissievrij te maken. In 2022 gaan deze SLA-deelnemers aan de slag met deze pilots.

Trekker	Themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.
Planning	2021: kennisverzameling en onderzoek, opstellen handreikingen en kennisdocumenten. 2022: opstellen Masterplan Zero-emissie binnenhaven en uitvoering pilots.
Beoogd effect	Binnenhavens zonder emissies naar lucht vanaf 2035.

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.

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.

11

Landbouw

De landbouw draagt 11% bij aan de gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen. Dit komt enerzijds door secundair fijnstof door de uitstoot van ammoniak en anderzijds door primair fijnstof vooral afkomstig van de pluimveehouderij. De emissie van ammoniak is vooral afkomstig van stallen en van 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.

De maatregelen

Voor de landbouw zijn in het SLA een aantal vaste maatregelen opgenomen. Deze zijn hier verder uitgewerkt. Ook zijn er via het thema landbouw een aantal maatregelen opgenomen die tijdens de looptijd van het SLA verder worden uitgewerkt. Maatregelen onder het thema landbouw zijn onder de vaste maatregelen die te vinden onder subnummer a, b, c, etc. De maatregelen komen voort uit drie sporen. Een verdere uitleg van de drie sporen is te vinden in het 'Plan van Aanpak pilot landbouw'.



Spoor 1

Het ontwikkelen van een aanpak voor het beter benutten van al aanwezige emissie reducerende technieken.

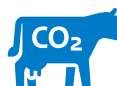
Dit spoor geeft invulling aan SLA-maatregel 5.



Spoor 2

Aanpak voor het verleiden en verplichten van ondernemers voor het nemen van aanvullende maatregelen in bestaande stallen en in nieuwe stallen verdergaand dan de nu al verplichte maatregelen.

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)

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. 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.

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). Deze subsidieaanvraag konden veehouders tot begin 2020 doen. Gemeenten borgen gestopte locaties in het omgevingsplan. Provincies trekken de vergunning (Wet natuurbescherming) in of passen deze aan. De Tweede Kamer is op 30-06-2021 geïnformeerd over de stand van zaken van de Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Kamerstuk 28 973, nr. 244).

Trekker	Ministerie van LNV.
Overige stakeholders	Varkenshouders, gemeenten en provincies.
Planning	De Srv stond tot begin 2020 open, definitieve subsidievaststelling loopt naar verwachting tot begin 2023.
Beoogd effect	Minder emissies door minder varkenshouderijen met behulp van 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 Rijksoverheid maakt met de sector afspraken over integrale, brongericht reducties van emissies. Deze intenties van de sector heeft de sector vastgelegd in sectorplannen. Voor de pluimveesector zijn met het ministerie van IenW extra afspraken gemaakt, zie daarvoor maatregel 3. De plannen hebben een termijn van tien jaar; in 2030 zouden de doelen bereikt moeten zijn. De plannen zijn niet statisch en zijn aan te passen als er nieuwe inzichten ontstaan. Monitoring is onderdeel van de sectorplannen. De minister van LNV heeft over de inhoud van de sectorplannen aan de Kamer gerapporteerd.

Trekker	Ministerie van LNV.
Overige stakeholders	Sector, decentrale overheden voor het vergunningsproces.
Planning	Afspraken zijn gemaakt. Monitoring en meedenken over eventuele bijsturing gedurende looptijd van de sectorplannen (tot 2030).
Beoogd effect	Minder emissies door sectorale afspraken over integrale brongerichte reducties.

3 Reductie primair fijnstof in pluimvee sector

SLA-maatregel 3 Landbouw

De Rijksoverheid heeft met de sector pluimvee-houderij afgesproken dat de emissie van fijnstof binnen tien jaar wordt gehalveerd. De sector neemt haar verantwoordelijkheid voor haar aandeel in de productie van fijnstof (PM₁₀), 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.

De pluimveesector heeft in juli 2021 een plan om primair fijnstof te reduceren ingediend. Doel van het sectorplan is om gezondheidswinst te realiseren, overeenkomend met de te verwachten gezondheidswinst als gevolg van de halvering van de fijnstofemissie in 2030 ten opzichte van 2016. Momenteel wordt uitgezocht of het plan tot voldoende (zekerheid van) fijnstofreductie leidt en uitvoerbaar is. Mocht dit niet het geval zijn, dan stelt het ministerie van IenW wettelijk een generieke reductie-eis vast in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Gemeenten leggen de maatregelen uit het sectorplan vast in vergunningen en/of het omgevingsplan.

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: eventuele 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 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	2023: inwerking in het Bal (Ow).
Beoogd effect	Lagere emissies van fijnstof en ammoniak door biologische pluimvee- en varkensstallen en een meer gelijk 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 emissiearme vloeren bij melkrundvee. Gemeenten en provincies nemen maatregelen om, waar nodig, het toezicht en handhaving te versterken. De Rijksoverheid ondersteunt gemeenten en provincies hierbij.

Kennisoverdracht over emissie-reducerende 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 pilot-deelnemers 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 luchtwasserfabrikanten en toezichthouders een e-learning ontwikkeld over luchtwassers voor toezichthouders en veehouders. Rijkswaterstaat organiseert landelijke bijeenkomsten over toezicht op luchtwassers en het werken met elektronische monitoring. Tijdens deze bijeenkomsten vindt ook afstemming plaats over praktijkrichtlijnen over toezicht. Na een aantal landelijke bijeenkomsten gaan omgevingsdiensten, gemeenten of provincies regionale bijeenkomsten organiseren. De e-learning is geëvalueerd en wordt doorontwikkeld.

Trekker	Rijkswaterstaat.
Overige stakeholders	Omgevingsdiensten, sector en luchtwasserfabrikanten.
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.

Toelichting op 5b en 5c: 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 kunnen nieuwe initiatieven gestart worden.

5b Landelijke aanpak toezicht luchtwassers (spoor 1)

De provincie Overijssel voert in samenwerking met omgevingsdiensten een toezichtactie uit. Toezichthouders houden in 2020 en 2021 toezicht op de werking van luchtwassers via elektronische monitoring. Deze toezichtactie geeft input voor een landelijke aanpak. De aanpak wordt in 2022 geëvalueerd. Een advies over bredere uitrol wordt daarna aan de Stuurgroep SLA verzonden.

Trekker	Provincie Overijssel.
Overige stakeholders	Omgevingsdiensten en provincies die agrarische controles uitvoeren, agrarische sector (veehouderijen en leveranciers van luchtwassers).
Planning	Planning 2020 – 2021; vervolg in 2022.
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. Sinds eind 2017 worden 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 Intensivering toezicht veehouderij (ITV) was tweeledig:

1. Inzicht krijgen in naleefgedrag ("voldoet iedereen aan de regels")
2. Beschikken over een actueel beeld van de veehouderij sector.

De opbrengst van het ITV project biedt handvatten voor verdere beleidsontwikkeling, maar is niet de (enige) basis. Het ITV project heeft de veehouderij sector in beeld gebracht en heeft de samenwerking tussen omgevingsdiensten, gemeenten en provincie efficiënter en nuttiger gemaakt. De resultaten van het project over naleving, de data, kunnen provincie breed op dezelfde wijze opgehaald worden. Deze data wordt meegenomen in de doorontwikkeling van risicogericht toezicht en handhaving en is een van de bronnen voor de vorming van beleid. Met dit project zijn 5994 controles uitgevoerd.

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 op de fijnstoflijst⁷. (Onder de Omgevingswet: in de bijlage van de Omgevingsregeling.) Door opname op deze lijst kan de techniek in de hele sector worden toegepast en worden de mogelijkheden vergroot om emissiereductie in de praktijk toe te passen.

Trekker	Praktijkcentrum emissiereductie in de veehouderij (PEV) in opdracht van o.a. 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 in samenwerking 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 de toepassing van deze technieken. Deelnemers wordt gevraagd dit materiaal te gebruiken en ervaringen en casussen actief met elkaar te delen.

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 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. Er wordt nog bepaald welke gemeente dit project zal trekken. In 2021 heeft zich nog geen gemeente aangediend. 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 varkensstallen 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.

⁷ De fijnstoflijst is een lijst met stalsystemen en technieken met bijbehorende emissiefactoren en reductiepercentages die het ministerie van IenW vaststelt op grond van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl).

6 Subsidie Brongerichte Verduurzaming (SBV) stal- en managementmaatregelen (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 kan worden versneld.

Het ministerie van LNV heeft de Subsidiemodule brongerichte duurzame stal- en managementmaatregelen (Sbv) ontwikkeld voor onderzoek naar en ontwikkeling van stal- en managementmaatregelen. De twee modules van de Sbv worden tot en met 2024 gefaseerd opengesteld voor verschillende veehouderijsectoren. RVO zorgt voor de uitvoering van de subsidieregeling. Het ministerie van IenW neemt nieuwe technieken op in de Regeling ammoniak en veehouderijen (vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet in de Omgevingsregeling). 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 [Ondersteunde projecten door RVO | RVO.nl | Rijksdienst](#).

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

SLA-maatregel 7 Landbouw

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 kan worden verankerd en hoe dit bijdraagt aan de reductie van emissies.

7a Inzet meetsensoren en mogelijkheden doelvoorschriften (spoor 2)

Aan de Crisis- en herstelwet (Chw) is een mogelijkheid toegevoegd om te experimenteren met sensoren bij veehouderijen in praktijksituaties en het experimenteren met doelvoorschriften. Vergunnen gebeurt op basis van het Chw-experiment van de 21e Tranche. De pilots moeten meer informatie opleveren over de werking van de meetsensoren in de praktijk en het werken met doelvoorschriften om deze door te vertalen naar regelgeving. Dat sluit aan op het advies de Taskforce Versnelling innovatie stalsystemen dat in het voorjaar 2021 is gegeven om te komen tot versnelling van de innovatie van stalsystemen.

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: start eerste experimenten. 2022/2023: Zoeken nieuwe experimenten en vergunningverlening hiervoor.
Beoogd effect	Sneller en beter toepassen van innovatie.

7b Informatie over toepassen CHW-experiment (spoor 2)

Rijkswaterstaat verstrekt informatie aan gemeenten over de toepassing van Chw-experimenten. Dit kunnen experimenten zijn gericht op emissieverlaging op locaties waar extra ingrijpen nodig is. Ook kunnen gemeenten experimenteren met een andere vorm van toezicht en handhaving en met doelvoorschriften. Doelen zijn meer bekendheid met en effectieve toepassing van de nieuwe instrumenten ten behoeve van emissieverlaging op locaties waar extra ingrijpen nodig is. En ten behoeve van het experimenteren met een andere vorm van toezicht en handhaving, met doelvoorschriften.

Trekker	Rijkswaterstaat.
Overige stakeholders	Gemeenten en provincies.
Planning	2020 – 2022.
Beoogd effect	Door meer bekendheid bij gemeenten over de mogelijkheden, meer Chw-experimenten met emissieverlaging als gevolg.

7c *Experimenteren met instrumenten uit CHW-experiment geur en SLA*

Gemeenten gaan via casussen experimenteren met het toepassen van instrumenten uit het Chw-experiment geur en het SLA. Het betreft onder andere het voorschrijven van extra maatregelen in vergunningen of het met maatwerk afwijken van maximale emissiewaarden voor stalsystemen. Gemeenten stellen plannen op voor het effectief inzetten van de nieuwe instrumenten om knelpunten van geur te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Binnen de themagroep wordt aandacht besteed aan kennisontwikkeling en kennisdeling tussen gemeenten. Toepassen van het Chw-experiment door decentrale overheden gebeurt op vrijwillige basis.

Trekker	Gemeenten.
Overige stakeholders	Omgevingsdiensten, sector en omwonenden.
Planning	Chw 21 ^e 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)*

Mede op basis van de ervaringen in de kortetermijnaanpak wordt een bouwsteen voor emissiereductie in het omgevingsbeleid ontwikkeld. Een bouwsteen is een voorbeeldpakket van (juridische) maatregelen. Deze bouwsteen helpt bij het verder uitrollen van succesvolle manieren om de Omgevingswet toe te passen. Hierbij wordt gebruikgemaakt 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	Nader te bepalen.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat.
Planning	2022: nadere bepaling van doel en inzet.
Beoogd effect	Emissiereductie door vastleggen van luchtkwaliteitsbeleid in 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- of Midden-Limburg.
Overige stakeholders	Sector, omwonenden, gemeenten, Rijkswaterstaat.
Planning	Looptijd SLA.
Beoogd effect	Bekendheid bij gemeenten over mogelijkheden om luchtkwaliteit en gezondheid in een omgevingsprogramma te verwerken.

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

Klimaataakkoord

In het Klimaataakkoord 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 Klimaataakkoord als met emissiereductie ten behoeve van gezondheidswinst en natuurbehoud (stikstof). Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) monitort de uitvoering van het Klimaataakkoord.

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

Stikstof hebben allemaal 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. Een uit te werken stalmaatregel wordt integraal opgepakt met de SLA-maatregel voor emissie-eisen voor pluimveestallen. Dit om dubbele investeringen te voorkomen. Tot slot laat het kabinet verkenningen uitvoeren voor de lange termijn. Die hebben vooral betrekking op de periode na 2030.

Met de gebiedsgerichte aanpak stikstof werken provincies samen met het Rijk en gebiedspartners aan het terugdringen van de stikstofbelasting in Natura 2000-gebieden. De aanpak verschilt per gebied, want elk gebied is anders. Provincies bepalen uiterlijk in juli 2023 welke maatregelen nodig zijn om doelen te halen. Daarvoor brengen provincies de komende periode partijen in gebieden bij elkaar. Het uiteindelijke doel is herstel en ontwikkeling van de natuur in combinatie met versterking van de leefbaarheid en de economie van een bepaald gebied.

Opvolging Taskforce versnelling innovatieproces

Op 5 februari 2021 heeft de minister van LNV, mede namens de minister van IenW, het advies van de taskforce versnelling innovatie stalsystemen aan de Tweede Kamer aangeboden. Geadviseerd wordt onder meer om een regieorgaan aan te stellen en pilots in te richten waarin kan worden geoefend met realtime meten en het werken met doelvoorschriften. Taken van het regieorgaan zijn in ieder geval het ondersteunen en evalueren van pilots om de innovatie te versnellen en het inrichten van een tripartiet kennisplatform. Voor de periode november 2021 tot en met mei 2022 heeft de minister van LNV een kwartiermaker ingesteld om onder andere de governance van het regieorgaan in te richten.

In het plan van aanpak landbouw is een aantal experimenten opgenomen waarmee in de praktijk kan worden geëxperimenteerd met het vergunnen van innovaties met doelvoorschriften. In de 21^e Tranche van de Chw, die in het voorjaar van 2021 inwerking is getreden, is de juridische basis gecreëerd.

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 experiment in het kader van de Chw waarmee bevoegde gezagen instrumenten krijgen om geurhinder bij bestaande situaties aan te pakken. De maatregelen zullen vooral op de lange termijn effect hebben. Het Chw-experiment kan ook een positief effect hebben op andere emissies uit stallen, afhankelijk

van de gekozen maatregel. Het Chw-experiment bevat daarnaast instrumenten om emissies van fijnstof en ammoniak te verminderen. In de pilot zijn experimenten opgenomen waarbij gemeenten starten met het gebruik van de experimentele instrumenten tegen geuremissies.

Dierenwelzijn

Vanuit de EU en in de Wet dieren zijn er regels die gericht zijn op het verbeteren van dierenwelzijn. Ook vanuit de maatschappij is hier vraag naar. Dit heeft effect op investeringen binnen de sector en het soort maatregelen. Bij het opstellen van generieke maatregelen houdt de Rijksoverheid rekening met de investeringen die de sector op het gebied van dierenwelzijn vanuit EU-regelgeving moet doen. Dierenwelzijnsmaatregelen kunnen in bepaalde gevallen negatief uitpakken voor emissies van met name ammoniak en fijnstof. Bij het stimuleren van innovatie moet met beide aspecten rekening gehouden worden.

Pilot Vergunningverlening toezicht en handhaving

Gemeenten en provincies willen in 2022 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 door zo scherp mogelijk voorschriften aan de onderkant van de range van best beschikbare technieken (BBT) te verbinden aan bestaande en nieuwe omgevingsvergunningen voor milieu Landbouw. Dit door verder te bouwen op het rapport over strenger vergunnen van KokxDeVoogd⁸: met elkaar onderzoeken hoe dit zou kunnen werken in de praktijk.
- Opleiden van VTH-medewerkers, bijvoorbeeld door middel van coaching.
- Werken met doelvoorschriften bij de vergunningverlening, waarbij gebruik wordt gemaakt van de geboden experimenteerruimte van de Chw.
- Verder doorvertalen van de Omgevingswet op het gebied van VTH.

⁸ Juridische mogelijkheden om te komen tot scherper vergunnen in de veehouderij-branch, adviesbureau KokxDeVoogd, december 2021.

12

EU-beleid en internationale inzet

Ongeveer de helft van de Nederlandse gezondheidseffecten van luchtverontreiniging wordt veroorzaakt door buitenlandse emissies. Ambitieuze 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.

Met de internationale inzet wordt gestreefd naar een sterke afname van de gezondheidsschade door buitenlandse emissies van fijnstof en NO_x en naar aanscherping van Europees bronbeleid voor wegverkeer, industrie, scheepvaart, mobiele werktuigen, landbouw en huishoudens. Hiervoor wordt aangestuurd op een aanscherping van grenswaarden die meer in lijn liggen met de nieuwste advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO).

De maatregelen

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



Spoor 1: Ambitieuze 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: Ambitieuze bronbeleid

Nederland zet bij internationale overleggen in op scherpe emissie-eisen op basis van haalbaarheidsonderzoeken.

Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregelen 2 en 3.

1 Ambitieuus internationaal luchtbeleid (spoor 1)

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 voor PM_{2.5}. Daarbij streeft de Rijksoverheid naar grotere kosteneffectiviteit door ook internationaal meer op gezondheids-winst 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.⁹ Om dat te bereiken, zal de Nederlandse aanpak worden besproken in het kader van de VN-ECE Verdrag inzake langeafstandse grensoverschrijdende luchtverontreiniging (LRTAP) en meer specifiek in het Expert Panel on Clean Air in Cities en de Taskforce Health onder hetzelfde Verdrag.¹⁰

1a Eensluitende boodschap in Europa

De themagroep Internationaal houdt bij welke internationale netwerken er zijn. Daarbij kijkt de themagroep welk moment geschikt is om actief aan te sluiten. In alle communicatie met het Europese netwerk worden duidelijk de drie speerpunten van de Nederlandse aanpak naar voren gebracht:

- toewerken naar de in 2005 uitgebrachte WHO-advieswaarden vanaf 2030 en daarna stapsgewijs naar de in 2021 aangescherpte advieswaarden;
- een gezondheidsbenadering waarbij expliciet rekening wordt gehouden met blootstelling in plaats van enkel te kijken naar grenswaarden op monitoringspunten;
- een multilevel-governance-benadering waarbij alle overheidslagen samenwerken.

Het belangrijkste middel om dit te bereiken is een eensluitende boodschap vanuit Nederland in Europa. De themagroep Internationaal maakt hiervoor een infographic/leaflet in het Nederlands en in het Engels. Hierin wordt deze benadering op een eenvoudige, duidelijke wijze uitgelegd. Deze kan zowel dienen om nog niet aangesloten gemeenten en provincies in Nederland te informeren als om in de internationale discussies steun voor de Nederlandse standpunten te genereren.

Trekker	Provincie Utrecht.
Overige stakeholders	De provincies Gelderland, Noord-Holland, Overijssel, Utrecht, Zeeland en Zuid-Holland, de gemeenten Amsterdam, Arnhem, Nieuwegein, Nijmegen, Rotterdam en Utrecht, Vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG), RIVM en het ministerie van IenW.
Planning	Doorlopend, leaflet mei 2022.
Beoogd effect	Eén heldere en duidelijke boodschap van Nederland aan Europa via de diverse internationale netwerken.

1b Actieve inbreng in internationale besluitvorming

Het Rijk brengt de ambitie voor het internationale luchtbeleid actief in bij de voorbereiding van Europese besluitvorming en werkt actief met coalities van andere lidstaten samen om dit te realiseren. Hiertoe brengt Nederland een non-paper uit met de belangrijkste uitgangspunten waarin de herziening van de Richtlijn Luchtkwaliteit zou moeten voldoen. Verder benadert het ministerie van IenW andere lidstaten regelmatig om ideeën uit te wisselen en te overleggen. Voorafgaand aan Commissie-overleggen en Raads werkgroepen zal het ministerie van IenW overleg plegen met de lidstaten die het dichtst bij het Nederlandse standpunt staan. Hierbij zet het ministerie van IenW zich in om draagvlak voor het Nederlandse standpunt te krijgen en te bekijken waar versterking van elkaars standpunten mogelijk is. De inbreng kan ook plaatsvinden via fracties en/of leden van het Europees Parlement binnen de ruimte die daarvoor bestaat.

Nederland biedt in november 2023 onderdak aan het 4^e Clean Air Forum. De Europese Commissie bepaalt gedeels het programma, maar Nederland kan daarin ook zeker accenten aanbrengen. Mogelijk wordt aan het programma een 'veldexcursie' toegevoegd voor hoog-ambtelijke en politieke deelnemers vanuit de EU. De onderhandelingen tussen Raad en Europees Parlement over de herziening van de Richtlijn Luchtkwaliteit kunnen dan in een cruciale fase zijn. Wat de nationale context betreft: het Schone Lucht Akkoord bevindt zich in 2023 aan het eind van het eerste Uitvoeringsprogramma.

⁹ Afgerond. De Tweede Kamer is over de resultaten van deze Clean Air Dialogue in een brief geïnformeerd.

¹⁰ Op zich afgerond, maar krijgt daarnaast verder vervolg (zie 1d).

Op de conferentie kan Nederland – bijvoorbeeld met een side-event – de bereikte resultaten delen met de andere EU-lidstaten.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Overige lidstaten, Permanente Vertegenwoordiging van Nederland in Brussel.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Groter draagvlak voor Nederlands standpunt door actieve inzet en aansluiting bij lidstaten met vergelijkbare standpunten.

1c Samenwerking in de Benelux

Een van de hoofddoelen uit de politieke verklaring die in november 2021 door alle Benelux-partners is ondertekend, is dat er meer dan voorheen samen opgetrokken wordt in de Europese arena. Dit kan bijvoorbeeld via het uitdragen van overeenkomende of gemeenschappelijke standpunten. Voor de korte termijn zal dit met name gericht zijn op de herziening van de EU Richtlijn Luchtkwaliteit en de EU Richtlijn Industriële Emissies. De Commissievoorstellen daarvoor worden in de loop van 2022 verwacht.

Het tweede hoofddoel is dat de interne samenwerking zwaarder wordt aanzet. Daarbij gaat het om het uitwisselen van kennis en informatie over meten en modelleren, het informeren en het vergroten van betrokkenheid van de bevolking, en succesvolle beleidsmaatregelen voor bepaalde bronnen van vervuiling, zoals houtstook. Op 23 maart 2022 wordt vanuit het Benelux-secretariaat in Brussel een conferentie AIR Health georganiseerd. De overige activiteiten in 2022-2023 worden door een Benelux-werkgroep voorbereid en uitgevoerd, aangestuurd door het Gemeenschappelijk Werkprogramma 2021–2024 van de Benelux.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Overige Benelux-partners.
Planning	Conferentie op 23 maart 2022; overige activiteiten doorlopend.
Beoogd effect	

1d VN-ECE Air Convention

Het Rijk heeft bij de deelnemende landen aan het VN-ECE Verdrag inzake grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand (Long-Range Transboundary Air Pollution (LRTAP) oftewel Air Convention) de Nederlandse aanpak aan de orde gesteld. Dit krijgt een vervolg omdat inmiddels de eerste voortgangsmonitoring van het SLA is uitgebracht. De Nederlandse SLA-aanpak en de resultaten daarvan worden gepresenteerd op de informele bijeenkomst van de Working on Strategies and Review (WGSR), het op een na hoogste orgaan in de Air Convention, dat

eind september 2022 op uitnodiging van en in Nederland bijkomt. Hieraan voorafgaand wordt medio 2022 een Engelstalig artikel over het SLA plus de resultaten daarvan gepubliceerd en breed verspreid.

Trekker	Ministerie van IenW/RIVM.
Overige stakeholders	Overige partijen bij LRTAP, inclusief de EU-lidstaten.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Meer bekendheid van en draagvlak voor de Nederlandse aanpak bij internationale overleggen.

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, van de emissie-eisen en de effectiviteit in de praktijk voor het wegverkeer, mobiele werktuigen en binnenvaart, voor houtkachels, landbouw en duurzame inkoop. Waar mogelijk en kansrijk betreft 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.

Het rijk stemt de inzet op ambitieus Europees bronbeleid af met andere duurzaamheidsdoelen, zoals klimaatdoelen en transitieagenda's en beleid voor verduurzaming van de landbouw en de veehouderij. De provincies en gemeenten verspreiden via hun eigen kanalen dezelfde boodschap als het Rijk en treden bovendien adviserend op naar het Rijk. Inmiddels heeft de Rijksoverheid al met een duidelijk non-paper een eerste actieve bijdrage geleverd aan het tot stand brengen van ambitieuze Euro 7/VII emissienormen.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Overige lidstaten, Permanente Vertegenwoordiging van Nederland in Brussel.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Groter draagvlak voor Nederlandse standpunten door actieve inzet en aansluiting bij lidstaten met vergelijkbare standpunten

3 Schonere internationale scheepvaart

SLA-maatregel 3 Internationaal luchtbeleid

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.

Het Rijk zet actief in op aanscherping van emissie-eisen voor de internationale scheepvaart in Europees en mondiaal verband via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Per 1 januari 2021 is in de Noordzee en de Oostzee een stikstof-emissiebeheersgebied (NECA) van kracht. Alle nieuwe schepen die op de Noordzee varen moeten vanaf deze datum voldoen aan de nieuwe IMO-normen voor NO_x. De uitstoot van schepen kan hierdoor gaandeweg flink afnemen. Van belang daarbij is dat er voldoende toezicht is op de naleving van de regels. Ook Nederland draagt hieraan bij.

In zijn algemeenheid geldt dat Nederland de mogelijkheden ondersteunt die zich in internationale gremia voordoen om de uitstoot van luchtverontreiniging door de internationale scheepvaart te verminderen, bijvoorbeeld beleid van de IMO om de CO₂-uitstoot van schepen te verminderen. Belangrijk neveneffect is dat de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen wordt verminderd. Ook in EU-verband, als onderdeel van de Europese Green Deal, worden initiatieven verwacht die toezien op een transitie naar hernieuwbare brandstoffen die kan leiden tot minder luchtverontreiniging.

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Overige lidstaten, Permanente Vertegenwoordiging van Nederland in Brussel.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Afname van emissies vanuit internationale scheepvaart.

4 Internationale regelingen en innovatiefondsen

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.

Trekker	Deelnemers van de themagroep internationaal.
Overige stakeholders	IenW, RVO, RWS.
Planning	Doorlopend; de provincie Utrecht informeert begin 2021 de verschillende themagroepen over kansen en ervaringen.
Beoogd effect	Versnelde afname van emissies door ondersteuning van effectief luchtbeleid.

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 een jongerentop. 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.

1 Landelijke jongerentop

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 kunnen worden meegenomen 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.

Er is een aantal jongerenpanels georganiseerd en daarvan zijn de resultaten aangeboden aan de stuurgroep van het SLA. Dit jaar onderzoeken we met jongerenorganisaties de mogelijkheden voor een generatietoets, het gebruik van een participatietool en andere vormen van jongerenparticipatie.

Op 17 november 2020 is een jongerenpanel georganiseerd. In verband met de coronamaatregelen is de jongerentop zoals was voorzien voor begin 2020 omgezet in een digitaal jongerenpanel. Tijdens het Schone Lucht Jaarcongres 2021 zijn de resultaten aangeboden aan de Stuurgroep van het SLA.

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

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.

In 2020 heeft de rijksoverheid de website schonelucht-akkoord.nl gelanceerd om informatie over de aanpak van de luchtkwaliteit te delen. Daarnaast worden stakeholders geïnformeerd via de nieuwsbrief, via het jaarlijkse Schone Lucht Congres en via de themagroepen. Het SLA is in 2020 ter consultatie opengesteld. In het Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie Schone Lucht Akkoord is aangegeven hoe de resultaten verwerkt worden. Jaarlijks wordt over de voortgang van het SLA gerapporteerd. Het RIVM publiceert beschikbare informatie over de luchtkwaliteit in gebieden. Via de website samenmeten.nl informeert het RIVM over de mogelijkheden en voorbeelden van citizen science. Daarnaast beantwoordt het RIVM via samenmeten@rivm.nl vragen van gemeenten en provincies, en ook 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, provincies en gemeenten.
Overige stakeholders	Alle stakeholders.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Actief informeren van inwoners door stakeholders over luchtkwaliteit, gezondheid en de voorgenomen maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

3 Citizen science

SLA-maatregel 3 Participatie

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 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 hierna genoemde pilot waarin wordt geëxperimenteerd met het gebruik van sensormetgegevens in het landelijk meetnet luchtkwaliteit.

3a Jaarlijkse luchtmeetdag/ SLA participatiesessie

Gemeenten en andere initiatiefnemers van burgermeetnetten kunnen kennis en ervaring uitwisselen en nieuwe kennis opdoen tijdens de jaarlijkse luchtmeetdag.

Trekker	RIVM.
Overige stakeholders	Kennishouders aan de sociaalwetenschappelijke kant van participatie (zoals universiteiten en community managers), gemeenten, citizen scientists.
Planning	2021: eerste (online) luchtmeetdag; daarna in principe elk jaar (online of fysiek, nader te bepalen).
Beoogd effect	Kennisdeling.

3b Website en e-mailloket Samen Meten

De website (www.samenmetenaanluchtkwaliteit.nl) 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 (driemaal per jaar). Zo wordt via de verschillende projecten kennis gedeeld door derden.

Ook is er een open dataportaal (<https://samenmeten.rivm.nl/dataportaal/>) waarop sensormetingen in heel Nederland worden weergegeven.

Trekker	RIVM.
Overige stakeholders	Iedereen die geïnteresseerd is in citizen science projecten op het gebied van 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 met experts. Het forum is eind 2020 in gebruik genomen. In 2022 wordt het gebruik ervan in de praktijk geëvalueerd en waar nodig bijgesteld. Hiervoor vindt regelmatig overleg plaats met de coördinator van het forum. 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	2021: evaluatie en bijsturing. 2022: voortzetting.
Beoogd effect	Ondersteuning burgerinitiatieven door uitwisseling van kennis en ervaringen en ondersteuning door experts.

4 Pilot Participatie

SLA-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 het onderhoud en beheer. In sommige gevallen kan worden overwogen 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 kan worden gegenereerd 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:

- de 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 voor bijdrage aan de (lokale) luchtkwaliteit en gezondheidseffecten van verschillende bronnen (zoals houtrook, bouwprojecten), 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.

4a Criteria pilots en afspraken

Begin 2021 is een selectie gemaakt van de pilotprojecten. De selectie is gemaakt op basis van gesprekken en aangeleverde documentatie. Partijen die in 2021 geselecteerd zijn als pilot: gemeenten Rotterdam, Eindhoven, Barneveld-Ede en de provincies Zeeland en Noord-Brabant. Daar komt in 2022 gemeente Maastricht bij. Daarnaast is er ruimte voor pilots die innovatieve meetmethoden willen inzetten voor handhaving van de maatregelen. Partijen die hun interesse hebben getoond, maar niet geselecteerd zijn als pilotpartij onder het SLA worden uitgenodigd in de Themagroep om kennis op te doen en ervaringen te delen.

Trekker	RIVM, provincie Zuid-Holland en het ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Ministerie van IenW, RIVM, de provincie Zuid-Holland.
Planning	2022: uitvoering van de pilots.
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 ook 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.

Trekker Provincie Zuid-Holland.
Overige stakeholders O.a. RIVM, DCMR Milieudienst Rijnmond, Erasmus Universiteit, TUDelft, Universiteit Leiden.
Planning 2022: eerste uitwerking.
Beoogd effect Doorwerking van burgerinitiatieven.

4c GLOBE

In het najaar van 2020 heeft Stichting GLOBE Nederland in samenwerking met het RIVM een campagne voor middelbare scholieren ontwikkeld rondom fijnstof. Sinds oktober kunnen scholen die aangesloten zijn bij GLOBE een lespakket krijgen met daarin sensoren voor fijnstof, informatie over fijnstof en luchtkwaliteit, en opdrachten. Door leerlingen actief te laten meedoen in een citizen science-project waarbij ze zelf metingen doen, worden ze bewust gemaakt van de fijnstofproblematiek. Het lesmateriaal helpt ze bij deze bewustwording. Leerlingen van scholen die hiermee in 2020 aan de slag zijn gegaan, hebben hun resultaten gedeeld via het georganiseerde jongerenpanel en op het Schone Lucht Jaarcongres op 13 januari 2021. Het programma loopt door in 2022 en daarna. Binnen de samenwerking met GLOBE en de provincie Utrecht gaat het RIVM ook verder werken aan een lespakket rondom de snuffelfiets. Een snuffelfiets is een mobiele meetmethode met sensoren die op de fiets bevestigd zijn en tijdens het verplaatsen de blootstelling aan uitlaatgassen meten.¹¹

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

4d Pre-pilot NO₂-sensoren

Om de toepasbaarheid van sensoren voor stikstofdioxide (NO₂) te vergroten, heeft het RIVM in 2020 een start gemaakt met een pre-pilot. Deze heeft doorgelopen in 2021. De huidige ervaring is dat de kalibratie van de NO₂-sensoren in perioden buiten de zomer vrij goed gaat, maar in de zomer lang niet altijd eenduidige resultaten geeft. Dat hangt samen met de lagere concentraties en hogere temperaturen in de zomer. In de pre-pilot wordt nader onderzoek gedaan naar momenten waarop zinvolle metingen te doen zijn en

vergroting van het aantal momenten. Daarnaast wordt onderzocht en vastgelegd hoe goed de metingen zijn met behulp van de door het RIVM ontwikkelde nachtkalibratie om voor drift (een in de tijd oplopende verschuiving van het nulpunt van de sensor) te corrigeren. Voor de pre-pilot zijn op een aantal locaties in Rotterdam, Hilversum en Utrecht sensormetingen uitgevoerd. In 2022 wordt een beknopte data-analyse gedaan van de metingen die op deze locaties in 2021 zijn opgehaald. Kennis uit de pre-pilot is daarna toepasbaar in andere pilots.

Trekker RIVM.
Overige stakeholders Deelnemers aan de pre-pilot in Rotterdam, Hilversum en Utrecht.
Planning 2020 – 2021.
Beoogd effect Inzicht in bredere toepasbaarheid van sensoren voor stikstofdioxide.

4e Webplatform voor data

De pilots kunnen gebruikmaken van het dataportaal Samen Meten (samenmeten.rivm.nl) om meetdata uit verschillende projecten in initiatieven bijeen te brengen, samen met de data van de officiële metingen uit het luchtmeetnet. Recent ontwikkelde functionaliteiten met meerwaarde voor de participatie pilot zijn een dashboard per gemeente en een tool die het analyseren van de meetdata faciliteert, de Samen Analyseren Tool. Deze laatste bevindt zich nu in de testfase. Het doel is om in 2021 het gebruik van de tool door alle burgermeetprojecten mogelijk te maken.

Trekker RIVM.
Overige stakeholders Pilotgemeenten en -provincies.
Planning 2020: testen van de Samen Meten Tool. 2^e helft van 2021: Samen Meten Tool beschikbaar.
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.

¹¹ <https://snuffelfiets.nl/>

Bijlage 1

Overzicht pilots in de uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord waarvoor in 2023 SpUK kan worden aangevraagd.

Toelichting

Deze Bijlage bevat een overzicht van de pilots die zijn opgenomen in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord voor het jaar 2023. Alleen voor de pilots in deze bijlage kan in 2023 cofinanciering via de SpUK worden aangevraagd om in aanmerking te komen in de categorie 'pilotprojecten'. Lopende pilots uit de uitvoeringsagenda van 2021, waarvoor in 2023 geen nieuwe pilot projecten kunnen worden ingediend zijn niet opgenomen. Gedurende het jaar kunnen als dat nodig is, en na besluit van de stuurgroep van het Schone Lucht Akkoord, nieuwe pilots aan de uitvoeringsagenda worden toegevoegd. Hierna kan ook voor deze pilots cofinanciering uit de SpUK worden aangevraagd.

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 Luchten behoeve van de ondersteuning van kleinere gemeenten bij een effectieve uitvoering van luchtmaatregelen (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, betere toezicht en handhaving voor bijvoorbeeld

emissiearme stallen, houtstook, industrie, binnenvaart en havens, mobiele werktuigen (inkoop en via publiek-rechtelijke instrumenten);

- Activiteiten gericht op versterken van de samenwerking tussen partijen, 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 in het kader van de Regionale Energie-strategie, en Regionale Mobiliteitsstrategieën vallen hier buiten. Activiteiten gericht op het vergroten van de gezondheidswinst door schonere lucht binnen deze initiatieven kunnen wel worden ingediend. Informatie uit de pilot-projecten moet actief worden gedeeld, door rapporten, bijeenkomsten en verslagen via de website te delen en minimaal één kennisoverdrachtsessie 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 (evt. regio's en samenwerkingsverbanden rondom grotere gemeenten)'.

Inzet vanuit Provincies en gemeenten (evt. 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 lucht-maatregelen. Naar voorbeeld van onder andere Zuid-Holland, de Gelderse Vallei en Provincie Utrecht.
2. Organiseren bestuurlijke bijeenkomsten/momenten t.b.v. 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 starten 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, 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 voor Binnenstedelijke gebieden** met relatief hoge (achtergrond)concentraties luchtverontreiniging veroorzaakt door meerdere bronnen zoals gemotoriseerd (weg)-verkeer, industrie, huishoudens, houtstook etc.;
- **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 etc.;
- **Provincie Noord Holland gemeente 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 Toezicht en Handhaving Luchtemissies bij Mobiele Werktuigen (open pilots)

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, etc.

Op dit moment wordt er vanuit de Aanpak Schoon en Emissieloos Bouwen (zie www.opwegnaarseb.nl), het Schone Lucht Akkoord, diverse kennisinstellingen en marktpartijen gewerkt aan een instrument om adequaat toezicht en handhaving te kunnen realiseren. Partijen in het Schone Lucht Akkoord worden uitgenodigd om een pilot vorm te geven waarin zij kennis, instrumenten en aanpakken ontwikkelen, toepassen en toetsen op uitvoerbaarheid in de praktijk. De uitkomsten van deze pilot kunnen worden meegenomen in de verdere

ontwikkeling van de Aanpak Schoon en Emissieloos Bouwen. 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 drie onderwerpen, of een combinatie daarvan.

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.

Integrale benadering

Een te ontwikkelen pilot richt zich op het stimuleren van integraal beleid voor brede milieuthema's. Gemeenten en provincies hebben naast beleid ten aanzien van de luchtkwaliteit ook te maken met klimaat en stikstof beleid. Maatregelen zijn vaak gunstig voor zowel de reductie van de uitstoot van broeikasgassen als van stikstof en luchtverontreinigende stoffen. Deze pilot geeft gemeenten en provincies de mogelijkheid ervaring op te doen met integraal beleid voor de industrie. Een voorbeeld kan zijn het (laten) doorrekenen van de effecten van verschillende stikstof- en klimaatmaatregelen op luchtkwaliteit, zodat de gunstige opties of pakketten gekozen worden waar alle drie de milieuthema's baat bij hebben. Dit kan helpen bij bijvoorbeeld het opstellen van een integrale aanpak voor de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein.

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. Tot nu toe is nog geen partij uit het Schone Lucht Akkoord overgegaan tot het invoeren van een dergelijk verbod. 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 in bestaande wijken 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 kan houtstook langzaam uitgefaseerd worden. Deze maatregel is succesvol toegepast in o.a. Utrecht en Nijmegen.

Het is mogelijk, samen met andere gemeenten, een SpUk aanvraag in te dienen voor het verwijderen van een klein aantal rookkanalen. Denk bij deze gezamenlijke aanvraag aan de Omgevingsdienst die een coördinerende en intermediaire rol kan spelen waardoor het makkelijker wordt voor kleine(re) gemeenten 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 o.a. geadresseerd worden hoe erg de luchtvervuiling van houtstook lokaal daadwerkelijk is (zowel voor het milieu als voor de gezondheid). 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 van overlast van houtstook. Met karakteristieke geurgetallen voor houtstook kan worden gewerkt aan een methode om een eNose (meetinstrument) in te zetten bij het handhaven van houtrookoverlast. Onder deze pilot kan worden gewerkt aan het ontwikkelen van een dergelijke methode. Daarnaast kunnen met een draagbare roetmeter metingen worden uitgevoerd om lokaal de houtrookconcentratie te bepalen. Het uitwerken van een methode om op basis hiervan op te treden bij meldingen van overlast valt eveneens onder deze pilot. De 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:

1. het krijgen van inzicht in de achtergrondconcentraties van houtrook. Dit inzicht ontbreekt op dit moment door gebrek aan meetgegevens;
2. het krijgen van inzicht in de invloed van het weer en het seizoen op de houtrookconcentratie en geur;
3. het krijgen van inzicht in houtrookconcentraties en geur gemeten met verschillende meetinstrumenten;
4. het vergroten van de kennis over houtrookconcentraties en geur in de nabijheid van lokale bronnen;
5. het krijgen van 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.

6 Landbouw - Vergunningverlening Toezicht en Handhaving (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 van het onderdeel uit maatregel 5 van het thema landbouw: landelijke aanpak toezicht luchtwassers dat is opgezet door de 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 door middel van 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 deze 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 (incl. 50% cofinanciering). Via interventie mapping 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 ten behoeve van het aantonen van het effect van specifieke maatregelen en het effect van specifieke bronnen. Bij sommige maatregelen ten aanzien van 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 kan 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 kunnen worden ingezet voor handhaving van maatregelen of voor het meten van het effect van specifieke bronnen

op de luchtkwaliteit Denk bijvoorbeeld aan de bijdrage van biomassa installaties, specifieke industrie, landbouw, scheepvaart, bronbemaling of bouwmachines, wegen, brommers etc.

Partijen die in dit kader een aanvraag willen doen moeten 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 zetten voor het ontwikkelen van een methodiek voor het berekenen van gezondheidseffecten voor infraprojecten.

Open pilot

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 luchtmissies te berekenen bij effectstudies voor projecten waarvan een mogelijk substantieel effect wordt verwacht. Hierbij worden bestaande instrumenten betrokken.

Dit is een publicatie van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

www.rijksoverheid.nl/ienw

Opmaak: VormVijf Den Haag

Maart 2023