



Uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord 2021 - 2023



Uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord 2021 - 2023

Inhoud

Voorwoord 7

1 Inleiding 8

Bouwstenen van de uitvoeringsagenda 8

Doel uitvoeringsagenda 9

Afbakening 9

Leeswijzer 9

2 Hoe we samenwerken 10

Inleiding 10

Stuurgroep 10

Werkgroep 10

Themagroepen 11

SLA brede samenwerking en kennisdeling 12

Participatie van stakeholders 13

Samenhang met andere relevante beleidsdoelen 13

Toetreden nieuwe deelnemers 13

3 Hoe we werken aan gezonde lucht voor iedereen en een permanente verbetering van de luchtkwaliteit 15

Permanente verbetering 15

Streefwaarden per thema 16

Kennisagenda 17

Pilots 19

4 Monitoring 20

Monitoring voortgang van de maatregelen en pilots 20

Monitoring doelen SLA: luchtkwaliteit en gezondheidsindicator 21

Doorontwikkeling van de gezondheidsindicator 22

Wensen voor de doorontwikkeling van de monitoring Schone Lucht Akkoord 23

Evaluatie en herijking uitvoeringagenda 23

5 Hoogblootgestelde gebieden en gevoelige groepen 24

1 Hoogblootgestelde locaties 25

2 Hooggevoelige groepen 25

6 Mobiliteit 27

1 Gezondheidsdoelen in verkeers- en vervoersplannen en regionale mobiliteitsprogramma's 27

2 Verduurzaming eigen voertuigen en transportdiensten 28

3 Voertuigemissies 29

4 Internationaal bronbeleid 31

7 Mobiele werktuigen 32

Samenhang met ander rijksbeleid en stakeholderinitiatieven 32

Maatregelen vanuit het Schone Lucht Akkoord 33

1 Routekaart naar emissieloze mobiele werktuigen (spoor 1) 34

2 Contracteren en handhaven (spoor 2) 35

3 Internationale inzet (spoor 3) 37

8 Industrie 38

Maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord 38

Stakeholders 39

1 Vergunnen (spoor 1) 39

- 2 Handhaving: kansen inventariseren en afspraken met ILT (spoor 1) 40
 - 3 Advisering over toepassen BBT (spoor 1) 41
 - 4 Actualiseren factsheets reductietechnieken (spoor 1 en 2) 41
 - 5 Actualiseren algemene regels (spoor 2) 42
 - 6 Internationale inzet (spoor 3) 42
- 9 Houtstook en particuliere huishoudens 43**
- De maatregelen 43
 - Stakeholders 44
 - 1 Voorlichting en informatie (spoor 1) 44
 - 2 Regelgeving uitstoot (spoor 2) 46
 - 3 Handhaving houtrook (spoor 3) 47
 - 4 Pilot houtrook 48
 - 5 Factsheet en werkplan 49
- 10 Binnenvaart en havens 50**
- Uitwerking van de zeven afspraken uit het Schone Lucht Akkoord 50
 - 1 Realiseren van walstroomvoorzieningen 51
 - 2 Gebruik walstroom en verduurzaming binnenvaart 51
 - 3 Gunningscriteria bij aanbesteding van infrastructurele werkzaamheden 52
 - 4 Stimuleren van elektrificatie van de eigen vloot als launching customer 52
 - 5 Gunningscriteria bij veerdiensten, watertaxi's en pleziervaart 52
 - 6 EU-fonds stimulering schone motoren 53
 - 7 Duurzame binnenhaven 53
- 11 Landbouw 54**
- De maatregelen 54
 - 1 Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv) 55
 - 2 Sectorale afspraken over integrale brongerichte reducties 55
 - 3 Reductie primair fijnstof in pluimvee sector 56
 - 4 Invoering generieke emissie-eisen voor biologisch gehouden kippen en varkens 56
 - 5 Verbeteren van effectiviteit van emissiearme stallen 57
 - 6 Subsidie Brongerichte Verduurzaming (SBV) stal- en managementmaatregelen (spoor 2) 58
 - 7 Experiment Crisis- en herstelwet 59
 - 8 Inzet instrumenten van de Omgevingswet 60
 - Samenhang met relevante Green Deals en akkoorden 60
- 12 EU-beleid en internationale inzet 62**
- De maatregelen 62
 - 1 Ambitieuw internationaal luchtbeleid (spoor 1) 63
 - 2 Afstemmen Europees bronbeleid (spoor 2) 64
 - 3 Schonere internationale scheepvaart 64
 - 4 Internationale regelingen en innovatiefondsen 65
- 13 Participatie en citizen science 66**
- 1 Landelijke jongerentop 66
 - 2 Inwoners en bedrijven actief informeren 67
 - 3 Citizen science 67

Voorwoord

Op 13 Januari 2020 ondertekenden 46 overheden het Schone Lucht Akkoord. Dit deden ze vanuit een gezamenlijke ambitie om gezonde lucht voor iedereen in Nederland te realiseren. Inmiddels is het aantal bij het akkoord aangesloten provincies en gemeenten bijna verdubbeld, en het aantal blijft groeien. Dat is van groot belang. Luchtvervuiling houdt zich niet aan grenzen. Alleen samen kunnen we de lucht schoner maken.

De luchtkwaliteit is de afgelopen decennia sterk verbeterd. Toch is de urgentie om verdere stappen te zetten groot. De COVID-19-pandemie heeft het belang van een goede gezondheid pijnlijk duidelijk gemaakt. Een goede luchtkwaliteit kan veel bijdragen aan een goede gezondheid. Jaarlijks overlijden gemiddeld 11.000 mensen in Nederland als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging.

In het afgelopen jaar hebben we anders geleefd dan het jaar daarvoor. Dankzij minder reizen, minder transport, minder industriële productie en minder vuurwerk is de luchtkwaliteit verbeterd en dit heeft ons ervan laten proeven hoe het ook kan. Die goede luchtkwaliteit willen we, zodra de coronamaatregelen worden versoepeld, graag behouden en verder verbeteren. Daar zetten de partijen uit het Schone Lucht Akkoord op in.

Deze uitvoeringsagenda vormt een per thema geordende uitwerking van de afspraken uit het Akkoord. En is het resultaat van een jaar werken, met grote inzet en veel energie, door mensen van gemeenten, provincies en de rijksoverheid. Zij hadden dit niet kunnen doen zonder de inbreng, steun en soms kritische noten van experts uit kennisinstellingen, jongeren, bedrijven en milieu- en gezondheidsorganisaties.

We kijken met trots en waardering naar de inzet die zij hebben geleverd om het Schone Lucht Akkoord van papier naar uitvoering te brengen. Ook nog onder buitengewone omstandigheden, waarin velen hun werk op zolderkamers of samen met hun kinderen aan keukentafels hebben verricht. Dit heeft de kwaliteit van dit gezamenlijke product zeker niet in de weg gestaan. De goede samenwerking in themagroepen, werkgroepen en in regio's zorgt dat we vol vertrouwen kijken naar de komende jaren. Luchtkwaliteit is en blijft een dynamisch onderwerp. Regelmatig komen er nieuwe inzichten op en dat vraagt bijstelling van geplande activiteiten of ontwikkeling van nieuwe. We zijn er van overtuigd dat de gezamenlijke ambitie en de goede samenwerking een uitgelezen basis vormen om hier tegelijkertijd koersvast én flexibel op in te kunnen spelen.

De Stuurgroep van het Schone Lucht Akkoord,

Stientje van Veldhoven, [staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu](#)

Rob van Muilekom, [gedeputeerde provincie Utrecht](#)

Jan Pieter van der Schans, [wethouder gemeente Ede](#)

Harriët Tiemens, [wethouder gemeente Nijmegen](#)

Arno Bonte, [wethouder gemeente Rotterdam](#)

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 fijn stof 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 fijn stof 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.

Bouwstenen van de uitvoeringsagenda

- 10 oktober 2017: regeerakkoord, afspraak om te komen tot “een nationaal actieplan luchtkwaliteit dat zich richt op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit”.
- 2017 - 2019: onderzoek en co-creatieproces met stakeholders.
- 2018: advies Gezondheidsraad, Gezondheidswinst door schonere lucht.
- 2019: rapport Interdepartementaal Beleidsonderzoek, IBO luchtkwaliteit.
- 2019: Methoderapport gezondheidsindicatoren en doorrekening indicatief maatregelenpakket met de gezondheidsindicator.
- 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.

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:* 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 en provincies om de luchtkwaliteit te verbeteren zijn opgenomen in de decentrale 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 aangeven 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 milieuorganisaties en kennisinstellingen, worden betrokken bij de uitwerking van maatregelen in de themagroepen en bij het opstellen en actualiseren van de kennisagenda. Ook worden ze betrokken via het Schone Lucht Jaarcongres, de website en de nieuwsbrieven. 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

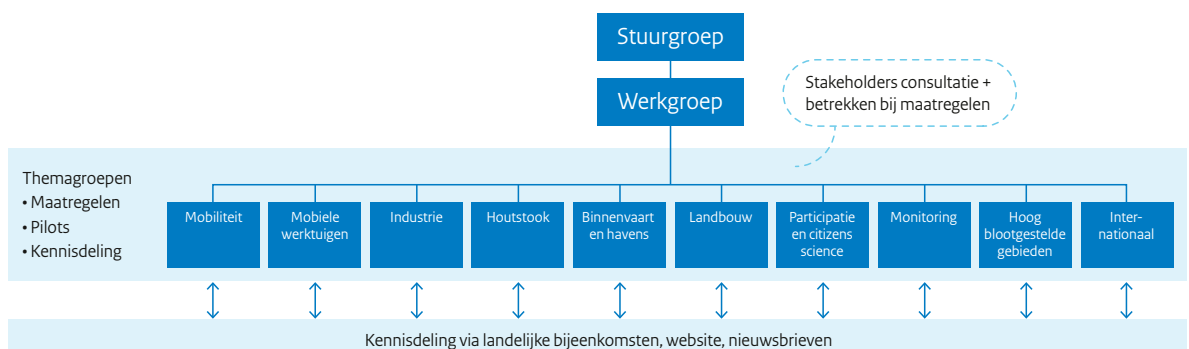
Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Verder is er één vertegenwoordiger voor de provincies en zijn er drie voor de gemeenten. Zij zijn dusdanig gekozen dat de provincies en gemeenten zich vertegenwoordigd weten. Het gaat om een gedeputeerde van de provincie Utrecht en wethouders van de gemeenten Ede, 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 kennisagenda 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.	<p>Provincies: Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant.</p> <p>Gemeenten: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Alblasterdam;.</p> <p>Omgevingsdiensten: Zuid-Holland Zuid (OZH), Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH)</p> <p>Agenda-leden: Breda, Zeeland, Nijmegen, Omgevingsdienst IJsselland.</p>
Hoogblootgestelde locaties en kwetsbare bestemmingen	Rijksoverheid, RIVM.	Nog in te vullen, er vinden gesprekken plaats.	<p>Provincies: Noord-Holland, Utrecht, Noord-Brabant.</p> <p>Gemeenten: Amsterdam, Arnhem, Haarlem, Rotterdam, Utrecht.</p> <p>Omgevingsdienst IJmond, GGD Haaglanden, Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM).</p>
Mobiliteit (start in 2021)	Rijksoverheid.	Geen pilots afgesproken in het akkoord.	Nog in te vullen.
Mobiele werktuigen	Rijksoverheid.	Provincie Gelderland. Gemeenten: Amsterdam, Arnhem, Den Haag, Rotterdam, Utrecht.	<p>Provincie Gelderland.</p> <p>Gemeenten: Amsterdam, Arnhem, Den Haag, Rotterdam, Utrecht.</p>

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 Utfieringstsjinst 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).
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	Nog in te vullen.

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

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.

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 informatievoorziening over de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord onder meer via de website van de Rijksoverheid.

Trekker: de themagroepen organiseren het betrekken van stakeholders bij de verschillende maatregelen. Rijksoverheid, provincies en gemeenten betrekken relevante stakeholders bij de eigen uitvoeringsplannen en aanvullende maatregelen. Overkoepelend worden stakeholders 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, milieu en gezondheidsorganisaties worden ook de komende jaren betrokken bij herijkingsmomenten van de uitvoeringsagenda en voor het opstellen van de kennisagenda in 2021. De uitvoering hiervan komt terug in hoofdstuk 3, *Hoe we werken aan gezonde lucht voor iedereen en 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. Uitgangspunt voor de uitvoering van het SLA is dat de maatregelen worden afgestemd met de initiatieven en maatregelen voor klimaat en natuur. Ook is het uitgangspunt dat de uitvoering van beleid ten behoeve van natuur(stikstof), klimaat en gezondheid zo veel mogelijk worden 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 staan echter uitgewerkt 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 uit de ene 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. Op 13 januari 2021 stonden er 82 handtekeningen van overheden onder het Akkoord: die van het rijk, 11 provincies en 70 gemeenten. Maar de ambitie is om door te groeien naar deelname van alle provincies en meer 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 elk jaar in januari 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

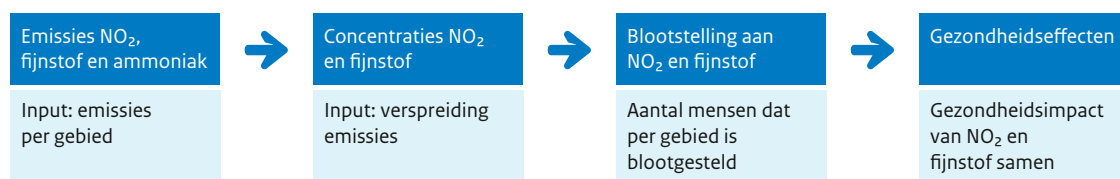
Hoe we werken aan gezonde lucht voor iedereen en een permanente verbetering van de luchtkwaliteit

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

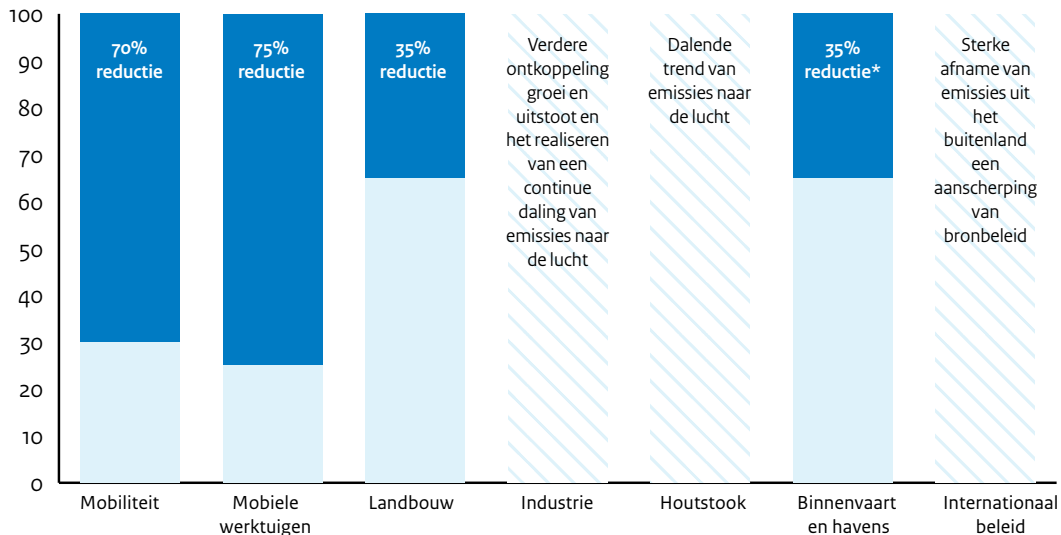
1. Partijen streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren, waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof in 2030.
2. Partijen stellen als doel om landelijk in 2030 gemiddeld minimaal 50%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

Uitvoerders

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 2021 worden de resultaten van deze verkenning en de 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 luchtmissies te berekenen bij effectstudies voor projecten waarvan een mogelijk substantieel 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 luchtmissies 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 robuuste informatie beschikbaar, maar er zijn ook nog belangrijke kennisvragen over de gezondheidseffecten van componenten, effectieve meet- en monitoringsstrategieën, praktijkmissies 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 innovatieagenda 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 ultrafijnstof.

5a Kennis- en innovatieagenda

Uitvoerders

Trekker Rijksoverheid en RIVM.

Overige stakeholders Gemeenten, provincies, GGD GHOR Nederland, kennisinstellingen, bedrijfsleven, milieu- en gezondheidsorganisaties en jongeren(organisaties).

Planning 2021: kennisagenda opstellen in samenwerking (co-creatie) met kennisinstellingen en stakeholders.

Eerste kwartaal 2022: publicatie van de kennisagenda op het Schone Lucht Jaarcongres.

2023 en verder: minimaal tweejaarlijks herijking.

Beoogd effect Vergroten effectiviteit van beleid door versterken 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*

Uitvoerders

Trekker RIVM.

Overige stakeholders Gezondheidsorganisaties, rijksoverheid, gemeenten, provincies, GGD GHOR Nederland.

Planning Eerste kwartaal 2021: onderzoeksopzet bespreken en vaststellen.
Eind 2021: publicatie van eerste 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 ontwikkelt hiervoor in 2021 een vereenvoudigde reken-tool. GGD GHOR heeft daarnaast een GCN-tool (Grootschalige Concentratiekaarten Nederland) ontwikkeld voor gemeenten en omgevingsdiensten.

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. Om deze vragen te beantwoorden, heeft de raad een tijdelijke Commissie Ultrafijn stof ingesteld.

Uitvoerders

Trekker Gezondheidsraad (adviesvraag van rijksoverheid).

Overige stakeholders Gemeenten en provincies.

Planning In 2021 wordt het advies verwacht.

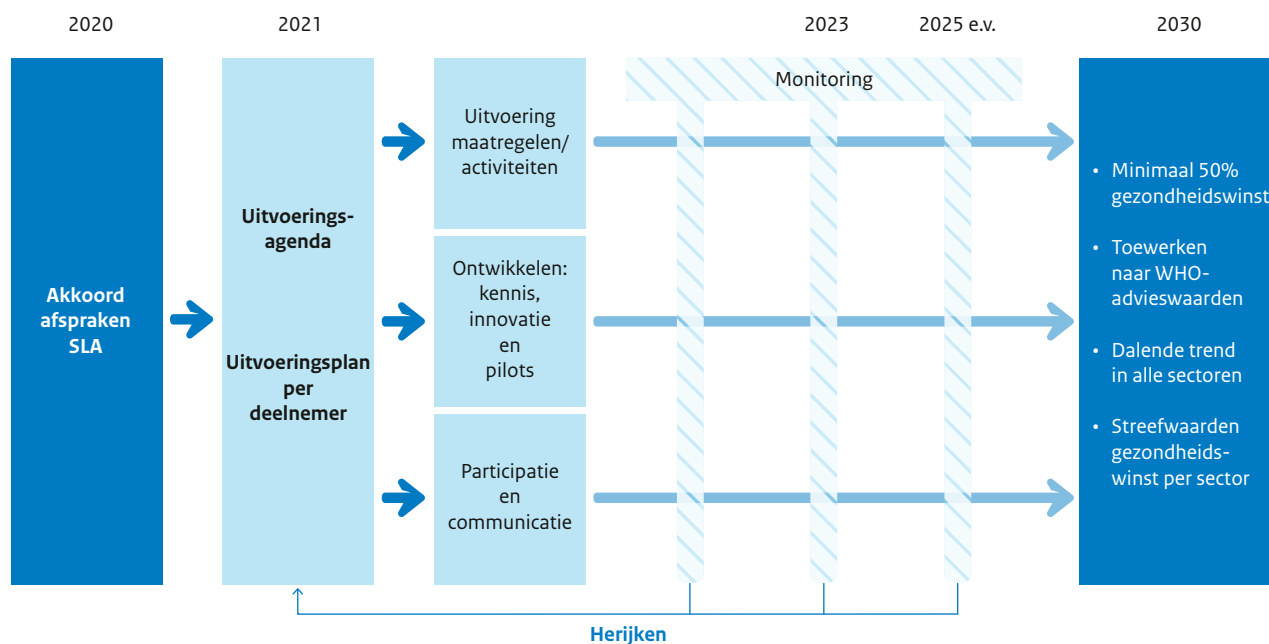
Beoogd effect Inzicht in kennis over gezondheidseffecten ultrafijn stof en mogelijke aangrijpingspunten voor beleid.

Pilots

Voor de thema's houtrook, industrie, binnenvaart en havens, landbouw, en participatie en citizens science zijn of worden pilots gestart. Een omschrijving hiervan is per thema weergegeven. Voor mobiliteit voor het SLA is geen pilot afgesproken. Voor dit thema worden in aanpalende beleidsterreinen door rijksoverheid, gemeenten en provincies verschillende innovatieve aanpakken ontwikkeld, zoals emissieloze stadslogistiek. 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 maatregelen en pilots knelpunten optreden of omdat er nieuwe kansen en risico's voor het terugdringen van de emissies en de negatieve gezondheidseffecten ontdekt worden. De Stuurgroep kan deze pilots toevoegen aan de uitvoeringsagenda.

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



4

Monitoring

Monitoring van de voortgang van maatregelen en de pilots en van luchtmissies en gezondheidseffecten is belangrijk om te 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 (NO₂, PM₁₀ en 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.

In 2021 werkt de themagroep het plan voor de jaarlijkse rapportage en de communicatie hiervan verder uit. Waar mogelijk wordt aangesloten bij de monitoring van uit andere akkoorden om dubbel werk te voorkomen. Daarnaast wordt onderzocht voor welke thema's en maatregelen aanvullende activiteiten nodig zijn om een goed beeld te krijgen van de doorwerking in de praktijk en de effectiviteit van maatregelen.

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.

Uitvoerders

Trekker Alle SLA-deelnemers voor hun eigen rapportage; Rijkswaterstaat Leefomgeving voor de overkoepelende rapportage.

Overige stakeholders RIVM, themagroepen.

Planning 1 maart 2021: gemeenten, provincies en de rijksoverheid leveren hun uitvoeringsplan in.¹
Eind 2021: vaststellen plan voor monitoring voortgang maatregelen.
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.

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

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

bij de ontwikkeling van maatregelen zijn hoe groot de bekendheid ermee is en hoe deze zich ontwikkelt, 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.

- Voor mobiele werktuigen is nog veel onzekerheid over de huidige samenstelling van het 'werktuigenpark'. De rijksoverheid heeft, in samenwerking met de sector, TNO opdracht gegeven om een nulmeting uit te voeren via een enquête onder bouwbedrijven. De resultaten worden gepubliceerd in 2021.
- Lichteisen 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 aan de Tweede Kamer verzonden. De eerste rapportage wordt in 2021 gemaakt en zal gaan over het jaar 2020. Daarna wordt tweejaarlijks een nieuwe rapportage opgesteld. Daarmee sluiten we aan op de rapportage van de luchtramingen door het PBL.

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 gepasseerde jaar en een prognose voor de zichtjaren 2025 en 2030.
- Rapportage van de luchtkwaliteit: concentraties op gemeentelijk niveau van de stoffen PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂ voor het gepasseerde jaar en een prognose voor de zichtjaren 2025 en 2030. Daarbij wordt vermeld in welke gemeenten de WHO-advieswaarden wel of niet gehaald zijn en worden in 2030. In 2021 wordt nog niet gerekend voor het zichtjaar 2025.

- 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. In 2021 wordt nog niet gerekend voor het zichtjaar 2025.
- Uitsplitsing van de emissies, concentraties en relatieve bijdragen aan gezondheidseffecten naar de sectoren industrie, (weg)verkeer, mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart 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 streefwaarde per sector te behalen.

Deelnemers aan het SLA leveren jaarlijks 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 die van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en voor de monitoring onder de Omgevingswet. SLA-deelnemers die deze gegevens al aanleveren voor het NSL en de monitoring van de luchtkwaliteit onder de Omgevingswet, hoeven deze gegevens dus niet dubbel aan te leveren. De SLA-deelnemers -en daarmee de bijbehorende SLA-activiteiten- worden meegenomen in de monitoringscyclus en bijbehorende procesafspraken die jaarlijks geactualiseerd worden voor de monitoring van de luchtkwaliteit.

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 GCN-kaarten. Deze geven de concentraties van PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂ in vakken van 1 km² weer. Deze gegevens vult het RIVM aan met verkeers- en veehouderijgegevens om op een hoger detailniveau te kunnen rekenen. In 2021 worden de veehouderijgegevens op een hoger detailniveau nog niet meegenomen in de berekeningen van de gezondheidsindicator, dit gebeurt vanaf 2023. 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.

In 2021 wordt een ander proces gevolgd dan in de jaren erna. Voor het berekenen van de luchtkwaliteit en gezondheidseffecten gebruikt het RIVM de verkeersgegevens over 2019 die in het kader van het NSL aangeleverd zijn. Hier is voor gekozen omdat 2020 vanwege de COVID-19-

maatregelen geen representatief jaar was en omdat dit het mogelijk maakt de doorrekening sneller uit te voeren. SLA-deelnemers leveren daarvoor uiterlijk 1 maart 2021 hun decentrale uitvoeringsplan met aanvullende maatregelen aan. De rijksoverheid (ministerie van IenW en het RIVM) zorgen voor de doorrekening van de maatregelen. Het streven is na de zomer 2021 de rapportage over het doelbereik van het SLA aan te bieden aan de Tweede Kamer.

Uitvoerders

Trekker	RIVM voor de doorrekening en rapportage.
Overige stakeholders	Deelnemende gemeenten, provincies, ministerie van IenW en Rijkswaterstaat, PBL.
Planning	2021: eerste rapportage 2021; daarna elke twee jaar.
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 PM₁₀ en NO₂. Het wensbeeld is dat de indicator ook inzicht gaat geven in:

- de gezondheidswinst uitgedrukt in indicatoren die iets zeggen over ziekte, zoals vermeden ziekteelast;
- de totale blootstelling aan luchtverontreiniging door in de gecombineerde blootstelling (input van de berekeningen van de gezondheidsindicator) ook PM_{2,5} en roet mee te nemen.

Uitvoerders

Trekker	RIVM voor de doorrekening en rapportage.
Overige stakeholders	Ministerie van IenW (als opdrachtgever), gemeenten en provincies uit de themagroep monitoring, GGD GHOR Nederland.
Planning	2021: uitwerking plan van aanpak. doorontwikkeling en implementatie in Uiterlijk 2022: start van de monitoring gezondheid in het SLA.
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 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 klimaatscenario's, verfijnen van de demografie, meer rekening houden met structuurwijzigingen in Nederland (zoals wijken van het gas af, bijbouwen van 1 miljoen woningen).

Uitvoerders

Trekker Themagroep Monitoring.

Overige stakeholders Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat

Leefomgeving, RIVM.

Planning 2021: uitwerken plan van aanpak.
2022: doorontwikkeling in ICT-toepassing in monitoring.
2023: daadwerkelijk monitoren.

Beoogd effect Versterken van de toepasbaarheid van de gezondheidsindicator.

Evaluatie en herijking uitvoeringagenda

De Stuurgroep bespreekt jaarlijks de voortgang van de uitvoering van vaste maatregelen, pilots en aanvullende maatregelen aan de hand van de daartoe opgestelde interne rapportage. Als het nodig en wenselijk is, doet de werkgroep voorstellen aan de Stuurgroep voor herijking van de uitvoeringsagenda. Als blijkt dat één 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.

Uitvoerders

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

2021 en verder: jaarlijkse evaluatie van de voortgang van de maatregelen, en tweejaarlijkse evaluatie van het doelbereik. De Stuurgroep stelt de rapportage vast; het ministerie van IenW stuurt de rapportage aan de Tweede Kamer.

Beoogd effect

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

5

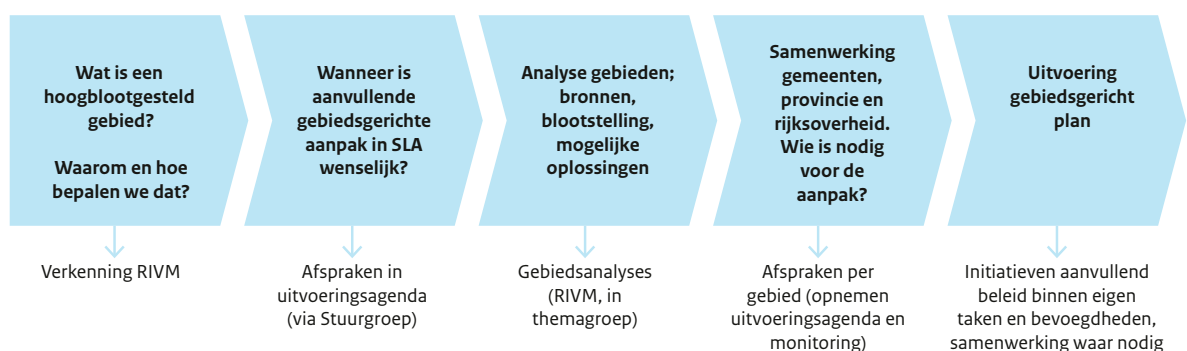
Hoogblootgestelde gebieden en gevoelige groepen

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 hoger 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.

Stappen gebiedsgericht aanpak hoogblootgestelde locaties



1 Hoogblootgestelde locaties

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.

In 2020 is het RIVM gestart met een eerste analyse van hoogblootgestelde gebieden in Nederland. Gekeken wordt naar gebieden waar de gezondheidsschade door zowel NO₂ als fijnstof relatief hoog is. Ook wordt gekeken naar gebieden waar de luchtvervuiling bij bestaand beleid in 2030 nog hoger is dan de WHO-advieswaarden. Het kan gaan om binnenstedelijke gebieden met veel verkeer, gebieden met hoge blootstelling vanuit landbouw, scheepvaart, houtstook of industrie. Vaak gaat het om gebieden waar verschillende bronnen samenkomen.

In 2021 werken SLA-deelnemers een nadere analyse van bronnen en verwachte ontwikkelingen uit. Op basis van deze analyse wordt bekeken welke aanvullende maatregelen effectief kunnen zijn en welke ontwikkelingen mogelijk een extra belasting kunnen vormen voor de luchtkwaliteit in het gebied. De kennis en ervaring van gemeenten die al langere tijd een aanvullende aanpak voor hoogblootgestelde gebieden uitvoeren, wordt hierbij betrokken en actief gedeeld. Op basis van deze analyse maken SLA-deelnemers nadere afspraken over samenwerking bij de gebiedsgerichte aanpak in hoogblootgestelde gebieden.

Uitvoerders

Trekker

Ministerie van IenW en RIVM.

Overige stakeholders

Gemeenten, provincies met hoogblootgestelde gebieden en GGD.

Planning

2021: op basis van de eerste analyse worden nadere afspraken gemaakt over de uitwerking van aanvullende gebiedsgerichte aanpakken van hoogblootgestelde gebieden.

Het RIVM brengt bij de tweejaarlijkse monitoringsrapportage in kaart wat de verwachte ontwikkeling is voor de hoogblootgestelde locaties en wat het effect is van de gebiedsgerichte aanpak. De eerste rapportage wordt in 2021 gepubliceerd.

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

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.

In 2020 is een verkenning uitgevoerd van bestaand beleid gericht op gevoelige bestemmingen. In 2021 werken GGD Nederland, RIVM, gemeenten, provincies en rijksoverheid in samenwerking met gezondheidsorganisaties een advies uit over gevoelige-bestemmingenbeleid en mogelijk aanvullende initiatieven om negatieve gezondheidseffecten bij

hooggevoelige groepen te verminderen. Daarbij worden de kennis en ervaring vanuit bestaand beleid betrokken, zoals richtlijnen voor gevoelige bestemmingen.

Uitvoerders

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Ministeries VWS, GGD GHOR Nederland, gemeenten, provincies, RIVM, vertegenwoordigers van gevoelige groepen.
Planning	2020: verkenning (uitgevoerd). 2021: 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.

6

Mobiliteit

Het wegverkeer droeg in 2016 gemiddeld voor 36% 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 werkgevers-aanpak 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 fiets en schoon openbaar vervoer en de ruimtelijke inrichting aanzienlijke emissiereducties en gezondheidswinst opleveren. Ook hebben (auto)belastingen grote invloed op de samenstelling van het wagenpark en de 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 Schone Lucht Akkoord (SLA) en daarin zijn de gezondheidsdoelen beschreven. Dit geldt ook voor de Nationale Omgevingsvisie.

Uitvoerders NOVI

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.

Uitvoerders

Trekker	Rijksoverheid.
Overige stakeholders	RIVM, provincies en gemeenten en GGD-en.
Planning	Eind 2021: 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) dieselvoertuigen te beëindigen en schone alternatieven te stimuleren. Uiterlijk in 2020 maken partijen afspraken over de concrete eisen en criteria in de gunningen en nadere afspraken over de periodieke aanscherping in de periode naar 2030. Operationeel materieel in beheer bij de krijgsmacht is hiervan uitgezonderd.

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.

Uitvoerders

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 regelgeving om de nieuwe test voor de controle van roetfilters met een deeltjesteller beschikbaar te maken, was al in november 2019 gepubliceerd en op 1 januari 2020 ingegaan. Hiervoor zijn intensieve gesprekken gevoerd met alle belanghebbenden. Mede op basis hiervan is de test met deeltjesteller tot stand gekomen. De volgende stap was om de test verplicht te stellen voor de APK van dieselauto's met roetfilter. Met de publicatie op 20 januari 2021 van deze regelgeving is ook deze stap gezet. De invoeringsdatum van de nieuwe test is 1 juli 2022.

Voor de invoering van deze test heeft de RDW op 30 april 2020 een uitvoeringstoets opgeleverd. Invoering van de test is voor de zomer van 2020 voorgelegd aan verschillende APK-stakeholders (SO-APK). Deze partijen hebben aangegeven de wijziging te kunnen onderschrijven en verzochten om tijdig duidelijkheid te geven, zodat de invoering kan worden voorbereid. Om ook aan andere partijen de gelegenheid te geven om te reageren, is het voorstel in oktober en november 2020 voor internetconsultatie voorgelegd. Ook is een advies ontvangen van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR).

Daarnaast is door TNO vervolgonderzoek uitgevoerd naar de verhoogde NO_x-uitstoot van oudere benzineauto's met slecht functionerende katalysator. In dit vervolgonderzoek met 38 voertuigen is één auto met een sterk verhoogde NO_x-uitstoot gevonden. Het totaal komt hiermee uit op drie high emitters in een steekproef van 50 geteste voertuigen. Om vast te stellen welke aanpak effectief is voor het opsporen en aanpakken van dit probleem, is verder onderzoek vereist naar hoe een dergelijke test eruit zou kunnen zien en tegen welke kosten en wanneer die zou kunnen uitgevoerd. De komende tijd wordt dit in kaart gebracht. Daarnaast wordt er in Europees kader op ingezet dat wordt vereist dat een verbeterd On-Board Diagnose (OBD) systeem in alle gevallen effectief controleert dat emissiereductiesystemen van voertuigen goed blijven functioneren.

Uitvoerders

Trekker Rijksoverheid.

Overige RDW, autobranche.

stakeholders

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.

Uitvoerders

Trekker Rijksoverheid.

Overige ILT.

stakeholders

Planning 2021 - 2030

Beoogd effect Handhaving van bronbeleid, zodat dieselveertuigen 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.

Als de Tweede 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 gaat naar verwachting niet eerder dan in 2024 van start. Het verwachte effect is de beperking van de uitstoot van fijnstof en NO_x en de versnelde invoering van niet-fossiel rijden.

Uitvoerders

- Trekker** Rijksoverheid.
- Overige stakeholders** Bedrijfsleven en overige stakeholders (via programma vrachtwagenheffing).
- Planning** 2024: invoering vrachtwagenheffing.
- Beoogd effect** Emissiereductie door efficiëntere logistiek en versnelde ingroei schonere en emissieloze voertuigen.

3d Autobelastingen

SLA-maatregel 9 Mobiliteit

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

Er zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd naar de vormgeving van autobelastingen. Zo is bij de Brede maatschappelijke heroverweging Mobiliteit onderzoek gedaan naar toekomstbestendige mobiliteit, waaronder fiscale maatregelen.² Ook in de bouwstenen voor een beter belastingstelsel³ (bijlage fiscale vergroening en grondslagerosie) is in 2020 een aantal opties onderzocht. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat het kabinet, voor de volgende kabinets-

formatie, onderzoek doet naar betalen naar gebruik.⁴ In de effectenstudie en in de MKBA die naar aanleiding hiervan zijn opgesteld is aandacht besteed aan de effecten op luchtkwaliteit. De effecten op gezondheid van de verschillende maatregelen zijn daarbij nog niet specifiek in beeld gebracht. In 2021 wordt bekeken of en wanneer aanvullend onderzoek effectief en wenselijk is.

Uitvoerders

- Trekker** Rijksoverheid.
- Overige stakeholders** Nader te bepalen
- Planning** In 2020 zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. In 2021 wordt bekeken of, en zo ja wanneer, aanvullend onderzoek wenselijk is.
- Beoogd effect** Gezondheidseffecten van luchtemissies bij de vormgeving van autobelastingen in kaart brengen.

3e Roettoeslag in de motorrijtuigenbelasting

SLA-maatregel 10 Mobiliteit

De Rijksoverheid voert per 2020 een roettoeslag in de motorrijtuigenbelasting in.

De roettoeslag in de motorrijtuigenbelasting is ingevoerd. Eigenaren van een oudere dieselauto zonder roetfilter betalen sinds 1 januari 2020 een toeslag van 15% op de motorrijtuigenbelasting (wegenbelasting). De toeslag geldt voor alle dieselpersonenauto's zonder filter en voor dieselbestelauto's zonder filter ouder dan twaalf jaar.

Uitvoerders

- Trekker** Rijksoverheid.
- Planning** Afgerond.
- Beoogd effect** Emissiereductie door een snellere uitfasing van oudere dieselvoertuigen zonder roetfilter.

² Kamerstuk, vergaderjaar 2019-2020, 32359, nr. 4.

³ Vergaderjaar 2019-2020, 32140, nr. 71

⁴ Kamerstuk, vergaderjaar 2020-2021, 32813, nr. 616.

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. Naar verwachting komt er in het najaar van 2021 een voorstel van de Europese Commissie voor een nieuwe Euronorm voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen (Euro 7) en voor de zware bedrijfsvoertuigen zoals vrachtauto's en bussen (Euro VII). Nederland heeft recentelijk een bijdrage aan de publieke consultatie ingediend.⁵

Nederland heeft de afgelopen jaren een belangrijke bijdrage geleverd aan de aanscherping van de CO₂-normering voor 2025 en 2030. De inzet is dat Nederland ook weer een voortrekkersrol gaat vervullen in de tussentijdse aanscherping van de CO₂-normen zoals aangekondigd in de Europese Green Deal. Aanscherping van deze normen kan de markintroductie van nul-emissievoertuigen versnellen en daarmee een bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Uitvoerders

Trekker	Rijksoverheid.
Overige stakeholders	Onder meer Europese Commissie.
Planning	Doorlopend. In 2021 wordt het voorstel voor Euro 7 / Euro VII verwacht.
Beoogd effect	Strenger bronbeleid waardoor snellere verschoning van vervoer optreedt.

⁵ Kamerstuk, vergaderjaar 2020-2021, 22112, nr. 2973.

7

Mobiele werktuigen

Mobiele werktuigen zoals bouwmachines, veegwagens, aggregaten en landbouwwerktuigen, dragen ondanks hun beperkte aantal voor 10% bij aan de negatieve gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen. Streefdoel uit het Schone Lucht Akkoord (SLA) is om de negatieve gezondheidseffecten van luchtmissies (NO₂ en fijnstof) van mobiele werktuigen in 2030 met minimaal 75% te hebben verminderd ten opzichte van 2016. Voor bouwmaterieel wordt hierbij uitgegaan van de doelen uit het Klimaatakkoord, waaronder het streven naar emissieloze bouwlogistiek en de inzet van emissieloze mobiele werktuigen in projecten van de rijksoverheid in 2030

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) hoge 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 het groeipad naar emissieloze mobiele werktuigen naar 2030 te versnellen. De rijksoverheid werkt in samenhang met het

Klimaatakkoord en de stikstofaanpak aan een aanpak voor schoon en emissieloos bouwen. Hierbij wordt gekeken naar de best passende instrumentenmix van enerzijds subsidies voor de aanschaf en ontwikkeling van schoon en emissieloos materieel en anderzijds (wettelijke) borging van emissiereductie en de aanscherping van aanbestedingscriteria. Tevens wordt bezien op welke wijze een effectieve aanpak kan worden ingericht om praktijkemissies te meten, 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 te 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 stikstofdepositie uit NO_x. En het klimaatakkoord richt zich op het reduceren van CO₂-emissies. Ook de partijen

waarmee afspraken zijn gemaakt verschillen. In het SLA zijn dit medeoverheden, en in het Klimaatakkoord zijn dit het bedrijfsleven en belangenorganisaties.

Dit heeft geleid tot een breed gedeelde wens, vanuit SLA-partijen, bedrijfsleven en politiek om te werken aan één routekaart waar de verschillende beleidsdoelen en initiatieven in samenkomen. In 2021 zal de Rijksoverheid hier verder invulling aan geven in samenwerking met alle 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
- Buyersgroup Mobiele Werktuigen PIANOo
- Green Deal Het Nieuwe Draaien (afgerond)
- Nulmeting duurzaamheid machinepark mobiele werktuigen
- Greendeal Duurzaam GWW (afgerond)
- Emissieloos Netwerk Infra
- Convenant Reinigingsvoertuigen (voertuigen voor de reiniging van openbare ruimte vallen onder de scope van mobiele voertuigen)
- Manifest MVI en MVI-criteria voor aanschaf en inhuur van mobiele werktuigen.

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 2021 aan de uitvoeringsagenda toegevoegd.



Spoor 1: Routekaart

Binnen dit spoor wordt gewerkt aan de uitwerking van de doelstelling voor mobiele werktuigen, het reductiepad en maatregelen die hierbij horen. Rijkswaterstaat en de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht geven invulling aan de SLA-maatregelen 1, 2 en 5.



Spoor 2: Contracteren en handhaven

Binnen dit spoor geven de provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en de gemeenten Rotterdam, Utrecht en Arnhem 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 bouw materieel

SLA-maatregel 2 Mobile werktuigen

De rijksoverheid onderzoekt in samenwerking met Partijen hoe een ingroeipad ('routekaart') voor schone en nul-emissie bouw materieel 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 medeoverheden en de markt een strategie voor de langere termijn vast te stellen om de inzet van mobiele werktuigen stapsgewijs te verschonen. Daarbij gaat het om het zo snel mogelijk beëindigen van de inzet van mobiele werktuigen zonder roetfilter en met een hoge stikstofdioxide-emissie en het versnellen van de groei 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 komen de beleidsdoelen voor luchtkwaliteit en gezondheid, stikstof en natuur en klimaat samen. In de themagroep Mobile werktuigen werken partijen de input vanuit het luchtkwaliteits- en gezondheids perspectief uit. Daarbij wordt onder andere onderzocht of mobiele werktuigen zonder roetfilter vanaf 2022 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 schoon en emissieloos bouwen 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 2021 wordt vastgesteld na een voorstel van de themagroep van het Schone Lucht Akkoord. Na vaststelling nemen SLA partijen de ambities over in hun uitvoeringsplannen.

Uitvoerders

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 2021: vaststelling van routekaart.

Beoogd effect Minder emissies door beëindigen van de inzet van mobiele werktuigen zonder roetfilter en versnellen van het ingroeipad van nul-emissie mobiele werktuigen. En specifiek minder emissies in de bebouwde kom afkomstig van bouw materieel.

1b Onderzoek naar mogelijkheden voor omgevingsvergunningen en milieuzones

SLA-maatregel 5 Mobile 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) worden de mogelijkheden onderzocht om lichteisen op te nemen in vergunningen en milieuzones. De eerste pilot wordt in november 2020 uitgevoerd in Amsterdam-West: via de Algemene Plaatselijke Verordening worden vervuilende diesel-aggregaten in de pilot verboden. In de gemeente Utrecht loopt een onderzoek naar de juridische haalbaarheid om een minimale emissienorm te verplichten via omgevingsvergunningen in plannen rond bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC).

Uitvoerders

Trekker	Gemeente Amsterdam en gemeente Utrecht.	Overige stakeholders	Ministeries van BZK en EZK, bedrijfsleven, kennispartijen en milieu- en gezondheidsorganisaties.
Overige stakeholders	Bedrijfsleven, andere (SLA-)gemeenten en provincies, het ministerie van IenW.	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 schoon en emissieloos bouwen vast met afspraken over de periodieke aanscherping van de eisen en gunningscriteria in de periode naar 2030.
Planning	2020: start van de pilot in Amsterdam en het haalbaarheidsonderzoek in Utrecht. 2021: 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 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.
Beoogd effect	Emissiereductie, met name in gebieden met hogere blootstelling, door het opnemen van emissie-eisen of andere bepalingen in vergunningen of milieuzones.		

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 lucht gerelateerde criteria zoals geformuleerd op de website van PIANOo als minimum.

Uitvoerders

Trekker Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, deelnemende gemeenten en provincies uit de werkgroep contracteren en handhaven.

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 t.a.v. 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.

Uitvoerders

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 2021: rijksoverheid, gemeenten en provincies nemen in aanbestedingen waarbij mobiele werktuigen worden ingezet, aanbestedingseisen en gunningscriteria op minimaal vergelijkbaar 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, stimuleren van het versneld verschonen van het materieelpark en ingroei van emissieloos materieel.

2c [Onderzoek naar mogelijkheden voor handhaving emissie-eisen en ontwikkeling keuringsystematiek](#)

SLA-maatregel 6 Mobile werktuigen

De Rijksoverheid onderzoekt in samenwerking met Partijen de mogelijkheden om de emissie-eisen in de praktijk te handhaven en ontwikkelen zo nodig een keuringsystematiek voor toezicht en controle op de naleving van aanbestedingseisen voor schonere mobiele werktuigen. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijkheden van een vrijwillige roetfiltertest en NOx-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 wanneer deze in zijn geheel uitgeschakeld raakt, 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 ontbreken van een kenteken kan de controle niet plaatsvinden zoals dat bij het wegverkeer wel het geval is.

Bij de uitwerking van de routekaart schoon en emissieloos bouwen wordt een gezamenlijk plan van aanpak opgesteld om invulling te kunnen geven aan monitoring, toezicht en handhaving van emissies van mobiele werktuigen. Bij de uitwerking van de mogelijkheden om emissie-eisen te handhaven en de daarbij behorende keuringsystematiek worden in ieder geval de volgende onderdelen betrokken:

- verplichte registratie van mobiele werktuigen per bouwplaats via een webbased monitoringstool zoals ingevoerd is in Londen;
- handhaving ter plaatse door inspectie van verplichte documentatie en/of materieel;
- onderhouds- en keuringsmomenten;
- meting van emissies en uitlezing op afstand via beschikbare software en hardware in werktuigen.

De gemeenten Rotterdam 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 bouw-machines BMWT aangesloten vanuit de expertise rond keuring. BMWT organiseert onder meer de inzet van keuringsmeesters voor de keuringsmomenten van mobiele werktuigen.

Uitvoerders

Trekker Ministerie van IenW, de gemeenten Rotterdam 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 werkgroep een aanpak voor meten, toezicht en keuring op.
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.

Uitvoerders

Trekker Ministerie van IenW/ Duurzame Mobiliteit.

Overige Nader te bepalen.

stakeholders

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 CO₂-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 CO₂-normen en door aanscherping van de Europese emissie-eisen (stage-normen) en bepalingen voor het blijvend voldoen aan de normen.

8

Industrie

Luchtvervuiling uit de industrie draagt voor 10% bij aan de negatieve gezondheidseffecten uit binnenlandse bronnen. In de jaren 90 zijn de emissies sterk gedaald, maar sinds 2010 lijken deze te stabiliseren. Zonder aanvullend beleid nemen de emissies en gezondheidseffecten daarvan toe. Om ook in de industrie- en energiesector een verdere afname van negatieve gezondheidseffecten te bereiken, zijn aanvullende maatregelen nodig. Doel voor de industrie is om uitstoot en groei verder te ontkoppelen en een continue daling van emissies naar de lucht te realiseren.

Maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord

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 energiesector emissie-eisen opgenomen die zo dicht mogelijk aan de onderkant BREF-range liggen, 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 emissie-reductie.

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 zal zich in Europa inzetten op ambitieus bronbeleid. Het gaat daarbij om onderhandelingen op het vlak van 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, kennisagenda en doorontwikkeling van het beleid. Daarbij is de nadrukkelijke wens geuit om het luchtkwaliteitsbeleid in context van aanpalende beleidsdossiers te bespreken. Het streven is om hier in 2021 samen met het bedrijfsleven verdiepingssessies over te organiseren. De rijksoverheid neemt hiervoor het initiatief.

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 zeggen toe de resultaten van de hieronder genoemde pilot⁶, bij positief resultaat, standaard toe te passen in vergunningen voor de industrie.

1a Juridische analyse vergunnen

In opdracht van het ministerie van IenW wordt een analyse gemaakt waarin de juridische kansen en knelpunten worden 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.

Uitvoerders

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.

⁶ Pilot industrie: scherp vergunnen en vrijwillige reductie.

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. 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. Concreet wordt gewerkt aan een modeltekst hierover voor de Nota vergunningverlening, toezicht en handhaving. Die kunnen provincies en gemeenten overnemen bij het aanpassen van hun nota. Ook zorgt het voor harmonisatie in de vergunningverlening binnen Nederland.

Uitvoerders

Trekker Themagroep Industrie.
Overige stakeholders Rijkswaterstaat, gemeenten, provincies en omgevingsdiensten.
Planning 2020-2021.
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.

Uitvoerders

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. De themagroep Industrie verkent in hoeverre de nieuwe factsheets voor reductie-technieken (zie 5) en de nieuwe oplegnotities (zie 4a) voldoende in deze behoefte voorzien en gaat zo nodig na hoe verdere kennis hierover (onderling) uit te wisselen is.

Uitvoerders

Trekker Provincies.
Overige stakeholders Gemeenten, provincies, omgevingsdiensten.
Planning 2020-2021.
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 gaat de themagroep Industrie na in hoeverre een betere handhaving van regelgeving voor de industrie kan leiden tot verdere emissiereductie. Als daar belangrijke kansen uit volgen, wordt daar in de navolgende jaren uitvoering aan gegeven. Het ministerie van IenW maakt nadere afspraken over hoe de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een rol kan spelen in dit proces van verbetering van handhaving om te komen tot emissiereductie. Zo nodig worden er afspraken gemaakt met gemeenten, provincies en omgevingsdiensten om handhaving te verbeteren.

Uitvoerders

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.

Uitvoerders

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 pilot⁷ – 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.

Uitvoerders

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

⁷ Pilot industrie: scherp vergunnen en vrijwillige reductie.

5 Actualiseren algemene regels (spoor 2)

SLA-maatregel 7 Industrie

De Rijksoverheid streeft ernaar om de berekening van de financiële haalbaarheid van emissie reducerende 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 emissie reducerende 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 biomassa-stook in kleine en middelgrote installaties. Daaruit voortvloeiende aanscherpingen zullen zo spoedig mogelijk worden omgezet in regelgeving. Daarnaast zal de regelgeving op enkele andere punten gemoderniseerd worden. Voorbeeld is het verlagen van de vermogensgrens van 15MW voor een vergunningplicht bij biomassa stook.

Het ministerie van IenW heeft in 2020 laten onderzoeken welke emissie-eisen in de algemene regels te actualiseren zijn. Er zijn haalbaarheidsstudies uitgevoerd naar:

- het naar beneden bijstellen van eisen voor biomassa-ketels;
- het updaten van emissiegrenswaarden in de luchtmodule van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal);
- het actualiseren van de kosteneffectiviteitsmethodiek.

Het ministerie is gestart met de voorbereiding van het formele wetgevingsproces voor een eerste pakket voorgenoemen wijzigingen. Daarbij horen verschillende (uitvoerings) toetsen en een openbare consultatie. Het is mogelijk dat gedurende de SLA-periode nog aanvullende studies of wijzigingen nodig zijn.

Uitvoerders

Trekker	Rijksoverheid (het ministerie van IenW).
Overige stakeholders	Bedrijven, gemeenten, provincies, omgevingsdiensten, bedrijven en Rijkswaterstaat.
Planning	1 januari 2022: inwerkingtreding.
Beoogd effect	Lagere emissies van bedrijven door actualisatie van de eisen in algemene regels.

6 Internationale inzet (spoor 3)

SLA-maatregel 10 Industrie

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

Het rijk neemt deel aan Europese werkgroepen voor de uitvoering en evaluatie van de Richtlijn industriële emissies (RIE), de Richtlijn middelgrote stookinstallaties (MCPD), de NEC-richtlijn (National Emission Ceilings) en de richtlijn Luchtkwaliteit. Bij de herziening van de richtlijn Luchtkwaliteit zet Nederland zich ervoor in om de huidige grenswaarden meer in lijn te brengen met de advieswaarden van de 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 2021 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 branche-specifieke onderzoeken uit te zetten.

Uitvoerders

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.

9

Houtstook en particuliere huishoudens

Luchtvervuiling uit woningen levert 9%⁸ van de gezondheidsschade uit binnenlandse bronnen. Hieronder valt ook houtrook. 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. Gemeenten en provincies kunnen in hun uitvoeringsplannen aanvullende houtstookmaatregelen nemen.

⁸ is bij deze berekening van de gezondheidsindicator nog geen rekening gehouden met de vorming van condensables. Vanaf 2021 zijn condensables uit houtstook meegenomen in de emissieregistratie. In de concentratiekaarten (GCN) en in de doorrekening van de gezondheidsindicator die in 2021 verschijnen worden deze emissies ook meegenomen.



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.



Spoor 2: Regelgeving uitstoot

Emissie-eisen zijn vastgelegd in EU-regelgeving, uitvoering 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 en de Woonbond. Daarnaast is veel kennis aanwezig bij GGD-en en kennispartijen.

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 gezondheidseffecten van houtstook en de mogelijkheden om bewust(er) te stoken. De themagroep werkt een aanpak uit om het bereik en de effectiviteit van de voorlichting te monitoren en betreft hier (vertegenwoordigers van) burgers en gevoelige groepen zoals longpatiënten bij. (Zie ook hoofdstuk 4, *Monitoring*.)

Uitvoerders

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, RIVM, gemeenten, provincies, Milieu Centraal, Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), GGD-en.
Planning	Najaar 2020: herziening van het materiaal. Periodiek: evaluatie.
Beoogd effect	Vermindering van luchtmissies door het actief delen van voorlichtingsmateriaal over gezondheidseffecten en mogelijkheden om deze te beperken.

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 in 2050 aardgasvrij te maken. Bij het aardgasvrij maken van wijken moet gekozen worden voor andere verwarmingsbronnen van woningen. Dit kan tot een toename van het aantal houtkachels en biomassa-installaties leiden. Daarbij is het van belang de gezondheidseffecten mee te wegen in de uiteindelijke keuze voor een andere verwarmingsbron om negatieve gezondheidseffecten zo veel mogelijk te minimaliseren. Onderdeel van de pilot houtrook is toekomstige bewoners informeren over de effecten van houtstook.

Om dit mogelijk te maken 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. Gemeenten nemen de effecten van houtrook op in wijkuitvoeringsplannen (WUP's). Na het opstellen van de Regionale Energie Strategieën (RES-en) zijn gemeenten bezig met het opstellen van warmtevisies en WUP's. Hierin is de bedoelde koppeling mee te nemen en te optimaliseren.

Het ministerie van IenW werkt met de ministeries van BZK en EZK aan het terugdringen van de emissies door houtstook (binnen). Het ministerie van BZK verkent dit thema in het kader van het Bouwbesluit, het ministerie van EZK doet dit in het kader van de energietransitie en aardgasvrije wijken. De bedoelde samenwerking is goed vorm te geven in de fase waarin de energietransitie zich momenteel bevindt.

Uitvoerders

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

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.

Een stookalert waarschuwt kachelbezitters om niet te stoken bij de minst gunstige weersomstandigheden, zoals mistig of windstil weer, omdat de rook dan blijft hangen en overlast geeft voor de stoker en de omgeving. Het KNMI en het RIVM hebben het stookalert in 2019 ontwikkeld in opdracht van het ministerie van IenW. Gemeenten en provincies zullen actief communiceren als het stookalert wordt afgegeven, bijvoorbeeld via social media.

In de Stookwijzer (www.stookwijzer.nu) wordt het stookalert vermeld. Na het eerste jaar is het stookalert geëvalueerd met geïnteresseerde gemeenten en provincies. Als aanpassingen nodig zijn aan de communicatie (of aan de technische uitgangspunten), komt dat aan de orde tijdens de evaluaties.

Uitvoerders

Trekker	Rijksoverheid (het ministerie van IenW).
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, KNMI, RIVM, provincies en gemeenten.
Planning	2020: evaluatie. Vanaf 2021: doorontwikkeling.
Beoogd effect	Bewustwording van het feit dat het stoken van hout binnenshuis kan leiden tot overlast voor de omgeving. Er wordt minder vaak gestookt tijdens zeer ongunstige weersomstandigheden of slechte luchtkwaliteit.

2 Regelgeving uitstoot (spoor 2)

2a Afschaffing ISDE-subsidie pelletkachels

SLA-maatregel 3 Houtstook

De rijksoverheid schaft per 1 januari 2020 de ISDE-subsidie op pellet kachels en kleine biomassa-ketels (tot 500 kW) af.

De subsidie op pelletkachels is vanaf 1 januari 2020 afgeschaft. Dit omdat de negatieve effecten op de luchtkwaliteit niet opwegen tegen de lagere CO₂-uitstoot van de kachels. Hierdoor wordt de aanschaf van een pelletkachel als alternatief voor gasverwarming minder aantrekkelijk voor burgers.

Uitvoerders

Trekker	Ministerie van EZK.
Overige stakeholders	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).
Planning	1 januari 2020: maatregel is ingevoerd.
Beoogd effect	Minder aantrekkelijk maken van de aanschaf van een houtkachel.

2b Ecodesign-richtlijn eerder invoeren

SLA-maatregel 4 Houtstook

De Rijksoverheid streeft ernaar om de emissie-eisen uit de Europese Ecodesign-richtlijn vervroegd in te voeren.

De rijksoverheid heeft intensief overlegd met de Europese Commissie over de invoering van de maatregel. De Europese Commissie heeft helaas aangegeven dat het vervroegd in laten gaan van de Ecodesign richtlijn in Nederland niet is toegestaan.

Uitvoerders

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Europese Commissie.
Planning	afgerond. Uitvoering van deze afspraak bleek niet mogelijk.
Beoogd effect	Minder emissies van (nieuwe) kachels door aanscherping van de eisen.

2c Ecodesign richtlijn 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 richtlijn Ecodesign zet een belangrijke stap naar minder emissies uit kachels. Evenals bij emissienormen kan een verdere aanscherping in de toekomst de emissies verder terugdringen.

Uitvoerders

Trekker	Rijksoverheid (ministerie van IenW).
Overige stakeholders	Ministerie van BZK, TNO, Nederlandse Haarden- en Kachelbranche (NHK), Werkgroep internationale samenwerking, Europese lidstaten.
Planning	Doorlopend.
Beoogd effect	Minder emissies door nieuwe houtkachels.

2d 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 het Duitse systeem worden eisen gesteld aan kachels en open haarden. Dit geldt onder andere voor de uitstoot, het rendement, de juiste installatie, de houtopslag en het onderhoud van de kachel en het rookgaskanaal. Via een overgangsrecht worden de eisen strenger, waardoor bestaande kachels moeten worden aangepast met bijvoorbeeld filters of worden uitgefaseerd. De stoker moet via een registratiesysteem certificaten van keuringen en metingen bewijzen dat de kachel of haard is goedgekeurd door erkende installateurs en schoorsteenvegers. Bij een onderhouds-keuring wordt ook de houtopslag geïnspecteerd en wordt informatie over goed stookgedrag gegeven. Er kan worden opgetreden tegen de stoker vanwege nalatigheid of opzet. In 2021 wordt verkend welke aanvullende maatregelen in de Nederlandse situatie kansrijk en effectief kunnen zijn. Dit onderzoek is onderdeel van de Pilot houtrook. Hierbij worden ook aanbevelingen uit eerder onderzoek (zoals van PBL) en ervaringen uit het buitenland betrokken. Het ministerie IenW betreft hierbij diverse stakeholders waaronder het ministerie van BZK (vanwege de toesteisen), de

Algemene Schoorsteenvegers Patroons Bond, de Nederlandse Haarden- en Kachelbranche, kennispartijen en gezondheidsorganisaties.

Uitvoerders

- Trekker** Rijksoverheid (IenW)
- Overige stakeholders** RWS Leefomgeving, gemeente Utrecht, gemeente Helmond, BZK, NHK, bedrijfsleven, kennisinstellingen, gezondheidsorganisaties.
- Planning** 2021 – 2023. In 2021 publicatie eerste verkenning.
- Beoogd effect** inzicht in effecten en haalbaarheid van kansrijke aanvullende maatregelen.

3 Handhaving houtrook (spoor 3)

3a Actualisatie toolkit 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.

De toolkit Overlast van houtstook (stappenplan) biedt gemeenten een handreiking die ze kunnen toepassen bij overlast door houtstook. Het rijk actualiseert deze toolkit samen met decentrale overheden. Daarbij worden ook de mogelijkheden verkend die gemeenten hebben om hun eigen regels op te stellen. Bijvoorbeeld een verbod op het verspreiden van hinderlijke of schadelijke rook vanuit woningen tijdens een stookalert en het stellen van regels voor houtstook (bijvoorbeeld het vochtgehalte van hout of de stookduur). De rijksoverheid geeft ondersteuning via e-learning om kennis te vergroten op de handhaving op bouwkundige aspecten.

Uitvoerders

- Trekker** Rijksoverheid (ministerie van IenW).
- Overige stakeholders** Gemeenten en provincies, RIVM, GGD GHOR Nederland, Rijkswaterstaat en kennisinstellingen.
- Planning** 2021: actualisatie van de toolkit.
Periodiek: evaluatie en actualisatie.
- Beoogd effect** Vermindering van overlast via voorlichting, buurtbemiddeling en handhaving.

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.

De rijksoverheid ontwikkelt een meetmethode voor het meten van de belangrijkste emittenten. Uit eerste onderzoek van TNO zijn een aantal componenten naar voren gekomen die gemeten kunnen worden. Deze componenten zijn echter niet uniek voor houtrook. Er is vervolgonderzoek nodig om onomstotelijk vast te stellen dat de componenten afkomstig zijn van de houtstookbron. Daarnaast moet onderzocht worden of deze componenten te koppelen zijn aan overlast ((geur)hinder en/of gezondheidsklachten). Een beoordelingskader op basis van metingen van houtrookcomponenten die verbonden zijn met overlast, is essentieel voor de handhaving bij overlast als gevolg van (onjuiste) houtstook. Daarom voeren onderzoekinstellingen in opdracht van het ministerie van IenW een vervolgonderzoek uit en zoekt het ministerie van IenW de samenwerking met geïnteresseerde gemeenten.

Uitvoerders

- Trekker** Ministerie van IenW
- Overige stakeholders** Rijkswaterstaat, gemeenten en provincies, TNO, RIVM, Universiteit Utrecht en GGD GHOR Nederland.
- Planning** 2020-2021.
- Beoogd effect** Inzicht in de mogelijke meetmethoden of andere handhavingmogelijkheden, inzicht in emissies van houtstook en inzicht in gezondheidsimpact van houtstook op burgers.

3c Doorsturen klachten vanuit Stookwijzer naar gemeenten

SLA-maatregel 9 Houtstook

De Rijksoverheid zorgt ervoor dat klachten die via de landelijke website 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 door naar de gemeenten. Dit geeft gemeenten inzicht in de omvang en mate van de lokale hinder.

Uitvoerders

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Rijkswaterstaat, gemeenten en provincies.
Planning	2020: start, daarna 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 ze gebruikmaken van het stappenplan van de toolkit. Bij herhaalde overlast is voorlichting te geven en buurtbemiddeling of handhaving in te zetten. Gemeenten kunnen een definitie van herhaalde overlast opnemen in het gemeentelijk beleid (zie ook de maatregelen Meetmethode en Stappenplan uit de toolkit). In de themagroep Houtstook wordt kennis uitgewisseld. Best practices en tips over een effectieve aanpak worden gedeeld met andere gemeenten en stakeholders.

Uitvoerders

Trekker	Gemeenten.
Overige stakeholders	NHK, Bewoners en diverse stakeholders.
Planning	2020-2023.
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.

De pilot houtrook onderzoekt voor minimaal één nieuwbouwwijk en voor een bestaande wijk of buurt wat erbij komt kijken om een wijk houtstookvrij/houtrookarm te maken. De pilot richt zich daarbij op particuliere haarden en kachels voor binnenshuis. De pilot richt zich op de juridische en praktische mogelijkheden om houtrook te beperken en houtrookvrije en houtrookarme buurten te realiseren. De pilot geeft zicht op de mogelijkheden voor het stellen van eisen, handhaving, toezicht en meetprotocollen, en onderzoekt hoe bewoners hier goed bij betrokken kunnen worden en wat de gezondheidseffecten zijn. Decentrale overheden wisselen jaarlijks hun kennis en ervaringen uit via de themagroep Houtstook. Bij positieve uitkomsten van de pilot houtrook verkennen gemeenten de mogelijkheden om dit in hun eigen gemeente toe te passen.

Uitvoerders

Trekker	Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat en de gemeenten Utrecht, Helmond en Nijmegen.
Overige stakeholders	Burgers, lokale aanbieders van kachels en SLA-deelnemers.
Planning	2020 - 2023.
Beoogd effect	Minder houtrookemissies in wijken. Inzicht in de mogelijkheden om eisen te stellen aan houtstook, uitstoot, toestellen en fysieke omgeving. Inzicht in mogelijkheden voor handhaving en toezicht. Inzicht in de werking van de meetmethode in de praktijk. Inzicht in de wijze hoe bewoners erbij betrokken kunnen worden. Inzicht in de gezondheidseffecten. Gemeenten gaan succesvolle maatregelen toepassen door kennis en ervaringen delen via een factsheet.

5 Factsheet en werkplan

Voor het begrijpen, uitwerken en uitvoeren van de maatregelen is het essentieel dat alle SLA-deelnemers kunnen terugvallen op basisinformatie over de betreffende houtstookmaatregelen. Voor die maatregelen wordt een factsheet, handreiking of werkplan opgesteld waaruit gemeenten en provincies informatie kunnen halen. De uitwerking gebeurt in samenwerking tussen de rijksoverheid en decentrale overheden.

Werkgroepen werken samen aan onderdelen van het werkplan die verdere uitwerking of aanpassing nodig hebben naar aanleiding van toekomstige nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld over handhaving en onderzoek naar de overlast van houtstook. Een voorbeeld van een factsheet is technische informatie over de werking van het stookalert en de communicatieve informatie over het afgeven van het stookalert. Verschillende gemeenten hebben behoefte aan een factsheet over de Stookwijzer.

Uitvoerders

Trekker	Deelnemende gemeenten, provincies en rijksoverheid aan de Themagroep Houtstook.
Overige stakeholders	RIVM, KNMI en Rijkswaterstaat.
Planning	Vanaf 2021.
Beoogd effect	Begrip, uitwerking en uitvoering van de maatregelen.

10

Binnenvaart en havens

De binnenvaart draagt gemiddeld 7% 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, 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

Uitvoerders

Trekker Rijksoverheid

Overige stakeholders

Planning Vanaf 2021: de energiebelasting op walstroom is afgeschaft.

Beoogd effect Stimuleren van de toepassing van walstroom.

1b Realisatie walstroomvoorzieningen:

In de decentrale uitvoeringsplannen geven partijen aan 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. De inventarisatie vormt de basis voor een ontwikkelplan dat wordt opgesteld voor de uitrol van walstroom op publieke kades van alle SLA-deelnemers. De rijksoverheid heeft voortuitlopend hierop besloten dat alle rijkskades in 2030 voorzien moeten zijn van walstroom.

Uitvoerders

Trekker Deelnemers aan de themagroep Binnenvaart en havens.

Overige stakeholders Gemeenten, provincie Zuid-Holland en het ministerie van IenW.

Planning 2020-2021: inventarisatie
2021-2022: 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 binnenvaart ter verduurzaming van de binnenvaart, en streven naar uniformering in de systematiek die wordt gebruikt.

Er komt een verbod 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 worden vertaald in best practices die de basis vormen voor een blauwdruk voor andere gemeenten. Deze blauwdruk bevat ook een uniforme systematiek van gedifferentieerde tarieven en kortingen om de binnenvaart te verduurzamen. De blauwdruk is gereed in het eerste kwartaal van 2023.

Uitvoerders

Trekker Themagroep Binnenvaart en havens.

Overige stakeholders Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.

Planning 2021: verplichtstelling door koplopers.
2022: opstellen blauwdruk.
2023: uitrol verplichtstelling en stimuleringsmaatregelen.

Beoogd effect Toenemend gebruik van walstroom en afnemend gebruik van generatoren en aggregaten.

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 worden best practices verzameld voor gunningscriteria voor aanbesteding van maritieme infrastructurele werkzaamheden. Ook worden deze gunningscriteria getest en verbeterd. De resultaten van deze pilot vormen de basis voor het opstellen van 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. Alle SLA-deelnemers passen vanaf 2023 luchtmissies als gunningscriteria toe bij aanbesteding van infrastructurele werken.

Uitvoerders

Trekker	Themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.
Planning	2021: verzamelen, testen en verbeteren gunningscriteria. 2022: opstellen van handreiking aanbesteding 2023: toepassen van gunningscriteria door SLA-deelnemers.
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 wordt samengevat in een kennisdocument 'Elektrificatie eigen vloot'. SLA-deelnemers met een eigen vloot gebruiken deze kennis om hun vloot te elektrificeren (inclusief waterstof).

Uitvoerders

Trekker	Themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.
Planning	2021-2023.
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 worden getest en verbeterd. De resultaten van deze pilot vormen de basis voor het opstellen van een 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.

Uitvoerders

Trekker	Themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.
Planning	2021: verzamelen, testen en verbeteren van gunningscriteria. 2022: opstellen van handreiking aanbesteding. 2023: 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 hierop efficiënt aansluiten met regionale subsidieprogramma's.

Uitvoerders

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.

7 Duurzame binnenvaart

SLA-maatregel 7 Binnenvaart en havens

Gemeenten en provincies met binnenvaart stellen plannen op met het streven naar een duurzame binnenvaart. Daarin wordt onder meer toegewerkt naar een zero-emissie binnenvaart 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 verzamelen SLA-deelnemers kennis over regelgeving en vergunningstrajecten, stimuleringsmaatregelen en financiële ondersteuning, uitrol van walstroom en zero-emissie-technologieën. De resultaten vormen de basis voor het opstellen van een Masterplan 'Zero-emissie binnenvaart'. Dit Masterplan ondersteunt gemeenten en provincies bij het opstellen van plannen om hun binnenvaart in 2035 emissievrij te maken. In 2023 stellen SLA-deelnemers hun plan op voor een emissieloze binnenvaart in 2035.

Uitvoerders

Trekker	Themagroep Binnenvaart en havens.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en het ministerie van IenW.
Planning	2021: kennisverzameling en onderzoek binnen de pilot. 2022: opstellen Masterplan 'Zero-emissie binnenvaart'. 2023: plan emissievrije binnenvaart door SLA-deelnemers.
Beoogd effect	Binnenvaart zonder emissies naar lucht vanaf 2035.

11

Landbouw

De landbouw draagt 11% bij aan de gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen. Dit komt enerzijds door secundair fijnstof door de uitstoot van ammoniak en anderzijds door primair fijnstof. Primair fijnstof is 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 de pilot landbouw een aantal maatregelen opgenomen die tijdens de looptijd van het SLA verder worden uitgewerkt. Maatregelen uit de pilot landbouw zijn onder de vaste maatregelen te vinden onder subnummer a, b, c, etc. De maatregelen in de pilot komen voort uit drie sporen. Een verdere uitleg van de drie sporen is te vinden in het 'Plan van Aanpak pilot landbouw'.



Spoor 1: Subsidieregeling

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: Sectorale afspraken

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: Reductie primair fijnstof

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 de pilots 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.

Uitvoerders

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, brongerichte reducties van emissies. Deze intenties van de sector heeft de sector vastgelegd in sectorplannen. 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.

Uitvoerders

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 pluimveehouderij afgesproken dat de emissie van fijnstof binnen tien jaar wordt gehalveerd. De sector neemt haar verantwoordelijkheid voor haar aandeel in de productie van fijnstof (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 maakt uiterlijk juli 2021 een plan om primair fijnstof te reduceren. 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. Is de fijnstofreductie onvoldoende of blijkt het plan onverhoopt niet uitvoerbaar, dan stelt het ministerie van IenW een generieke reductie-eis wettelijk vast in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Gemeenten leggen de maatregelen uit het sectorplan vast in vergunningen en/of het omgevingsplan.

Uitvoerders

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. Tot 2023: uitvoering sectorplannen. Vanaf 2022: eventuele generieke eisen in Bal
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.

Uitvoerders

Trekker	Ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Biologische pluimveesector, decentrale overheden voor het vergunningsproces, ministerie van LNV en Rijkswaterstaat.
Planning	1 jan 2022: inwerking in het Bal.
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 melkrundervee. 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 en een verbeterd toezicht en betere handhaving op die technieken zijn belangrijk. In de pilot landbouw zijn verschillende initiatieven gestart. Dit is niet uitputtend: gedurende de looptijd van het SLA zijn nieuwe initiatieven te starten die gericht zijn op verbetering van bestaande technieken. Ook andere gemeenten dan de huidige pilotdeelnemers kunnen deze maatregelen nemen en/of in hun decentrale uitvoeringsplannen opnemen.

5a E-learning en expertmeetings over luchtwassers (spoor 1)

Het rijk ontwikkelt samen met luchtwasserfabrikanten en toezichthouders een e-learning 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.

Uitvoerders

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

5b Landelijke aanpak toezicht luchtwassers (spoor 1)

De provincie Overijssel 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 2021 geëvalueerd. Een advies over bredere uitrol wordt daarna aan de Stuurgroep SLA verzonden.

Uitvoerders

- Trekker** Provincie Overijssel.
- Overige stakeholders** Omgevingsdiensten en provincies die agrarische controles uitvoeren, agrarische sector (veehouderijen en leveranciers luchtwassers).
- Planning** Planning 2020; vervolg in 2021.
- 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 blijkt van belang om de goede resultaten en ervaringen met ITV te behouden en om invulling te geven aan de kansen die het project biedt. Deze toezichtactie geeft input voor een landelijke aanpak.

Uitvoerders

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

5d Fijnstofmeten met innovatie technieken pluimvee (spoor 2)

Met fijnstofmetingen in praktijkstallen wordt de effectiviteit van innovatieve emissiereducerende technieken of maatregelen bepaald. 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 fijnstoflijst⁹ (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.

Uitvoerders

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.
2021: rapportage, beoordeling TAP en opname op fijnstoflijst. In 2021 voert PEV een tweede reeks metingen uit.

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. 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.

Uitvoerders

Trekker Ministerie van IenW in samenwerking met Rijkswaterstaat.

Overige stakeholders Omgevingsdiensten, gemeenten, bedrijfsadviseurs en de sector.

Planning 2021: ontwikkeling van voorlichtingsmateriaal.
Vanaf 2020/2021: 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 in 2021 plannen te maken om bestaande technieken beter toe te passen voor meer emissiereductie bij varkensstallen. Er wordt nog bepaald welke gemeente dit project zal trekken.

⁹ De fijnstoflijst is een lijst met stalsystemen en technieken met bijbehorende emissiefactoren en reductiepercentages die IenW vaststelt op grond van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl).

Uitvoerders

Trekker Provincie Noord-Brabant en gemeente: nog geen specifieke gemeente bekend.

Overige stakeholders Sector en omgevingsdiensten.

Planning 2021.

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 toepassen van deze maatregel is een koppeling te maken met het voorlichtingsprogramma voor fijnstoftechnieken (5e) en het project Beter benutten varkensstallen in Noord-Brabant (5f).

Uitvoerders

Trekker Gemeenten.

Overige stakeholders Omgevingsdiensten en sector.

Planning Hele looptijd van het SLA.

Beoogd effect Lagere emissies uit stallen door betere toepassing van emissiereducerende technieken voor ammoniak, geur en fijnstof.

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 Subsidie module 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 2022 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.

De Taskforce versnelling innovatieproces stalsystemen heeft op 5 februari 2021 een advies uitgebracht over versnelling van het toepassen van innovaties en nieuwe emissiebeperkende maatregelen.

Uitvoerders

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 tot een belastingvoordeel via de MIA en 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)

Er wordt geëxperimenteerd met het inzetten van sensoren bij veehouderijen in praktijksituaties en het vergunnen hiervan. Vergunnen gebeurt op basis van het experiment in het kader van de Crisis- en herstelwet (CHW) 21^e Tranche. Doel is een snellere en betere toepassing van innovatieve maatregelen. Daarnaast geeft Taskforce innovatie, die het rijk heeft ingesteld, advies over het mogelijk versnellen van

het toepassen van innovatie. Dit advies is te benutten bij nieuwe experimenten. Ook doet Wageningen University & Research (WUR) onderzoek naar de beste manier om sensoren in te zetten.

Met het advies van de Taskforce en het onderzoek van de WUR is verder te experimenteren. Het ministerie van IenW zoekt samen met gemeenten en bedrijfsleven naar aanvullende proeflocaties. Gemeenten en omgevingsdiensten moeten de vergunningen voor de proeflocaties verlenen en er moet daadwerkelijk worden gemeten en geëvalueerd. Omwonenden worden betrokken bij de inspraak en de evaluatie. Na afloop van de proef vertaalt het ministerie van IenW samen met het ministerie van BZK en Rijkswaterstaat de proef door naar regelgeving.

Uitvoerders

Trekker Ministerie van IenW.
Overige stakeholders Ministerie van LNV, gemeenten, provincies, omgevingsdiensten, omwonenden en veehouders.

Planning Eind 2020: Advies Taskforce en advies WUR.
 2021: start eerste experimenten en zoeken naar nieuwe experimenten, vergunningverlening voor nieuwe experimenten.
 Tot circa 2025: bouwen van stallen en meten.
 Na 2025: evaluatie en doorvertaling in regelgeving.

Beoogd effect Snellere en betere toepassing 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.

Uitvoerders

Trekker Rijkswaterstaat.
Overige stakeholders Gemeenten en provincies.

Planning 2020-2021.

Beoogd effect Meer CHW-experimenten met emissieverlaging als gevolg van bekendheid bij gemeenten met de mogelijkheden.

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 in 2021 een plan uitgewerkt voor kennisontwikkeling en kennisdeling tussen gemeenten. Toepassen van het CHW-experiment door decentrale overheden gebeurt op vrijwillige basis.

Uitvoerders

Trekker	Gemeenten.
Overige stakeholders	Omgevingsdiensten, sector en omwonenden.
Planning	Begin 2021: inwerkingtreding CHW en beleidsvorming binnen gemeenten. Medio 2021: start 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. Daarnaast wordt begin 2021 besloten of een *serious game* wordt ontwikkeld over het toepassen van maatregelen in een gemeente onder de Omgevingswet.

Uitvoerders

Trekker	Nader te bepalen.
Overige stakeholders	Gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat.
Planning	Eind 2021: 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.

Uitvoerders

Trekker	Gemeente in Gelderse Vallei, gemeente in Brabant gemeente, Gemeente in Noord-Midden Limburg.
Overige stakeholders	Sector, omwonenden, gemeenten, RWS.
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.

Uitvoerders

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

Samenhang met relevante Green Deals en akkoorden

Klimaatakkoord

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

Stikstofdossier

De minister van LNV heeft een structurele aanpak stikstof aangekondigd.¹⁰ In het wetsvoorstel Stikstofreductie en natuurverbetering wordt dit verder uitgewerkt.¹¹ Daarvoor worden onder de Omgevingswet een omgevingswaarde en een programma opgesteld. De omgevingswaarde houdt in dat in 2030 ten minste de helft van de hectares met voor stikstof gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden onder de kritische depositiewaarden is gebracht. Het programma wordt gemonitord en eventueel bijgesteld. Het streven is om het programma in het voorjaar van 2021 in ontwerp bekend te maken.

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 emissie-eisen voor pluimveestallen. Dit om dubbele investeringen te voorkomen. Tot slot laat het kabinet verkenningen uitvoeren voor de lange termijn, die vooral betrekking hebben op de periode na 2030.

Taskforce versnelling innovatieproces

In opdracht van de Rijksoverheid, decentrale overheden en sectorpartijen (vanuit de veehouderij) kijkt de Taskforce versnelling innovatieproces, op basis van casuïstiek, naar de mogelijkheden voor versnelling van de doorlooptijd om innovaties te laten ontstaan en in de praktijk te kunnen testen en toepassen. Daarnaast wordt het [adviesrapport](#) van adviesbureau Rebel gebruikt (over een andere manier van beoordelen van stalinnovaties) gebruikt om te komen tot het sturen op doelen in plaats van bepaalde technieken als middel. Het beter en sneller kunnen gebruiken van innovaties en het effectiever controleren van de doelen van deze innovaties zorgen voor een snellere reductie van alle emissies uit stallen. In de Kamerbrief van 5 februari 2021¹² heeft de minister van LNV, mede namens de staatssecretaris van IenW, het adviesrapport van de Taskforce aan de Tweede Kamer aangeboden, inclusief appreciatie.

In de pilot landbouw is een aantal experimenten opgenomen waarmee al in de praktijk wordt geëxperimenteerd met het vergunnen van innovaties met doelvoorschriften. De juridische grond hiervoor is gemaakt in het experiment in het kader van de Crisis- en herstelwet (CHW) 21^e Tranche. Verwachte inwerkingtreding van deze Tranche is begin 2021.

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 zijn er regels die het dierenwelzijn verbeteren. 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.

¹⁰ Brief van 24 april 2020, vergaderjaar 2019-2020, Kamerstuk 35 334, nr. 82.

¹¹ Memorie van Toelichting bij wetsvoorstel, vergaderjaar 2020-2021, Kamerstuk 35 600, nr. 3.

¹² Brief van 5 februari 2021, Kamerstuk 29 383, nr. 357

12

EU-beleid en internationale inzet

Ongeveer de helft van de Nederlandse gezondheidseffecten door luchtverontreiniging wordt veroorzaakt door buitenlandse emissies. Ambitieuw 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 gezondheidsimpact 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 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: Ambitieuw 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: Ambitieuw 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 Ambitieu 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 van PM_{2,5}. Daarbij streeft de Rijksoverheid naar grotere kosteneffectiviteit door ook internationaal meer op gezondheidswinst en minder op grenswaarden en hotspots te normeren. De Rijksoverheid brengt de ambitie voor internationale luchtbeleid actief in bij Europese besluitvorming en werkt actief met coalities van andere lidstaten samen om dit te realiseren. Daartoe organiseert de Rijksoverheid in het voorjaar van 2020 een Schone Lucht Dialoog met de Europese Commissie. Het belang van ambitieus luchtbeleid voor gemeenten en provincies die deelnamen aan het Schone Lucht Akkoord wordt daarbij gepresenteerd. Om dat te bereiken, zal de Nederlandse aanpak worden besproken in het kader van de VN-ECE Verdrag inzake langeafstand grensoverschrijdende luchtverontreiniging (LRTAP) en meer specifiek in het Expert Panel on Clean Air in Cities en de Taskforce Health onder hetzelfde Verdrag.

1a Eensluitende boodschap in Europa

De themagroep Internationaal inventariseert 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 WHO-advieswaarden vanaf 2030 om de gezondheidswinst te vergroten;
- 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 doel is komen tot een eensluitende boodschap 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.

Uitvoerders

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 april 2021.

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. Vanuit het ministerie van IenW worden de lidstaten regelmatig benaderd om ideeën uit te wisselen en te overleggen. Voorafgaand aan Commissie-overleggen en Raadswerkgroepen 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.

Uitvoerders

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 Schone Lucht Dialoog met de Europese Commissie

Het rijk organiseert in het voorjaar van 2021 een Schone Lucht Dialoog met de Europese Commissie. Met een subwerkgroep internationaal bekijkt het rijk hoe bestuurders van provincies en gemeenten kunnen worden betrokken bij de dialoog. Monitoring bestaat uit de evaluatie van de Schone Lucht Dialoog.

Uitvoerders

Trekker Ministerie van IenW.
Overige stakeholders Overige lidstaten, Permanente Vertegenwoordiging van Nederland in Brussel.

Planning Gerealiseerd op 17 en 18 februari 2021.

Beoogd effect Groter draagvlak voor Nederlands standpunten door actieve inzet en aansluiting bij lidstaten met vergelijkbare standpunten.

1d VN-ECE Verdrag LRTAP, Expert Panel on Clean Air in Cities, Taskforce Health

Het rijk bespreekt de Nederlandse aanpak in het kader van de VN-ECE Verdrag inzake langeafstandsgrensoverschrijdende luchtverontreiniging (LRTAP), en meer specifiek in het Expert Panel on Clean Air in Cities (EPCAC) en de Taskforce Health onder hetzelfde Verdrag. Het EPCAC heeft elk najaar een bijeenkomst. Daarbij gaat het niet alleen om input van het rijk, maar vooral ook om de input van provincies en gemeenten om tijdens deze bijeenkomst de Nederlandse aanpak uit te leggen aan andere lidstaten. Cruciaal bij EPCAC is het illustreren van de voordelen en de noodzaak van een multilevel-governance en het opstellen en verspreiden van methoden daarvoor. Dit actiepoint is inmiddels uitgevoerd maar zal waar effectief herhaald worden. Zo zal de Nederlandse aanpak gepresenteerd worden op de working on Strategies and Review (WGSR), het op een na hoogst orgaan in de Air Convention LRTAP.

Uitvoerders

Trekker Ministerie van IenW.

Overige stakeholders Overige lidstaten, Permanente Vertegenwoordiging van Nederland in Brussel.

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. Zo gaat de rijksoverheid een actieve bijdrage leveren aan het tot stand brengen van post Euro6/VI emissienormen door de Europese Commissie, zoals beschreven in het thema mobiliteit van deze uitvoeringsagenda.

Uitvoerders

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 stikstofemissiebeheersgebied (NECA) van kracht. Alle nieuwe schepen die op de Noordzee varen moeten vanaf deze datum voldoen aan de nieuwe IMO normen voor NOx (Stikstofoxiden). 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 daarmee ook 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 kunnen leiden tot minder luchtverontreiniging.

Uitvoerders

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.

Uitvoerders

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 willen we onderzoeken 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.

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.

Uitvoerders

Trekker Ministerie van IenW.

Overige stakeholders VVM (netwerk van milieuprofessionals), verschillende organisaties voor jonge professionals van de VVM, internationale studentenverenigingen, GLOBE.

Planning 17 nov 2020: jongerenpanel.
Begin 2021: vervolgspraken over structurele participatie van jongeren in het SLA.

Beoogd effect Jongeren krijgen de mogelijkheid om hun mening en ideeën te geven 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 Schone Lucht Akkoord 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, maar van ook 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.

Uitvoerders

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

3a Jaarlijkse luchtmeetdag

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

Uitvoerders

Trekker RIVM.

Overige stakeholders Kennishouders aan de sociaalwetenschappelijke kant van participatie (zoals universiteiten en community managers), gemeenten.

Planning 2021: eerste (online) luchtmeetdag; daarna in principe elk jaar.

Beoogd effect Kennisdeling.

3b Website en e-mailloket Samen Meten

De website en het e-mailloket Samen meten bieden kennis over het (zelf) meten van luchtkwaliteit. De website geeft ook een overzicht van citizen science-projecten. Daarnaast is er een nieuwsbrief. Zo wordt via de verschillende projecten kennis gedeeld door derden.

Uitvoerders

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 vindt uitwisseling van kennis en ervaring plaats tussen burgerinitiatieven en met experts. Het forum is eind 2020 in gebruik genomen. In 2021 wordt het gebruik ervan in de praktijk geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd.

Uitvoerders

Trekker	Provincie Zuid-Holland.
Overige stakeholders	RIVM.
Planning	Eind 2020: in gebruik. 2021: evaluatie en bijsturing.
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 uit te kunnen wisselen met de gegevens van het Landelijk Meetnet. In de pilot wordt onderzocht op welke manier op een bestendige manier betrouwbare informatie kan worden gegenereerd waarbij zowel burgers, decentrale overheden als de rijksoverheid relevante informatie over de luchtkwaliteit uitwisselen. De deelnemende gemeenten dragen bij in de kosten van het plaatsen en beheer van het station en de sensoren.

De pilot participatie is gericht op:

- de koppeling met (nieuwe) RIVM-meetstations uit het Landelijk Meetnetwerk Luchtkwaliteit, de zogenaamde 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.

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 geselecteerd zijn als pilot: gemeenten Rotterdam, Eindhoven, Barneveld-Ede en de provincies Zeeland en Noord-Brabant. Partijen die hun interesse hebben getoond maar niet geselecteerd zijn als pilot onder het Schone Lucht Akkoord, worden uitgenodigd in de Themagroep om kennis op te doen en ervaringen te delen.

Uitvoerders

Trekker	RIVM, provincie Zuid-Holland en het ministerie van IenW.
Overige stakeholders	Ministerie van IenW, RIVM, de provincie Zuid-Holland.
Planning	Begin 2021: afspraken over de uitvoering van de pilots en kennisdeling en start uitvoering pilots.
Beoogd effect	Duidelijkheid over aan welke criteria pilots moeten voldoen en welke afspraken hiervoor gemaakt worden.

4b Kennis

Door het delen van resultaten van metingen, gegevens en ervaringen worden zowel wetenschappers als bewoners in staat gesteld analyses uit te voeren en conclusies te trekken. Daardoor wordt het vraagstuk vanuit meerdere perspectieven benaderd. Dit genereert nieuwe kennis en een beter begrip voor de wederzijdse opvattingen. In 2020 is een verkenning gestart naar een passende kennisinfrastructuur die de uitwisseling van gegevens, kennis en ervaringen bevordert en analyse stimuleert en zo het lerend vermogen van partijen versterkt.

Uitvoerders

Trekker	Provincie Zuid-Holland.
Overige stakeholders	Bewoners en wetenschappers.
Planning	2021: verkenning naar passende kennisinfrastructuur.
Beoogd effect	Bewoners en wetenschappers in staat stellen om zelf analyses te maken en conclusies te trekken.

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 2021 en daarna.

Uitvoerders

Trekker Stichting GLOBE (RIVM als opdrachtgever).

Overige stakeholders RIVM en middelbare scholen.

Planning Najaar 2020: ontwikkeling van lesmateriaal (uitgevoerd).

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 loopt door 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 hoe het aantal momenten te vergroten is. 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 worden op een aantal locaties in Rotterdam, Hilversum en Utrecht sensormetingen uitgevoerd. Kennis uit de pre-pilot is daarna toepasbaar in andere pilots.

Uitvoerders

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.

Uitvoerders

Trekker RIVM.

Overige stakeholders Pilotgemeenten en -provincies.

Planning De Samen Analyseren Tool is in 2020 getest en komt in de 2^e helft van 2021 beschikbaar.

Beoogd effect Inzicht in welke meetdata van verschillende projecten en initiatieven beschikbaar zijn en het 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.

Dit is een publicatie van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

www.rijksoverheid.nl/ienw

Opmaak: VormVijf Den Haag

Maart 2021