



Monitoringsrapportage uitvoering Schone Lucht Akkoord



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Monitoringsrapportage uitvoering Schone Lucht Akkoord

Voortgang van uitvoering van de maatregelen en pilots
maart 2021 tot maart 2022

Versie: 5 oktober 2022, definitief

Contact: samenwerken.schoneluchtakkoord@rws.nl

Deze rapportage is gemaakt in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van het Schone Lucht Akkoord door Rijkswaterstaat Directie Water Verkeer Leefomgeving.

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	4
2. Doel monitoring.....	5
3. Uitvoeringsplannen achtergronden.....	6
4. Maatregelen.....	7
4.1 Vaste maatregelen in het algemeen.....	7
4.2 Aanvullende maatregelen in het algemeen	8
5. Voortgang uitvoering maatregelen	9
5.1 Vaste maatregelen	9
5.2 Vaste maatregelen per thema.....	10
5.3 Aanvullende maatregelen	16
5.4 Aanvullende maatregelen per thema	17
6. Planning van maatregelen	22
7. Pilots	24
8. Conclusie voortgang maatregelen	25
9. Aanbevelingen	26
Bijlage 1. Voortgang pilots.....	27
Hoog blootgestelde gebieden	27
Mobiele werktuigen.....	28
Industrie	31
Houtstook.....	33
Landbouw.....	35
Binnenvaart en Havens	37
Participatie	38
Bijlage 2. Overzicht SLA-partijen en ingediende uitvoeringsplannen.....	40

Figuren

Figuur 1. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden.....	9
Figuur 2. Voortgang van uitvoering Rijksmaatregelen	10
Figuur 3. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen per thema	11
Figuur 4. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor mobiliteit.....	11
Figuur 5. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor mobiele werktuigen	12
Figuur 6. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor landbouw	12
Figuur 7. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor industrie	13
Figuur 8. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor binnenvaart en havens.....	13
Figuur 9. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor houtstook.....	14
Figuur 10. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor participatie	14
Figuur 11. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor algemene bepalingen	15
Figuur 12. Voortgang van uitvoering Rijksmaatregelen per thema	15
Figuur 13. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen	16
Figuur 14. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen per thema	17
Figuur 15. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen voor thema mobiliteit	17
Figuur 16. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen voor thema landbouw.....	18
Figuur 17. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen in categorie overig	18
Figuur 18. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen voor thema binnenvaart en havens	19
Figuur 19. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen voor thema mobiele werktuigen.....	19
Figuur 20. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen voor thema houtstook	20
Figuur 21. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen voor thema participatie	20
Figuur 22. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen voor thema industrie.....	21
Figuur 23. Verwacht jaar van effect en/of invoering vaste maatregelen	23
Figuur 24. Verwacht jaar van effect en/of invoering aanvullende maatregelen.....	23
Figuur 25. Verwacht jaar van effect en/of invoering Rijksmaatregelen.....	23

1. Inleiding

Deze monitoringsrapportage geeft weer wat de stand van zaken is van de uitvoering van de maatregelen en pilots die overheden nemen binnen het Schone Lucht Akkoord (SLA). De peildatum voor de maatregelen is 1 maart 2022. De stand van zaken van de pilots is in augustus 2022 aangeleverd.

Maatregelen die na 1 maart 2022 zijn toegevoegd aan het SLA, of in uitvoering zijn gekomen na de peildatum, zullen onderdeel zijn van de rapportage over 2023, die in de tweede helft van 2023 zal verschijnen.

In januari 2020 tekenden 46 partijen het Schone Lucht Akkoord (SLA) om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren, door middel van afspraken, maatregelen en acties om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Ondertussen hebben 88 gemeenten, alle 12 provincies en het Rijk het SLA ondertekend (peildatum 29 augustus 2022)¹.

De partijen streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Daarbij wordt toegewerkt naar de advieswaarden (uit 2005)² van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit in 2030 voor fijn stof en stikstofdioxide. Partijen stellen als gezamenlijk doel om in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst uit binnenlandse bronnen te realiseren ten opzichte van 2016. Het streefresultaat is dat mensen in Nederland daardoor gemiddeld drieënhalve maand langer leven.

In de uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord 2021-2023 staat beschreven hoe de deelnemende partijen samenwerken en hoe, wanneer en door wie de afspraken worden uitgevoerd. Naast deze gezamenlijke uitvoeringsagenda stellen gemeenten, provincies en Rijk uitvoeringsplannen op. De plannen van de provincies en gemeenten worden beschreven als decentrale uitvoeringsplannen. Daarin nemen ze de relevante afspraken uit het akkoord op (de vaste maatregelen) en geven ze aan welke aanvullende maatregelen ze nemen. De decentrale uitvoeringsplannen bieden dus ruimte voor lokaal maatwerk en aanvullende ambities. Deze plannen vormen ook de basis voor de monitoring van de voortgang in de uitvoering van de maatregelen en voor de berekening van het doelbereik. De voortgang van de uitvoering van de maatregelen die de Rijksoverheid neemt, is ook meegenomen in deze monitoring.

In de volgende hoofdstukken zijn de doelen van de monitoring beschreven (hoofdstuk 2), de achtergrond van de uitvoeringsplannen (hoofdstuk 3), het aantal maatregelen per thema (hoofdstuk 4), de voortgang van de uitvoering van de maatregelen (hoofdstuk 5), de planning van de uitvoering van maatregelen (hoofdstuk 6), de uitvoering van de pilots (hoofdstuk 7) en de conclusie in hoofdstuk 8. Aanbevelingen voortvloeiend uit de bevindingen van deze rapportage zijn beschreven in hoofdstuk 9. Er zijn twee bijlagen bijgevoegd: de voortgang van de pilots (Bijlage 1) en een overzicht van alle SLA-partijen en hun ingeleverde dan wel ontbrekende uitvoeringsplannen (Bijlage 2).

¹ www.schoneluchtakkoord.nl/schone-lucht-akkoord/deelnemers/

² De advieswaarden uit 2005 zijn (jaargemiddelden): 10 µg/m³ voor PM_{2.5}, 20 µg/m³ voor PM₁₀ en 40 µg/m³ voor NO₂. In het akkoord is opgenomen dat wanneer de WHO-advieswaarden worden gewijzigd, bekeken zal worden wat de gevolgen hiervan zijn voor het Schone Lucht Akkoord. In september 2021 heeft de WHO de advieswaarden aangescherpt. Zie de kamerbrief van 1 juli 2022 over het halen van deze advieswaarden in 2030: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/07/01/onderzoek-naar-het-halen-in-2030-van-de-who-advieswaarden-voor-luchtkwaliteit>

2. Doel monitoring

Elk jaar brengt Rijkswaterstaat Leefomgeving de voortgang van de uitvoering van de maatregelen in beeld. Dit resulteert in een rapportage en een dashboard. De rapportage is gebaseerd op de informatie die uit het dashboard te halen is en geeft duiding aan deze informatie. Het dashboard is interactief en men kan meer informatie uit het dashboard halen dan mogelijk is om in de rapportage op te nemen. Het RIVM berekent eens in de twee jaar met de gezondheidsindicator het doelbereik van het Schone Lucht Akkoord. Het RIVM rapporteert dan ook over de ontwikkeling en het toekomstige beeld van emissies en concentraties en de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging.

Het doel van deze beide rapportages is driedig:

- a) SLA-partijen en bestuurders krijgen inzicht in de algehele voortgang van het Schone Lucht Akkoord én in de eigen voortgang,
- b) SLA-partijen kunnen knelpunten en kansen signaleren,
- c) De kennisuitwisseling stimuleren en faciliteren over de wijze waarop SLA-partijen de maatregelen uitvoeren.

In 2021 heeft het RIVM voor het eerst het doelbereik van het Schone Lucht Akkoord bepaald door middel van de gezondheidsindicator. De rapportage over deze voortgangsmeting is in maart 2022 verschenen³. Om de gezondheidswinst te kunnen berekenen, zijn emissiereducties bepaald van de maatregelen die zijn opgenomen in de uitvoeringsplannen⁴. De uitvoeringsplannen vormen daarmee een belangrijk uitgangspunt voor de monitoring van het doelbereik van het Schone Lucht Akkoord.

Via de SLA-website⁵ is het *Dashboard voortgang uitvoering SLA-maatregelen* te raadplegen. Het dashboard toont de voortgang van:

- 1) Iedere individuele maatregel
- 2) Maatregelen per thema
- 3) De uitvoering van maatregelen per SLA-partij
- 4) De uitvoering van maatregelen in de tijd

³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/12/31/monitoringsrapportage-doelbereik-schone-lucht-akkoord-eerste-voortgangsmeting>

⁴ Het rapport over het bepalen van de emissiereducties verscheen als bijlage bij de rapportage van het RIVM. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/12/24/emissiereductie-maatregelen-schone-lucht-akkoord-sla>

⁵ www.schoneluchtakkoord.nl/monitoring-sla/dashboard

3. Uitvoeringsplannen achtergronden

De uitvoeringsplannen geven een overzicht van de vaste én aanvullende maatregelen die de SLA-partijen nemen. Met de vaste maatregelen is de set maatregelen bedoeld die een vast onderdeel van het akkoord zijn. Elke SLA-partij neemt deze maatregelen, tenzij deze is gericht op een sector of bron die bij een bepaalde partij niet van toepassing is. 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. Met aanvullende maatregelen zijn extra maatregelen bedoeld, naast de vaste SLA-maatregelen. Met deze maatregelen kunnen partijen invulling geven aan lokaal maatwerk en aanvullende ambities, ook voor aanpalende doelen zoals klimaat en stikstof.

De SLA-partijen geven in de decentrale uitvoeringsplannen een beschrijving van de maatregel, de status van de uitvoering van de maatregel en het verwachte jaar waarin de maatregel in uitvoering wordt genomen of volledig is uitgevoerd. Ook is er ruimte voor extra toelichting, bijvoorbeeld de specifieke locatie van een maatregel of een verwijzing naar een document waarin de maatregel is uitgewerkt.

Er zijn 7 fases gedefinieerd waaruit SLA-partijen een keuze maken om aan te geven wat de status van de uitvoering van de maatregel is.

0. Fase 0 geeft aan dat de maatregel niet van toepassing is op de organisatie. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer een gemeente geen landbouw heeft; dan zijn de landbouwmaatregelen niet van toepassing, fase 0 dus.
1. Fase 1 geeft aan dat de maatregel nog niet kan worden ingevoerd. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer eerst een andere maatregel afgerond moet zijn, of een andere SLA-partij eerst actie moet ondernemen.
2. Fase 2 geeft aan dat de maatregel een bestuurlijk en ambtelijk voornemen is, maar dat de uitvoering van de maatregel nog niet is vastgesteld.
3. Fase 3 geeft aan dat de maatregel bestuurlijk is vastgesteld en dat de uitvoering in voorbereiding is. Bijvoorbeeld: het college B&W heeft besloten een milieuzone in te stellen, maar de milieuzone wordt nog voorbereid en wordt op een toekomstige datum ingevoerd.
4. Fase 4 geeft aan dat de maatregel in uitvoering is, en dat deze op een directe manier of een indirecte manier bijdraagt aan het halen van de doelen van het Schone Lucht Akkoord.
5. Fase 5 geeft aan dat de maatregel is afgerond. Het beoogde resultaat is (deels) behaald. Bijvoorbeeld: de doelen van het SLA zijn vastgelegd in het regionale mobiliteitsprogramma en het programma is vastgesteld.
6. Fase 6 geeft aan dat de maatregel is stopgezet en niet (verder) wordt uitgevoerd. Het beoogde resultaat van de maatregel is niet behaald.

Een aantal maatregelen is eigenlijk nooit afgerond, omdat het doorlopende maatregelen zijn. Een voorbeeld hiervan is de maatregel voor het thema Industrie, die zich richt op scherp vergunnen. Deze maatregel zal dus op fase 4, in uitvoering, blijven staan.

Voor maatregelen waarvoor geen fase is ingevuld in het uitvoeringsplan, is in de figuren "fase onbekend" opgenomen.

4. Maatregelen








Voor de tweede monitoringsronde konden SLA-partijen tot 1 maart 2022 gegevens aanleveren. 60 van de toenmalige 81 SLA-partijen hebben een uitvoeringsplan ingeleverd. Momenteel (peildatum: 29 augustus 2022) zijn er 101 SLA-partijen⁶. Alleen de partijen die voor 1 januari 2021 het Schone Lucht Akkoord tekenden waren in 2022 verzocht een uitvoeringsplan in te leveren op 1 maart. Dat waren 70 overheden. Partijen die het Schone Lucht Akkoord later hebben ondertekend konden alsnog vrijwillig een uitvoeringsplan indienen. Door 11 partijen is dat gedaan en hun plan is onderdeel van de gegevens waarop deze rapportage is gebaseerd. Voor de overige SLA-partijen zal 2023 het eerste jaar zijn waarin zij een uitvoeringsplan inleveren. In 2022 hebben 19 partijen die gevraagd waren een plan in te leveren, dit niet gedaan. In bijlage 2 vindt u een overzicht van welke SLA-partijen een uitvoeringsplan hebben ingeleverd en welke dit niet hebben gedaan.

Tijdens de looptijd van het Schone Lucht Akkoord kunnen SLA-partijen ook maatregelen toevoegen als uit de doorrekening blijkt dat het doelbereik naar verwachting niet gehaald gaat worden. Tot nu toe zijn er nog geen maatregelen toegevoegd aan het Schone Lucht Akkoord.

4.1 Vaste maatregelen in het algemeen

In totaal zijn in het akkoord 56 vaste maatregelen opgenomen. Een deel van de maatregelen is van toepassing op alle deelnemers, anderen alleen voor rijk, gemeenten en/of provincies. De vaste maatregelen zijn verdeeld over 8 thema's. In totaal zijn er 36 verschillende vaste maatregelen voor gemeenten en provincies. De Rijksoverheid heeft 47 vaste maatregelen. Naast de genoemde vaste maatregelen zijn er ook 4 maatregelen voor internationale inzet opgenomen in het Schone Lucht Akkoord, deze zijn echter niet meegenomen in deze monitoringsrapportage. De maatregelen voor internationale inzet zullen in 2023 worden meegenomen in de rapportage.

De 8 thema's van de 36 (decentrale overheden) of 47 (Rijk) vaste maatregelen zijn weergegeven in de volgende tabel.

Thema	Aantal maatregelen voor Rijk	Aantal maatregelen voor decentrale overheden
Algemene bepalingen	5	5
 Mobiliteit	10	5
 Mobiele werktuigen	4	2
 Industrie	7	4
 Woningen en houtstook	10	7
 Binnenvaart en havens	2	5
 Landbouw	8	7
 Participatie	1	1

Tabel 1. Aantal vaste maatregelen per thema

⁶ Een actueel overzicht van SLA-partijen is te vinden op www.schoneluchtakkoord.nl/schone-lucht-akkoord/deelnemers/

4.2 Aanvullende maatregelen in het algemeen

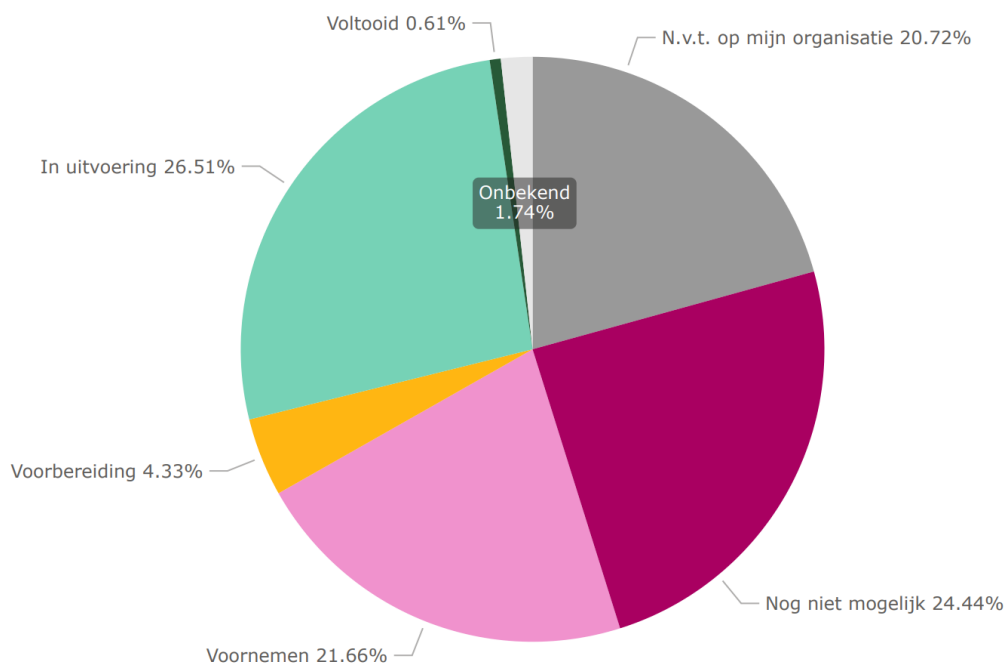
In totaal zijn 772 aanvullende maatregelen in de decentrale uitvoeringsplannen opgenomen en daarmee toegevoegd aan het Schone Lucht Akkoord. Bij 50 van de 59 partijen die een decentraal uitvoeringsplan hebben ingediend, zijn aanvullende maatregelen ingevuld.

De hoeveelheid ingediende aanvullende maatregelen verschilt bij de partijen. Het maximum aantal aanvullende maatregelen van één SLA-partij is 43. Van de 50 SLA-partijen die aanvullende maatregelen hebben ingediend, is het gemiddelde ongeveer 15 aanvullende maatregelen. 8 gemeenten en 1 provincie hebben geen aanvullende maatregelen in het uitvoeringsplan opgenomen.

5. Voortgang uitvoering maatregelen

5.1 Vaste maatregelen

De voortgang van de uitvoering van de vaste maatregelen door decentrale overheden is weergegeven in de Figuur 1 en Tabel 2. Het grootste aandeel van de maatregelen is in uitvoering (563 maatregelen, 27%). Bijna de helft van de maatregelen is nog niet in uitvoering; ongeveer 24% van de maatregelen kan nog niet worden ingevoerd en 22% van de vaste maatregelen is een bestuurlijk en ambtelijk voornemen. 21% van de maatregelen zijn niet van toepassing op de betreffende organisatie (bijv. omdat er geen havenfaciliteiten in een bepaalde gemeente zijn). Het aandeel van maatregelen dat is afgerond of in uitvoering is, is met resp. 1 en 7 procentpunt gestegen ten opzichte van vorig jaar. Het aandeel van maatregelen dat nog niet kan worden ingevoerd is met 4 procentpunt gedaald. Overige verschillen met vorig jaar zijn minimaal.

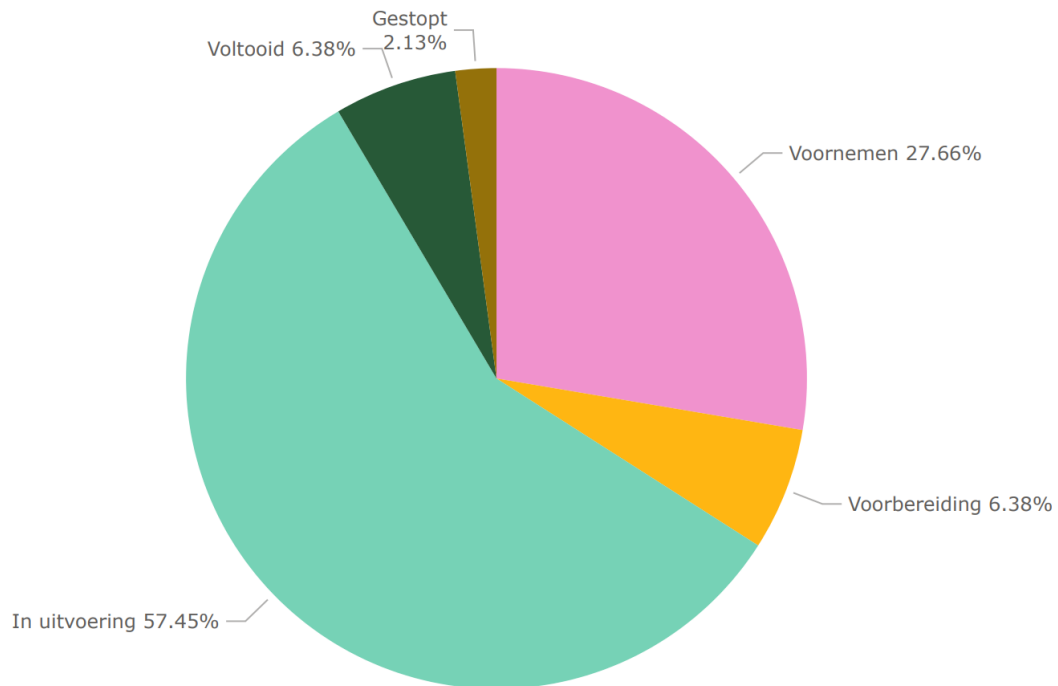


Figuur 1. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden

Fase	Aantal keer in betreffende fase	Percentage van vaste maatregelen in betreffende fase	Procentpunt verschil t.o.v. 2021
Onbekend, er is geen fasering ingevuld	37	2%	0
0. Maatregel is niet van toepassing op mijn organisatie	440	21%	-2
1. Maatregel kan nog niet worden ingevoerd	519	24%	-4
2. Maatregel is een bestuurlijk en ambtelijk voornemen (uitgangspunt)	460	22%	-1
3. Maatregel is bestuurlijk vastgesteld en in voorbereiding uitvoering	92	4%	0
4. Maatregel is in uitvoering	563	27%	+7
5. Maatregel is afgerond	13	1%	+1

Tabel 2. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden

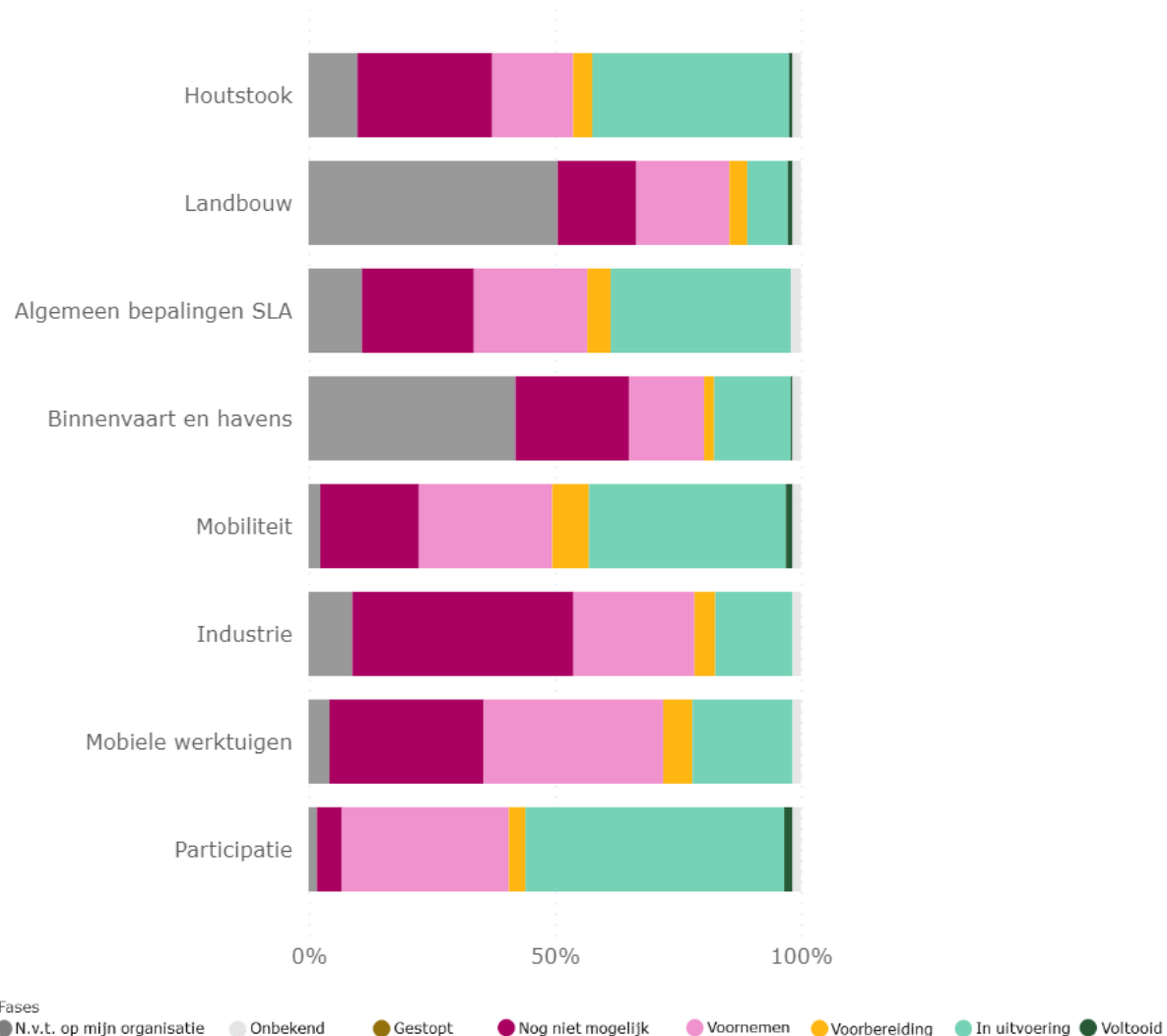
De voortgang van de uitvoering van de vaste maatregelen genomen door het Rijk wordt getoond in Figuur 2. Het Rijk heeft 47 vaste maatregelen. 1 maatregel is stopgezet, bij de beschrijving van de vaste maatregelen per thema hier meer over. 13 maatregelen (26%) zijn een ambtelijk en bestuurlijk voornemen, 3 maatregelen (6%) zijn in voorbereiding van uitvoering, 27 (57%) maatregelen zijn in uitvoering en 3 maatregelen (6%) zijn afgerond. Ten opzichte van vorig jaar is het aandeel van maatregelen dat in uitvoering is toegenomen met 12 procentpunt.



Figuur 2. Voortgang van uitvoering Rijksmaatregelen

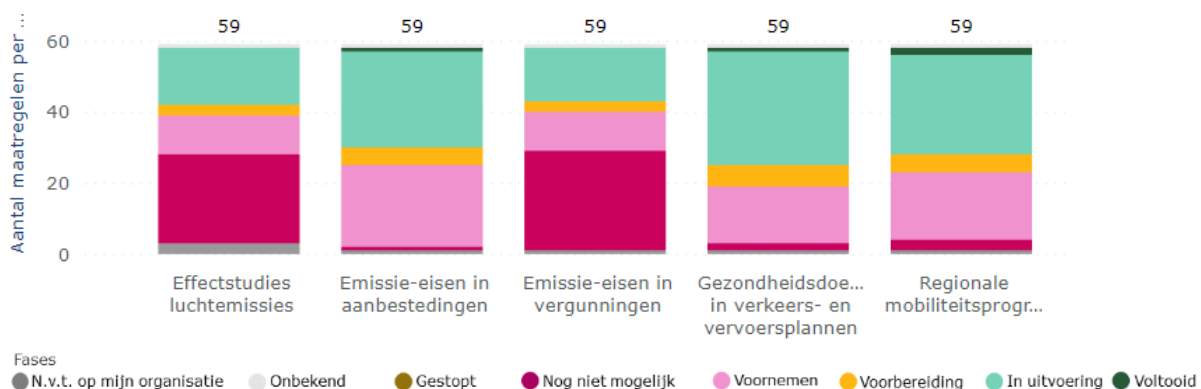
5.2 Vaste maatregelen per thema

De voortgang van de uitvoering van de vaste maatregelen van alle deelnemers per thema is getoond in Figuur 3. Bij de thema's landbouw en binnenvaart en havens valt op dat hier het vaakst is ingevuld dat maatregelen niet van toepassing zijn op de organisatie. Dat is logisch; voor een aantal gemeenten geldt dat het aandeel veehouderijen zeer beperkt is. Deze gemeenten kunnen er dan voor kiezen om de afspraken uit het akkoord voor het thema landbouw, dat zich hoofdzakelijk richt op de veehouderij, niet uit te voeren. Dit geldt ook voor binnenvaart en havens. Bij het thema industrie is het vaakst ingevuld dat een maatregel nog niet kan worden ingevuld. Daar gaat het in hoofdzaak om de maatregel over toezicht en handhaving. Bij het thema participatie is het vaakst aangegeven dat de maatregelen al in uitvoering zijn.



Figuur 3. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen per thema

Mobiliteit

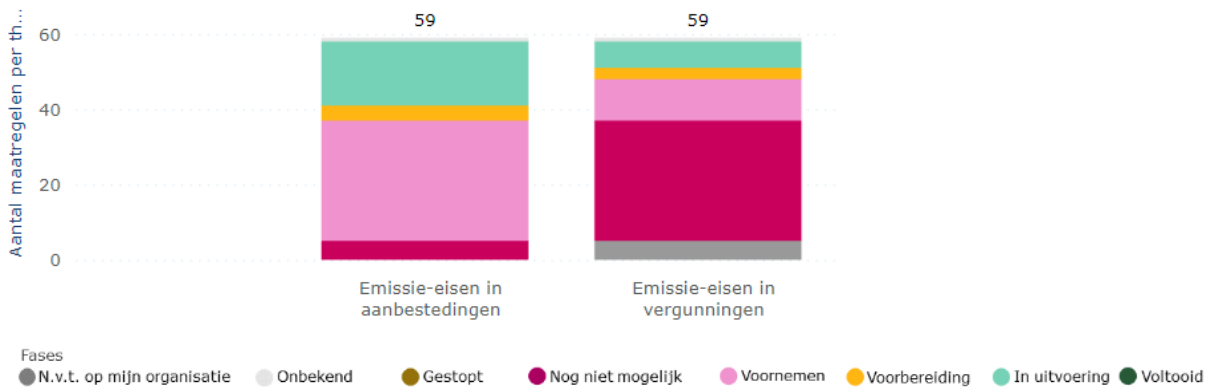


Figuur 4. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor mobiliteit

Bij de vaste maatregelen voor het thema mobiliteit valt op dat er relatief veel maatregelen zijn afgerond, in vergelijking met andere thema's. Veertig procent van de vaste mobiliteit-maatregelen is in uitvoering. Dat is een stijging van 13 procentpunt ten opzichte van 2021. In Figuur 4 is te zien dat vooral voor de maatregelen "effectstudies luchtemissies" en "emissie-eisen in vergunningen"

wordt aangegeven dat deze nog niet kan worden ingevoerd. Voor de maatregel "effectstudies luchtemissies" geldt dat de verkenning pas recent is gestart. Decentrale overheden geven momenteel aan dat het onduidelijk is wat er onder effectstudies luchtemissies valt qua maatregelen. Voor de maatregel "emissie-eisen in vergunningen" geldt dat bedrijven nog niet verplicht kunnen worden deze eisen mee te nemen. Er kunnen alleen adviezen aan bedrijven worden gegeven.

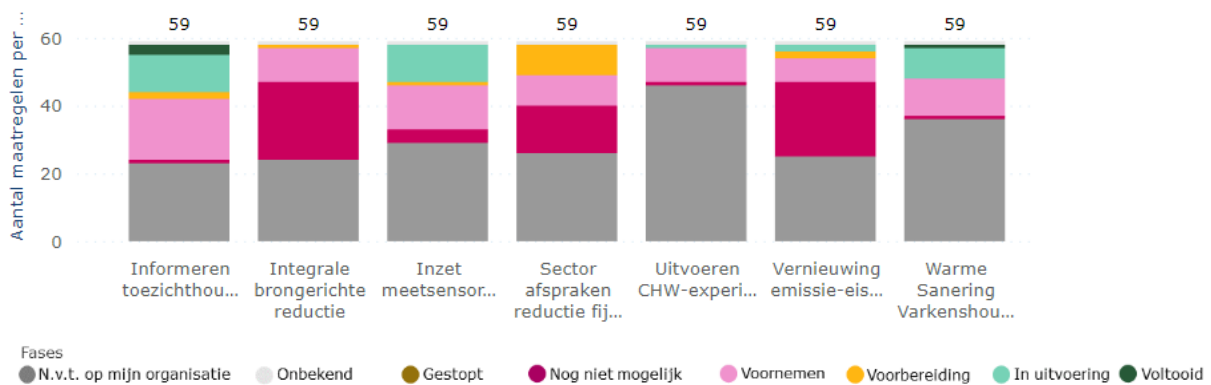
Mobiele werktuigen



Figuur 5. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor mobiele werktuigen

Bij het thema Mobiele werktuigen is 20% van de vaste maatregelen in uitvoering, een stijging van 8 procentpunt ten opzichte van vorig jaar. De maatregel "emissie-eisen in aanbestedingen" is vaker in uitvoering dan de maatregel "emissie-eisen in vergunningen" (17 keer tegenover 7 keer). Voor de maatregel "emissie-eisen in vergunningen" wordt 32 keer aangegeven dat het nog niet kan worden ingevoerd, bij een aantal partijen is de maatregel al in uitvoering.

Landbouw

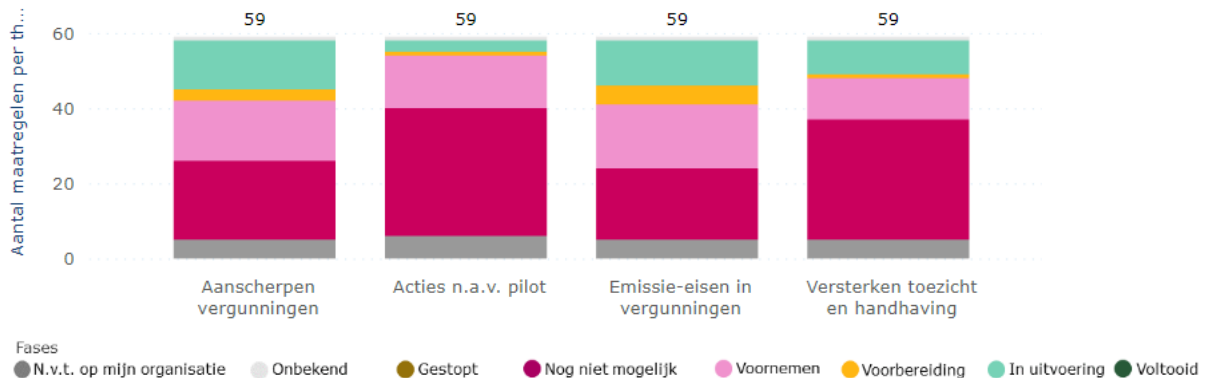


Figuur 6. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor landbouw

Allereerst valt bij het thema Landbouw op dat er vaak wordt aangegeven dat een maatregel niet van toepassing is op de organisatie. Dit is voor 40% van de maatregelen in dit thema aangegeven. Dit valt deels te verklaren, doordat voor een aantal gemeenten geldt dat ze een dergelijk kleine agrarische sector hebben dat ze, voor de landbouw maatregelen NVT op mijn organisatie invullen. Het is echter niet gelijk verdeeld over de maatregelen; bij de maatregel "uitvoeren Crisis- en herstelwet (Chw)-experiment" wordt het vaakst aangegeven dat het niet van toepassing is op de organisatie. Dit is deels te verklaren omdat 4 provincies de bevoegdheid hebben om het Chw experiment te kunnen toepassen. Voor de maatregel "warme sanering varkenshouderijen" geldt dat de subsidieregeling in 2020 is gesloten. Deze maatregel kan alleen nog wijzigen naar "afgerond". De SLA-deelnemers wachten hierbij nog op de uitwerking van de afspraken die het Rijk maakt met de landbouwsectoren. De maatregel die het meest in uitvoering is bij Landbouw is de maatregel "informeren toezichthouders". De uitvoering van maatregelen bij het thema Landbouw is procentueel gezien het laagst in vergelijking met andere thema's (8%), dit komt deels door de

grote categorie "niet van toepassing". Wanneer de categorie "niet van toepassing" wordt weggelaten, is 16% van de vaste maatregelen in uitvoering of uitgevoerd.

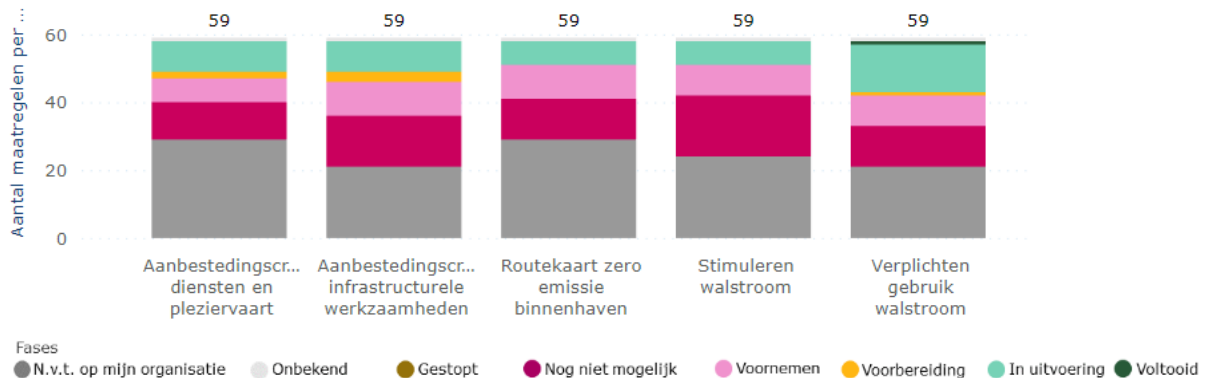
Industrie



Figuur 7. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor industrie

16% van de maatregelen bij het thema Industrie is in uitvoering. In dit thema valt op dat bij alle 4 maatregelen er vaak (v.l.n.r. 21, 34, 19 en 32 van de 59 SLA-partijen) wordt aangegeven dat een maatregel niet kan worden ingevoerd. Bij "aanscherpen vergunningen en emissie-eisen in vergunningen" is dat minder dan bij "versterken toezicht en handhaving" en "acties n.a.v. de pilot". Op dit moment werkt RHDHV samen met de themagroep industrie aan een notitie met enkele concrete praktische tips om toezicht en handhaving te verbeteren. Dat kan een handvat zijn voor de meeste bevoegde gezagen om aan deze maatregel uitvoering te geven. Alhoewel bevoegd gezag ook nu al toezicht kan versterken aan de hand van eigen inzichten. Wat betreft de pilot industrie: dat omvat vooral het faciliteren van het scherp vergunnen. Daar is al veel in gebeurd (oplegnotities, juridische analyse, factsheets reductietechnieken etc.) en bevoegd gezag kan aan deze maatregel dus ook nu al uitvoering geven door het scherp vergunnen in de praktijk te brengen.

Binnenvaart en havens

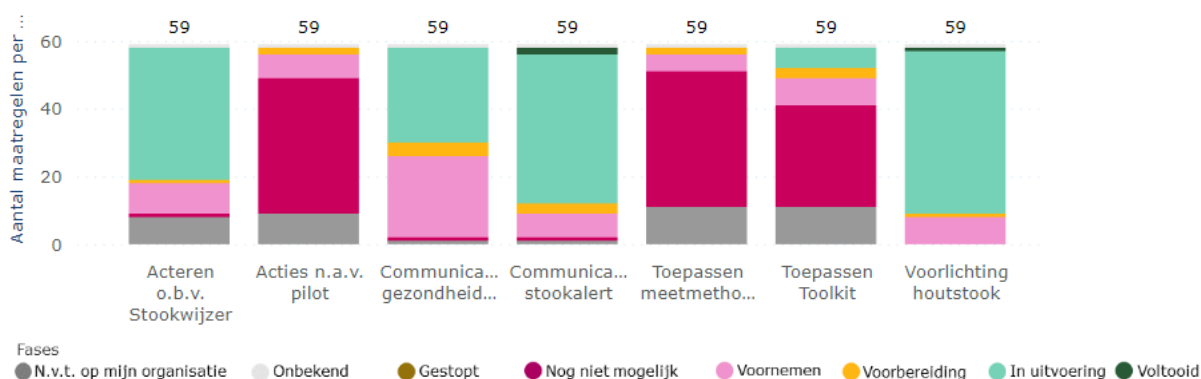


Figuur 8. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor binnenvaart en havens

Bij het thema Binnenvaart en Havens is 16% van de vaste maatregelen in uitvoering. Dat is een toename van 5 procentpunt ten opzichte van vorig jaar. De maatregel "verplichten gebruik walstroom" is door een aantal partijen afgerond, en is het vaakst van de maatregelen van dit thema in uitvoering. Wat opvalt is dat bij elke maatregel partijen zijn die aangeven de maatregel in uitvoering te hebben, en partijen die aangeven dat de maatregel nog niet kan worden uitgevoerd. Bij dit thema kan het helpen als de deelnemers die maatregelen in uitvoering hebben, kennis uitwisselen met andere SLA-partijen die maatregelen nog niet (kunnen) nemen. In de verschillende onderdelen van uitvoering (subgroep walstroom, aanbestedingen & launching customership) wordt hieraan tegemoet gekomen door het opstellen van een handreiking voor 'starters'. Veel van de

maatregelen vereisen aanleg van benodigde walstroom of aankoop van schepen. Daar moet vaak nog een investeringsbudget voor gevonden worden.

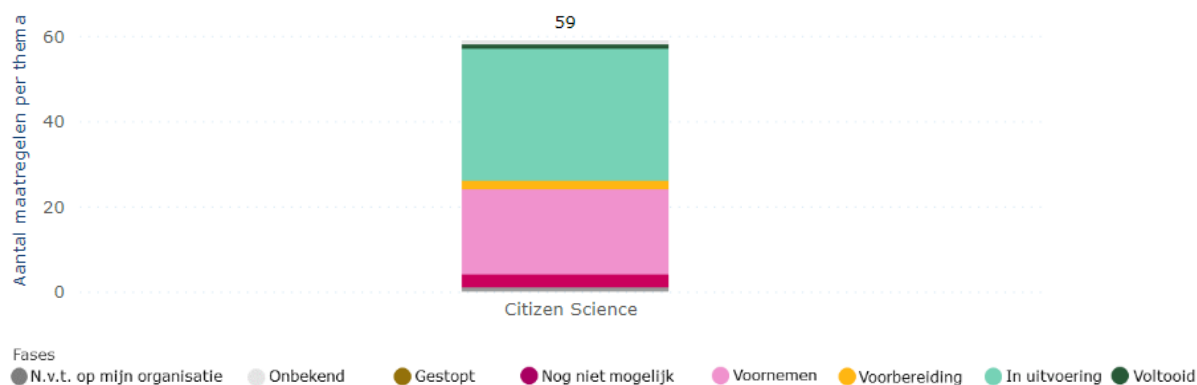
Houtstook



Figuur 9. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor houtstook

40% van de vaste maatregelen voor het thema Houtstook is in uitvoering, dit is een toename van 10 procentpunt ten opzichte van vorig jaar. Er is een groot verschil tussen de maatregelen als het gaat om de gerapporteerde voortgang. Maatregelen die zich richten op communicatie en de stookwijzer zijn al veel in uitvoering. Van drie maatregelen wordt door het merendeel van de SLA-partijen aangegeven dat de maatregel nog niet kan worden uitgevoerd. Voor de maatregelen "acties n.a.v. de pilot" en "toepassen meetmethode" is dit verklaarbaar; de pilot loopt nog door (in bijlage 1 staan tussentijdse resultaten) en er is nog geen meetmethode beschikbaar. In het najaar van 2022 verschijnt de Routewijzer Houtstook en Overlast, als uitgebreide opvolger van de bestaande Toolkit/stappenplan.

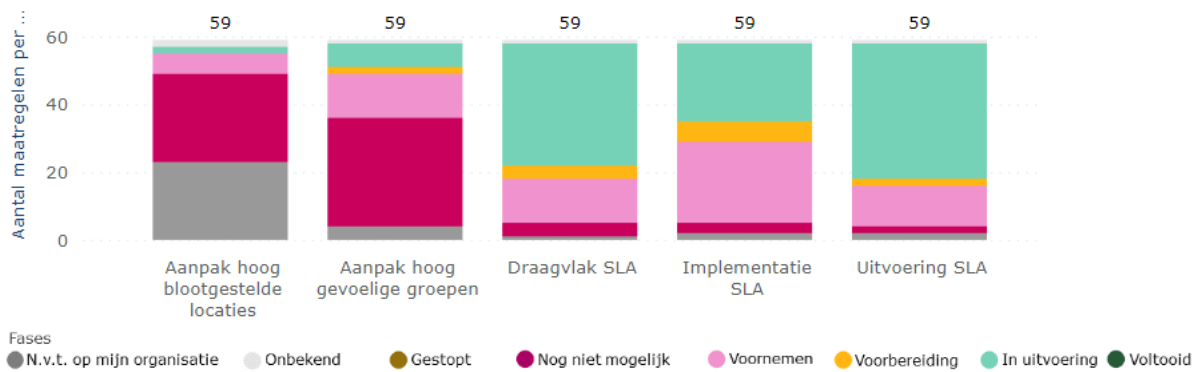
Participatie



Figuur 10. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor participatie

Bij het thema Participatie en citizen science is het grootst aandeel maatregelen in uitvoering van alle thema's, namelijk 53%. Er is voor Participatie één maatregel opgenomen in het SLA. Deze gaat over het informeren van inwoners en bedrijven over de luchtkwaliteit en gezondheidseffecten, de maatregelen die worden genomen voor gezondere lucht en de mogelijkheden voor citizen science. Een klein aantal (3) SLA-partijen geeft aan dat deze maatregel nog niet kan worden ingevoerd. 1 SLA-partij heeft de maatregel afgerond, bij 31 SLA-partijen is de maatregel in uitvoering. Partijen waarbij de maatregel in uitvoering is, noemen bijvoorbeeld dat zij een meetproject met burgers hebben lopen, waarbij burgers de luchtkwaliteit (vaak fijnstof) meten.

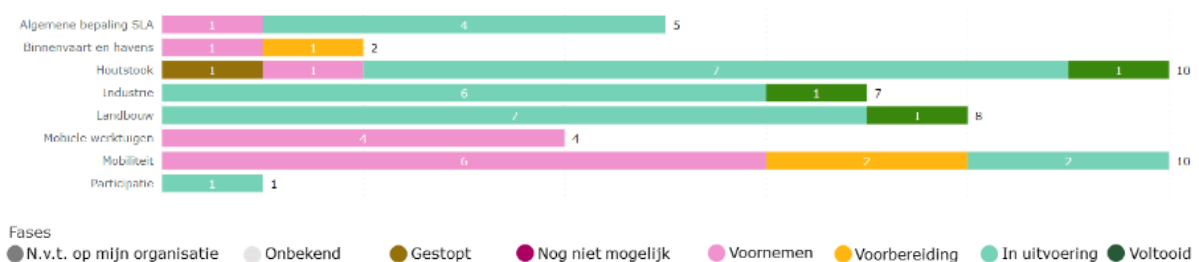
Algemene bepalingen



Figuur 11. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen voor algemene bepalingen

Van de vaste maatregelen behorend bij de Algemene bepalingen, is 37% in uitvoering. Dat is een toename van 11 procentpunt ten opzichte van 2021. Bij de maatregel "Aanpak hoogblootgestelde locaties" is het vaakst aangegeven dat de maatregel niet van toepassing is, of dat deze nog niet kan worden uitgevoerd. Dit komt doordat de aanpak voor hoog blootgestelde gebieden nog niet uitgewerkt is. Die aanpak wordt door middel van pilots uitgewerkt, zie Bijlage 1. Bij de maatregel "Aanpak hooggevoelige groepen" is ook vaak aangegeven dat deze nog niet kan worden uitgevoerd. Het advies hiervoor wordt dit najaar (2022) afgerond en gedeeld. De overige maatregelen, die zich richten op communicatie naar inwoners, het implementeren van de SLA-doelen in beleid en het afstemmen met andere beleidsterreinen, zijn grotendeels in uitvoering.

Rijksmaatregelen

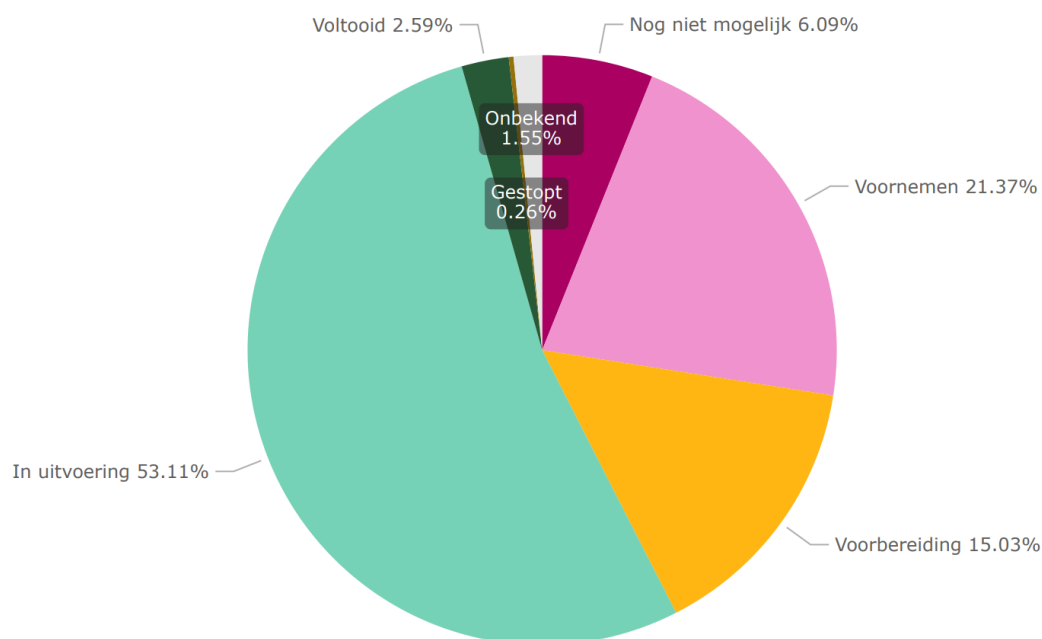


Figuur 12. Voortgang van uitvoering Rijksmaatregelen per thema

Bij de Rijksmaatregelen is de uitvoering in de thema's Industrie, Landbouw en Participatie goed op weg; alle maatregelen zijn in uitvoering of zijn al afgerond. Ook maatregelen in de thema's Algemene bepalingen en Houtstook worden al grotendeels uitgevoerd, bij houtstook is één maatregel stopgezet en één maatregel afgerond. De afgeronde maatregel ging over de ISDE-subsidie op pelletkachels, die sinds 1 januari 2020 is afgeschaft. De stopgezette maatregel ging over het vervroegd invoeren van de emissie-eisen uit de Europese Ecodesign-verordening. De Europese Commissie heeft aangegeven dat vervroegde inwerkingtreding strijdig is met de Europese normen uit de bouwproductenregelgeving. Bij de thema's Binnenvaart en havens, Mobiele werktuigen en Mobiliteit zijn maatregelen nog een voornemen of in voorbereiding. Dit zijn maatregelen waarvoor regelgeving wordt aangepast/gemaakt of waarbij wordt aangesloten bij "Schoon en Emissieloos Bouwen". Bij Mobiliteit zijn er 2 maatregelen in uitvoering.

5.3 Aanvullende maatregelen

In totaal zijn er 772 aanvullende maatregelen in de uitvoeringsplannen opgenomen, dat is precies evenveel als vorig jaar. Bij de aanvullende maatregelen is het logisch dat er geen maatregelen zijn ingevuld met een status "niet van toepassing op mijn organisatie" (fase 0). Ook is de groep maatregelen dat nog niet kan worden ingevoerd (fase 1) klein, met 47 maatregelen (6%). Iets meer dan de helft van alle aanvullende maatregelen is in uitvoering (fase 4), met 410 maatregelen (53%). Dit is een toename van 8 procentpunt t.o.v. vorig jaar. Van 20 aanvullende maatregelen (3%) is aangegeven dat de maatregel is voltooid, een toename van ruim 2 procentpunt.



Figuur 13. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen

Fase	Aantal aanvullende maatregelen	Percentage van aanvullende maatregelen	Procentpunt verschil t.o.v. 2021
Onbekend, er is geen fasering ingevuld	12	2%	0
0. Maatregel is niet van toepassing op mijn organisatie	0	0%	0
1. Maatregel kan nog niet worden ingevoerd	47	6%	0
2. Maatregel is een bestuurlijk en ambtelijk voornemen (uitgangspunt)	165	21%	-10
3. Maatregel is bestuurlijk vastgesteld en in voorbereiding uitvoering	116	15%	-1
4. Maatregel is in uitvoering	410	53%	+8
5. Maatregel is afgerond	20	3%	+3
6. Maatregel is gestopt	2	0%	0

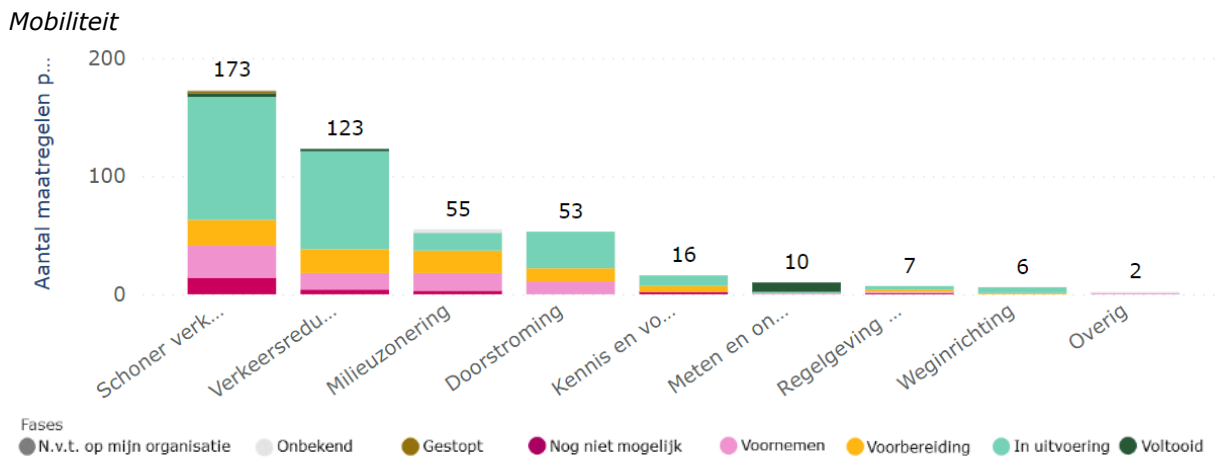
Tabel 3. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen

5.4 Aanvullende maatregelen per thema

De overgrote meerderheid van de aanvullende maatregelen wordt bij het thema Mobiliteit genomen, namelijk 445. Landbouw volgt met 101 maatregelen, daarna volgen Binnenvaart en havens (40), Mobiele werktuigen (37), Houtstook (39), Participatie (35), Industrie (24) en Overig (49). De aanvullende maatregelen zullen hieronder per thema nader worden besproken.



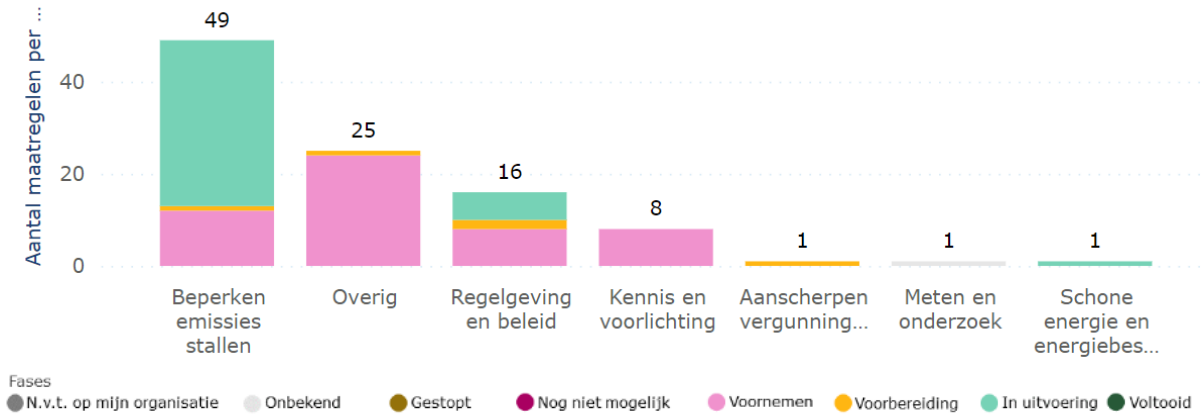
Figuur 14. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen per thema



Figuur 15. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen voor thema mobiliteit

Veruit de meeste aanvullende maatregelen in het thema Mobiliteit richten zich op schoner verkeer en verkeersreductie. Maatregelen voor schoner verkeer zijn bijvoorbeeld: verschoneren gemeentelijk/provinciaal wagenpark, aanleggen laadinfrastructuur voor elektrische auto's of zero-emissie stadsdistributie. Maatregelen voor verkeersreductie zijn bijvoorbeeld: stimuleren gebruik fiets (door verbeteren fietsinfrastructuur) en openbaar vervoer, stimuleren deelmobiliteit en vergroten autoluwe gebieden.

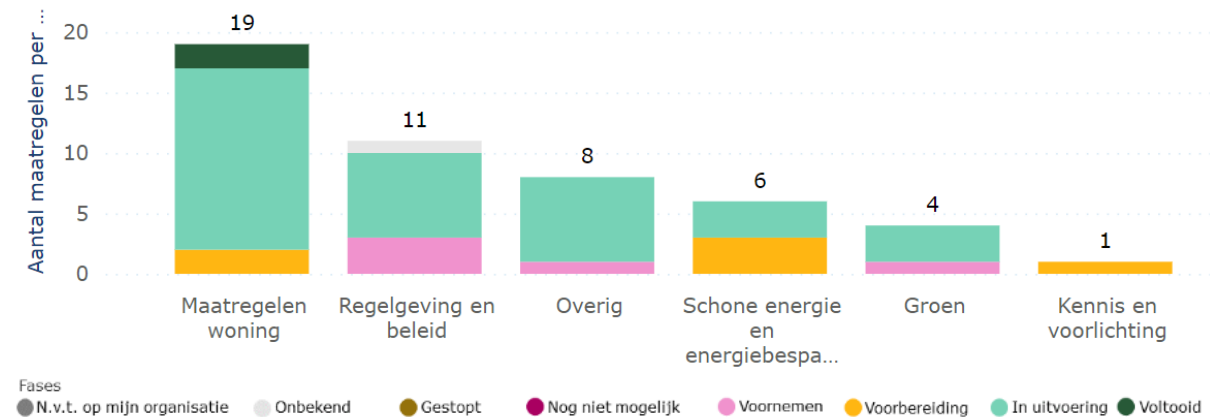
Landbouw



Figuur 16. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen voor thema landbouw

Beperken van de emissies vanuit stallen is de meest genoemde aanvullende maatregel bij het thema landbouw. Deze maatregel is bij bijna driekwart van de gemeenten en provincies die daaraan werken in uitvoering.

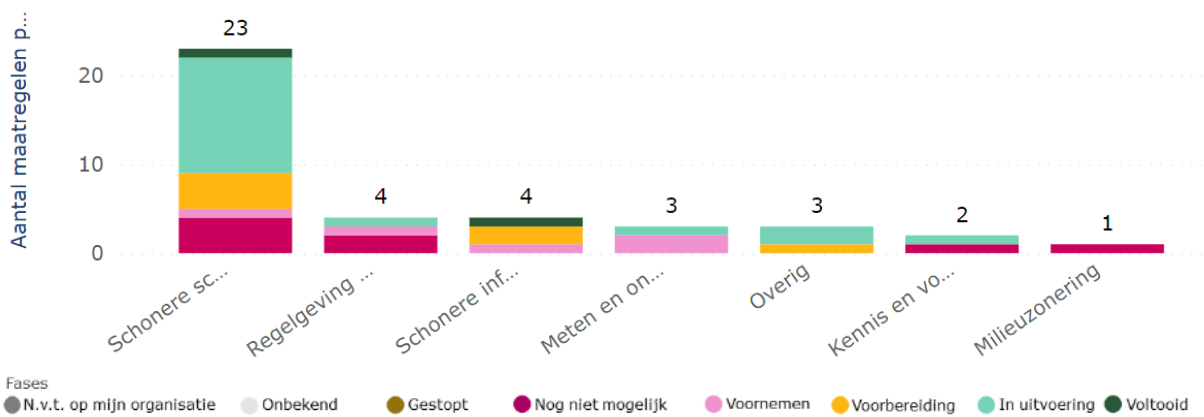
Overig



Figuur 17. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen in categorie overig

“Maatregelen woning” is de meest genoemde aanvullende maatregel in de categorie “overig”. Dit valt niet onder 1 specifiek SLA-thema. Het gaat bijvoorbeeld om verduurzamen van woningen door deze te isoleren of van het gas af te gaan. Regelgeving en beleid omvat bijvoorbeeld maatregelen als het voeren van een gevoelige bestemmingen beleid. Het merendeel van de maatregelen zijn in uitvoering.

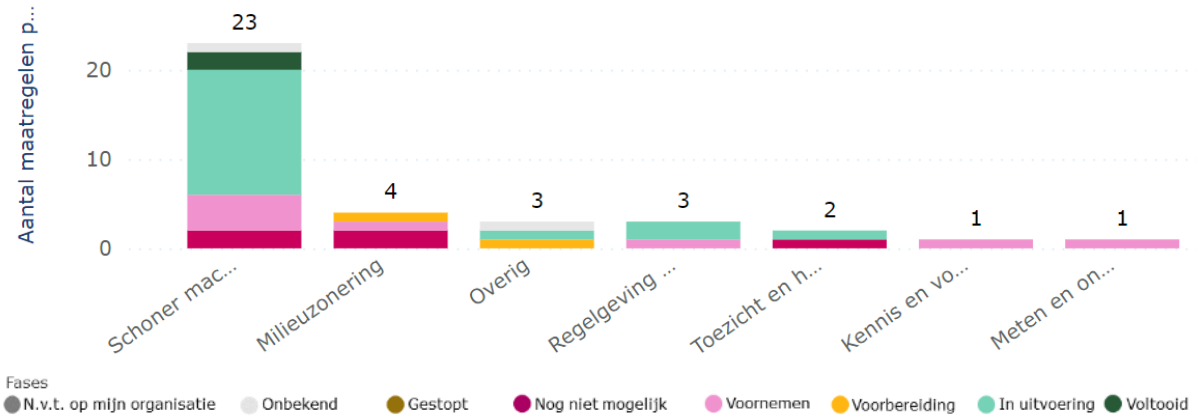
Binnenvaart en havens



Figuur 18. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen voor thema binnenvaart en havens

Verreweg de meeste aanvullende maatregelen bij binnenvaart en havens vallen onder de categorie "schonere schepen". Dit zijn maatregelen als het onderzoeken van mogelijkheden voor zero-emissie binnenvaartschepen. Een belangrijke categorie is naast binnenvaart ook het verduurzamen van de eigen overheidsvloot (zie ook de Green deal Zeevaart, binnenvaart en havens) waar Rijkswaterstaat nu ook een steeds actievere rol (middels aanbestedingen) in wil nemen. Daarnaast speelt het verkennen van de mogelijkheden voor het stellen van milieueisen aan pleziervaart, personenvervoer over water (bijv. watertaxi's en veerboten). Meer dan de helft van de maatregelen in deze categorie is in uitvoering.

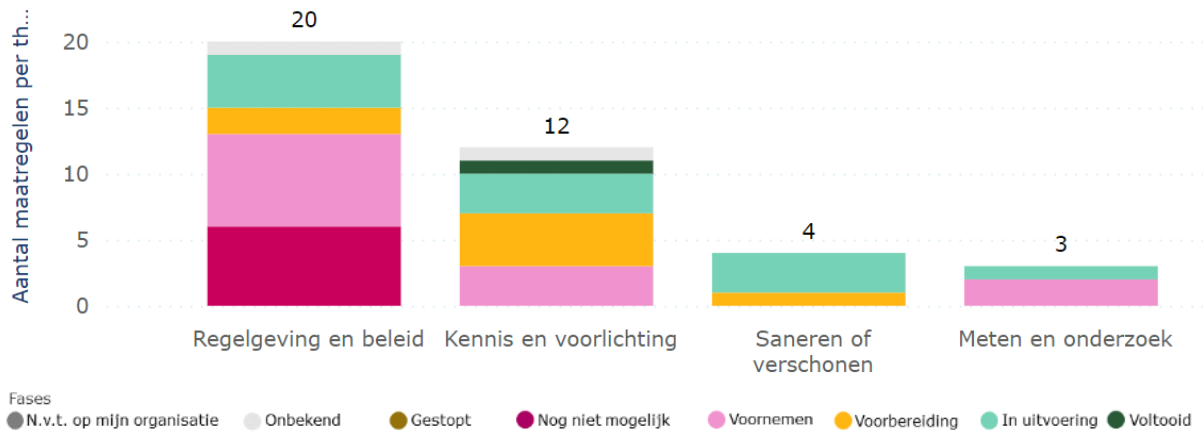
Mobiele werktuigen



Figuur 19. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen voor thema mobiele werktuigen

Verreweg de meeste aanvullende maatregelen bij Mobiele werktuigen vallen onder de categorie "schoner machinepark". Dit zijn maatregelen als het aanschaffen van zero-emissie materieel voor het eigen machinepark, het stellen van verregaande emissie-eisen in aanbestedingen (verder gaand dan de maatschappelijk verantwoord inkopen-criteria (MVI) en duurzaam evenementenbeleid. Meer dan de helft (61%) van de maatregelen in deze categorie is in uitvoering.

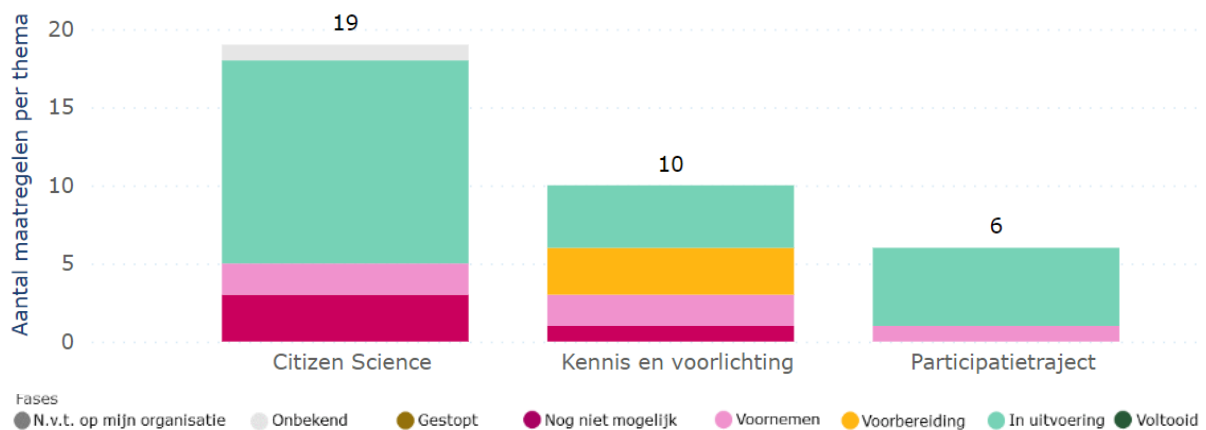
Houtstook



Figuur 20. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen voor thema houtstook

De meeste aanvullende maatregelen die genomen worden voor het thema Houtstook vallen in de categorie Regelgeving en beleid. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om onderzoeken of het mogelijk is om (delen van) uitbreidingslocaties houtstookvrij te ontwikkelen, opnemen van omgevingswaarden in het omgevingsplan en verbod op vreugdevuren. Een groot deel van deze maatregelen zijn nog niet mogelijk of een voornemen.

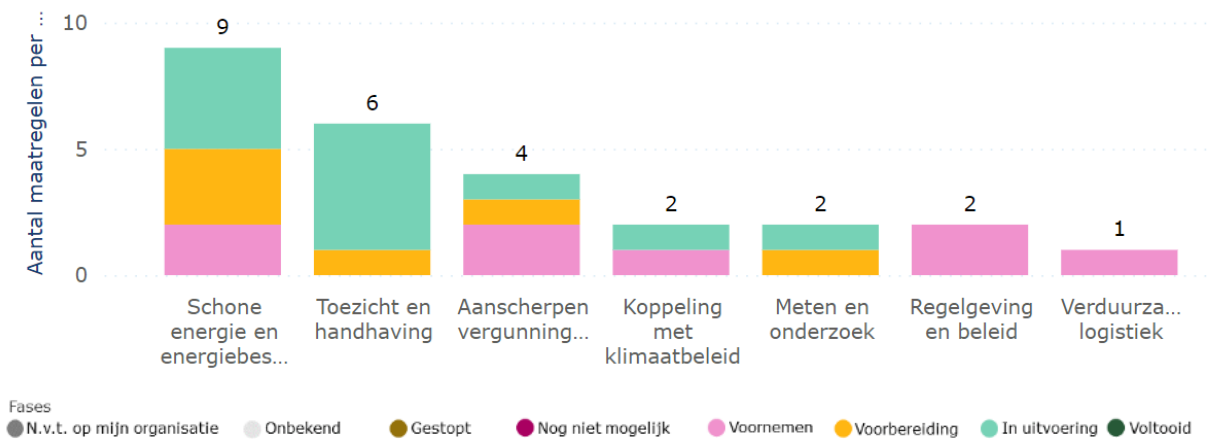
Participatie



Figuur 21. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen voor thema participatie

In het thema Participatie zijn er veel aanvullende maatregelen in uitvoering, zo'n 63%. De maatregelen richten zich op het meten van luchtkwaliteit door inwoners, voorlichting en projecten op scholen.

Industrie



Figuur 22. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen voor thema industrie

Ongeveer de helft van de aanvullende maatregelen voor het thema Industrie is in uitvoering. De meeste maatregelen vallen in de categorieën "Schone energie en energiebesparing" en "Toezicht en handhaving". Dat zijn maatregelen zoals het stimuleren van het gebruik van restwarmte in de industrie en het handhaven op het treffen van energiebesparende maatregelen.

6. Planning van maatregelen

SLA-partijen vullen in de uitvoeringsplannen in wanneer zij verwachten dat de maatregel is uitgevoerd of in doorlopende uitvoering is. Voor lang niet alle maatregelen is deze verwachting ingevuld, namelijk voor 59% van alle maatregelen is er een jaartal ingevuld. De maatregelen waarvoor een tekstuele toelichting is opgenomen, of waarbij het veld is leeggelaten, worden niet meegenomen in de analyse. Er zit verschil tussen de vaste of de aanvullende maatregelen. Voor 51% van de vaste maatregelen is een jaartal opgenomen, voor de aanvullende maatregelen is dat 82%. Voor maatregelen die "niet van toepassing op mijn organisatie" zijn, is het logisch dat er geen jaartal is ingevuld. Bij de Rijksmaatregelen is voor 70%, namelijk 33 van de 47 maatregelen, een verwacht jaartal van invoering ingevuld.

Soort maatregel	2021 aantal	2021 %	2022 aantal	2022 %
Vast	852	40%	1086	51%
Aanvullend	545	70%	630	82%
Rijksmaatregel	28	60%	33	70%
TOTAAL	1425	49%	1749	59%

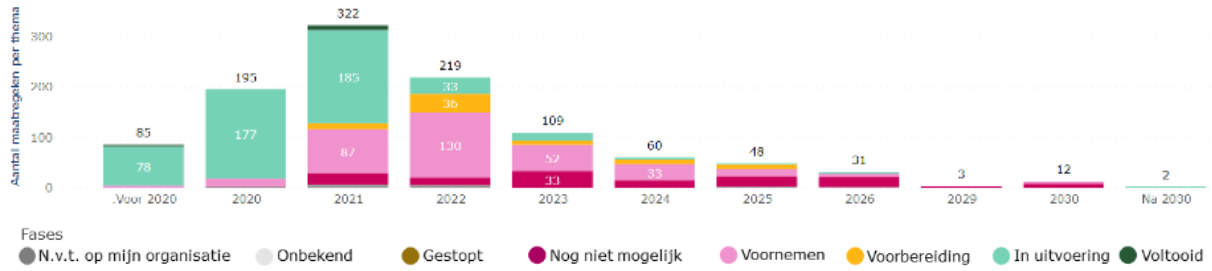
Tabel 4. Aantal maatregelen waarvoor een verwacht jaar van uitvoering is ingevuld

Jaar van verwachte uitvoering	Aantal maatregelen (vast en aanvullend samen) 2021	Aandeel in het totaal aantal maatregelen 2021	Aandeel in maatregelen waar een jaartal voor is gegeven	Aantal maatregelen 2022	Aandeel in totaal aantal maatregelen 2022	Aandeel in maatregelen waar een jaartal voor is gegeven	Trend t.o.v 2021
Vóór 2020	82	3%	6%	171	6%	10%	↑
2020	387	14%	28%	357	12%	21%	↓
2021	499	17%	36%	469	16%	27%	↓
2022	214	7%	15%	342	12%	20%	↑
2023	53	2%	4%	151	5%	9%	↑
2024	28	1%	2%	71	2%	4%	↑
2025	72	3%	5%	88	3%	5%	
2026	37	1%	3%	41	1%	2%	
2027	0	0%	0%	0	0%	0%	
2028	1	0%	0%	2	0%	0%	
2029	3	0%	0%	3	0%	0%	
2030	21	1%	2%	18	1%	1%	
Na 2030				3	0%	0%	

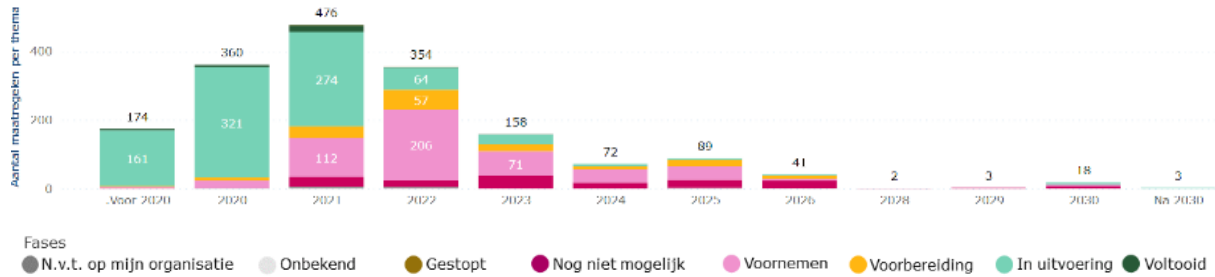
Tabel 5. Verwacht jaar van uitvoering maatregelen (vast en aanvullend) uit decentrale uitvoeringsplannen

Als een jaartal of datum is opgenomen, is bij 68% van de maatregelen aangegeven dat deze in de eerste 3 jaar (2020 t/m 2022) van het Schone Lucht Akkoord wordt/is uitgevoerd. De verwachte "tijdlijn" van uitvoering verschilt niet veel tussen de vaste en de aanvullende maatregelen (zie Figuur 23 en Figuur 24). Van het merendeel van deze maatregelen is aangegeven dat de maatregel is uitgevoerd of in uitvoering is. Er zijn echter ook maatregelen die nog een voornemen zijn, waarvan wél is aangegeven dat de maatregel bijvoorbeeld in 2021 wordt ingevoerd. Er is in totaal 174 keer aangegeven dat het verwachte jaar waarin de maatregel is uitgevoerd vóór 2020 ligt. Deze maatregelen zouden dus allemaal "in uitvoering" of "afgerond" moeten zijn, maar er blijken nog maatregelen tussen te zitten die een voornemen zijn of in voorbereiding zijn. De SLA-partijen waarbij dit het geval is, wordt gevraagd volgend jaar extra op te letten bij het invullen van het verwachte jaartal van invoeren en verwachtingen bij te stellen waar nodig.

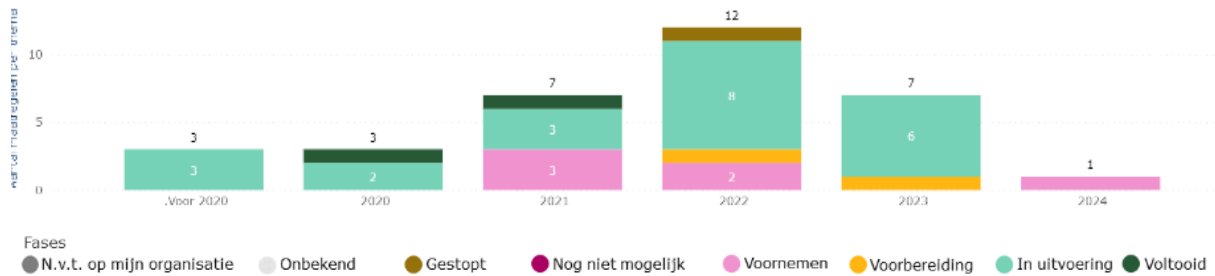
Voor de Rijksmaatregelen is de verwachte uitvoering van maatregelen over de jaren heen vergelijkbaar (zie figuur 25): voor de maatregelen waarvoor een verwacht jaar van uitvoering is ingevuld (33), is bij 12 maatregelen ingevuld dat deze naar verwachting in 2022 wordt ingevoerd. 13 maatregelen zouden in of voor 2021 in uitvoering of uitgevoerd moeten zijn, al zijn hier 3 maatregelen waarbij aangegeven is dat het nog een voornemen is.



Figuur 23. Verwacht jaar van effect en/of invoering vaste maatregelen



Figuur 24. Verwacht jaar van effect en/of invoering aanvullende maatregelen



Figuur 25. Verwacht jaar van effect en/of invoering Rijksmaatregelen

7. Pilots

Naast de maatregelen uit het akkoord, omvat het Schone Lucht Akkoord ook pilots. Het doel van de pilots is om nieuwe aanpakken te ontwikkelen waar geschikte maatregelen nog onvoldoende beschikbaar zijn. In de Uitvoeringsagenda 2021-2023 is afgesproken om na afronding van de pilots de uitkomsten te evalueren.

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 of gemeente.

Ook kunnen partijen nieuwe pilots starten. Bijvoorbeeld omdat er in de uitvoering van maatregelen knelpunten optreden of omdat er nieuwe kansen voor het terugdringen van de emissies en de negatieve gezondheidseffecten zijn geagendeerd.

Voor de thema's mobiele werktuigen, houtstook, industrie, binnenvaart en havens, landbouw, hoog blootgestelde gebieden, en participatie en citizen science zijn pilots gestart. Een beknopte omschrijving van actuele en lopende pilots is in Bijlage 1 per thema weergegeven. Voor mobiliteit is geen pilot afgesproken. Voor dit thema worden in aanpalende beleidsterreinen door rijksoverheid, gemeenten en provincies verschillende innovatieve aanpakken ontwikkeld, zoals emissieloze stadslogistiek.

8. Conclusie voortgang maatregelen

Dit is de tweede jaarlijkse rapportage over de voortgang van de uitvoering van de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord. De analyses in de rapportage zijn gebaseerd op wat de SLA-partijen hebben ingevuld in de (decentrale) uitvoeringsplannen. 59 gemeenten en provincies hebben een uitvoeringsplan ingeleverd vóór 1 maart 2022. Het Rijk heeft daarnaast ook een uitvoeringsplan ingeleverd. Ten opzichte van vorig jaar zijn er meer partijen die géén uitvoeringsplan hebben ingediend (19 ten opzichte van 7 in 2021). Er is een vijftal partijen dat beide jaren geen plan heeft ingeleverd, terwijl dit wel gevraagd is, zie bijlage 2.

Van alle vaste maatregelen die zijn opgenomen in het Schone Lucht Akkoord is 27% in uitvoering en 13 keer is aangegeven dat een maatregel is afgerond (1%). Dit betekent dat na het eerste jaar Schone Lucht Akkoord ruim een kwart van alle vaste maatregelen in uitvoering is. Ten opzichte van vorig jaar is dat een toename van 7 procentpunt. Gezien de verwachting dat 68% van de maatregelen in de periode 2020-2022 wordt uitgevoerd, is 27% van de vaste maatregelen in uitvoering en een stijging van 7 procentpunt ten opzichte van vorig jaar minder dan verwacht.

Van 24% van de vaste maatregelen is aangegeven dat de maatregel nog niet kan worden uitgevoerd. Dit speelt het vaakst bij de thema's industrie en mobiele werktuigen. Dit is een afname, zij het gering, ten opzichte van vorig jaar.

Er zit tussen de thema's groot verschil in hoeverre de vaste maatregelen worden uitgevoerd, bij een aantal thema's is er tussen de maatregelen ook veel verschil. De thema's Participatie, Mobiliteit en Houtstook zijn het verst gevorderd met de uitvoering van vaste maatregelen. Bij de thema's Houtstook en Mobiliteit is de meeste voortgang geboekt ten opzichte van vorig jaar.

Gemiddeld neemt een SLA-partij 15 aanvullende maatregelen. Van alle aanvullende maatregelen is 53% in uitvoering, dit is een toename van 7 procentpunt ten opzichte van vorig jaar. Verreweg de meeste aanvullende maatregelen (445 van 772, ofwel 58%) worden genomen voor het thema mobiliteit.

Zwaartepunt van (geplande) uitvoering van maatregelen ligt in de eerste jaren. Van het grootste deel van de maatregelen start de uitvoering in de periode 2020-2022, in totaal 68%. In de eerste helft – tot en met jaar 2025 – van de SLA-periode 2020-2030 start de uitvoering van bijna alle (92%) maatregelen. Daarmee is rond 2025 waarschijnlijk ook een goede inschatting te maken of het beoogde effect voor 2030 haalbaar is. Zo nodig is nog tijd beschikbaar om extra maatregelen te nemen.

Het is belangrijk om te vermelden dat het aantal maatregelen niet direct is te vertalen naar het effect op de luchtkwaliteit en gezondheid. Dat komt omdat de effectiviteit van verschillende maatregelen sterk uiteen kan lopen.

Deze rapportage richt zich op de voortgang van de uitvoering, oftewel op de inzet van alle SLA-partijen om de doelen van het Schone Lucht Akkoord te halen. Om de twee jaar berekent het RIVM of de SLA-partijen op koers liggen om de doelen ten aanzien van de emissies, luchtkwaliteit en gezondheidswinst halen. Deze berekening is in 2021 uitgevoerd en wordt in 2023 opnieuw uitgevoerd.

De ingediende gegevens zijn, als het gaat om de omschrijvingen van de maatregelen en het aangeven van de fasering, vrijwel volledig. Bij 2% van de vaste maatregelen is geen fasering aangegeven, bij de aanvullende maatregelen is dat ook 2%. De gegevens over de planning van de uitvoering van de maatregelen zijn minder volledig, maar wel completer dan vorig jaar. Voor 59% van alle maatregelen is een verwacht jaartal van invoering vermeld. Ook volgend jaar zal aandacht worden besteed aan het completer invullen van de uitvoeringsplannen.

9. Aanbevelingen

Naar aanleiding van de resultaten, zijn er drie aanbevelingen te geven. Deze gaan over de plannen en de maatregelen die ze bevatten en over het indienen van complete en actuele uitvoeringsplannen.

Bij 20% van alle maatregelen was aangegeven dat deze nog niet kan worden ingevoerd. Het is daarom van belang om te onderzoeken waarom SLA-partijen aangeven een maatregel nog niet te kunnen invoeren. Deze informatie kan vervolgens helpen om communicatie en (kennis)producten af te stemmen op de vraag.

Bij een aantal thema's en maatregelen is het aantal partijen dat aangeeft een maatregel nog niet te kunnen invoeren vergelijkbaar aan het aantal partijen dat aangeeft een maatregel in uitvoering te hebben. Bij deze thema's is het extra aan te raden om kennis te delen over hoe een maatregel wordt geïmplementeerd. In de themagroepen wordt daar op dit moment al over gesproken, maar niet alle SLA-partijen nemen deel aan alle themagroepen. Het organiseren van kennisuitwisseling met SLA-partijen die niet deelnemen aan een themagroep kan hiermee helpen. Dat kan bijvoorbeeld door een jaarlijkse themabijeenkomst voor alle SLA-partijen of door middel van schriftelijke kennisdeling.

Afgelopen jaar is er 1 uitvoeringsplan méér ingeleverd dan in 2021, terwijl te verwachten viel dat er meer uitvoeringsplannen ingeleverd zouden worden, gezien het toegenomen aantal SLA-partijen. In 2022 waren 70 partijen gevraagd een uitvoeringsplan in te leveren, ten opzichte van 46 in 2021. Het is dan ook aanbevolen om volgend jaar, in 2023, meer inzet te plegen om het aantal ingediende plannen te vergroten. Daarnaast is het van belang te onderzoeken hoe het komt dat SLA-partijen geen uitvoeringsplan hebben ingediend. Hierbij kunnen wensen voor communicatie, ondersteuning of uitleg geïnventariseerd worden.

Bijlage 1. Voortgang pilots



Hoog blootgestelde gebieden

RIVM heeft in 2020 en 2021 een eerste analyse uitgevoerd van hoog blootgestelde gebieden in Nederland. Uit de analyse van het RIVM blijkt dat het vanuit gezondheidskundig oogpunt niet mogelijk is om een objectief onderscheid te maken tussen hoog- en niet-hoog blootgestelde gebieden. Het RIVM adviseerde om als vervolgstap een aantal gebiedsgerichte pilots voor verschillende type gebieden met relatief hoge blootstelling uit te voeren.

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

De pilots beginnen in september 2022 en worden naar verwachting in het voorjaar van 2023 afgerond. Het doel voor elke pilot is tot een aanpak met (aanvullende) maatregelen die tot grotere gezondheidswinst in hoog blootgestelde gebieden zal leiden. De aanpak uit elke pilot wordt uiteindelijk door de themagroep Hoog Blootgesteld Gebieden en Gevoelige Groepen samengevoegd tot één aanpak die bevoegd gezagen kunnen uitvoeren.

Er lopen momenteel vier pilots:

- 1) Provincie en gemeente Utrecht: pilot in een binnenstedelijk gebied waarin een hoge bijdrage van onder andere verkeer centraal staat.
- 2) Regio IJmond (provincie Noord-Holland en gemeenten Beverwijk, Velsen en Heemskerk): pilot in een complex industrieel gebied.
- 3) Gemeente Tilburg: pilot voor een gebied waar binnenvaart een van de grootste bronnen is.
- 4) Provincie Groningen (regio Delfzijl): pilot in laag blootgesteld gebied met verhoogde concentraties luchtvervuiling door lokale bronnen.

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



Mobiele werktuigen

Pilotproject Amsterdam

In Amsterdam wordt in diverse projecten bekeken hoe schone mobiele machines in te zetten zijn. Doel daarbij is om in de praktijk te leren hoe schone en zero-emissie mobiele werktuigen via publiekrechtelijke middelen kunnen worden gestimuleerd. Daarnaast wil men antwoord op de vraag: "Hoe kan het proces van energievraag en aanbod en laadinfrastructuur (bouwstroom, batterijen, opladen etc.) optimaal worden ingericht t.b.v. emissieloos werken?".

Een belangrijk aspect in de pilot is het onderzoeken hoe toezicht en handhaving op de gemaakte afspraken vormgegeven kan worden.

Vanuit de resultaten (in 2022 verwacht) worden aanbevelingen gedaan die meegenomen kunnen worden in de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB).

Pilotproject gemeente Den Haag

In Den Haag werkt men aan een project om tijdig de stroomvoorziening te realiseren voor de inzet van duurzaam bouw materieel. Doel is om te onderzoeken of de inzet van duurzame werktuigen wordt gestimuleerd door het aanbieden van de benodigde stroomvoorziening.

Daarnaast wil men weten hoe werken in de openbare ruimte middels tijdig verkregen stroomvoorzieningen zo kostenefficiënt mogelijk gerealiseerd worden. En hoe kan dit in werkprocessen een plek krijgen c.q. georganiseerd worden.

Resultaat moet een korte handleiding realisatie stroomvoorzieningen voor de bouwplaats zijn, dat onder meer inzicht biedt in de volgende onderdelen:

- Tijdig inschatten stroombehoefte voor een project;
- Overleg voeren met netbeheerder;
- Tijdig realiseren van de stroomvoorziening;
- Afspraken maken over eigendom, verantwoording en gebruik;
- Financiering.

September 2022 volgen de eerste resultaten.

Pilotproject Gemeente Rotterdam

In de Rotterdamse pilot "Raamcontract Stadse Werken voor riool vernieuwing" heeft men de volgende doelen geformuleerd:

- Toepassen van zoveel mogelijk emissieloos materieel in één rioolvervangingsproject
- Realiseren van de benodigde energie-infrastructuur
- Focus op 'grotere' apparaattypen/ werktuigen
- Opdoen leerervaring (monitoring en uitvoering)
- Leren hoe het gebruik van schone en zero-emissie mobiele werktuigen de projectuitvoering beïnvloedt (bouwplanning, productie e.d.) en door de samenwerking tussen opdrachtgever en markt zo goed mogelijk kan worden gestimuleerd.

De onderzoeksvraag hierbij is: Hoe kan inzet van schone en zero-emissie mobiele werktuigen worden gestimuleerd en geverifieerd tijdens de uitvoering van werkzaamheden? Welke lessen kunnen worden getrokken? Wat zijn bottlenecks t.a.v. werkprocessen, energievoorziening e.d.?

Het project levert informatie voor vragen over het toepassen van contracteisen in de praktijk: A) de gevolgen voor de uitvoeringspraktijk, B) de handhaving van contracteisen via contractmanagement en directievoering.

In 2022 volgt een rapportage met daarin o.m. de praktijkervaring relatie opdrachtgever-aannemer (hoe staat het primaire proces en de markt tegenover inzet zero-emissie bouw materieel). Daarnaast deelt Rotterdam de leerervaringen en geeft het input voor routekaart.

Pilotproject 'Hugo de Grootstraat Arnhem'

Het project Hugo de Groot Straat in Arnhem betreft de aanleg van een fietsstraat als onderdeel van een snelfietsroute.

De onderzoeksvraag voor wat betreft de inzet van mobiele machines is de volgende:

Hoe kan de gemeente in overleg met een vooraf geselecteerde aannemer ervoor zorgen dat een zo groot mogelijk deel van de gebruikte machines zero emissie zijn en hoe kunnen we wat we geleerd hebben verwerken in ons standaardbestek?

Het resultaat van het project is leren door overleg met aannemer (contracteren) hoe zero emissie machines ingezet kunnen worden in GWW (Grond- weg- en waterbouw) project, hoe bestek opgesteld dient te worden en hoe gehandhaafd kan worden. Inzet machines: wat zijn de extra kosten en wat is er nodig.

De planning dat het project gerealiseerd is, is Q4 2022.

Pilotproject Provincie Gelderland

In de provincie Gelderland voert men het volgende project N346 Schakel Achterhoek-A1 uit. De provinciale weg met een nieuwe brug over het Twentekanaal vormt de Schakel Achterhoek-A1

In dit project wil men leren hoe schone en zero-emissie mobiele werktuigen via aanbestedingen worden gestimuleerd. Onderzoeksvraag hierbij is: Wat zijn op dit moment uitdagende en haalbare contracteisen voor schoon materieel en wat zijn de financiële consequenties en consequenties voor handhaving?

Als resultaten heeft mijn de volgende punten geformuleerd:

- Beschrijving contracteisen
- Keuringssystematiek t.b.v. contracteisen
- Uitkomsten overleg met marktpartijen: hoeveel emissies met quick wins worden teruggebracht en wat de financiële consequenties zijn.

Tevens heeft men tot doel om te leren hoe zero- en low-emissie mobiele werktuigen via faciliterend middelen worden gestimuleerd. Wat zijn quick wins om marktpartijen te faciliteren of stimuleren om schone (en zero emissie) mobiele werktuigen in te zetten?

Als resultaat komt er een overzicht faciliterende middelen om marktpartijen te stimuleren om schone (en zero) emissie mobiele werktuigen in te zetten.

In 2022 worden de resultaten verwacht.

Pilotproject Gemeente Utrecht

In de gemeente Utrecht werkt men in deze pilot aan twee maatregelen die worden uitgewerkt in dit project op juridisch vlak en v.w.b. monitoring, toezicht en handhaving:

- Het weren van meest vervuilende mobiele (bouw)werktuigen lager dan Fase IV vanaf 2022, en daarmee een verbod op inzet van materieel tot en met Fase IIIb;
- Het terugbrengen van stationair draaien. Werktuigen die stationair draaien stoten meestal (veel) meer uit dan werktuigen die in bedrijf zijn.

De scope van de pilot ligt op Bouwmachines (zoals graafmachines, laders, bulldozers) met een vermogen van 37 kWh* en hoger en aggregaten en bemalingspompen (ongeacht het vermogen). Onderzoeksvraag daarbij is: Welke juridische sturingsmogelijkheden zijn er om bouwwerktuigen t/m Fase IIIb te weren binnen de gemeente Utrecht? Waarbij we eerst de publieke sturingsinstrumenten voor een generiek verbod verkennen, en pas als blijkt dat dit niet mogelijk is de instrumenten voor specifieke verboden.

Daarnaast gaat de gemeente Utrecht de kansrijkheid verkennen van een online webtool voor registratie en monitoring van de inzet van mobiele bouwwerktuigen binnen de gemeente Utrecht. De onderzoeksvraag daarbij is: Kan een online webtool zoals bekend van het voorbeeld in Londen ook toegepast worden binnen de gemeente Utrecht (en andere gemeenten), om zicht te krijgen op inzet van bouwwerktuigen en hun fasenormen?

Resultaten van deze pilot zijn:

Inzicht in de publiek- en privaatrechtelijke sturingsmogelijkheden van een gemeente voor het weren van de meest vervuilende bouwwerktuigen;

Als blijkt dat een online webtool kansrijk is, gaat de gemeente Utrecht onderzoeken of ze dit als een opensource kunnen ontwikkelen. Dit in samenwerking met SLA-partners, zodat een tool uiteindelijk breder ingezet kan worden dan alleen voor gemeente Utrecht.

Resultaten worden in 2022 verwacht.



Industrie

In het Schone Lucht Akkoord wordt naast de 10 maatregelen voor het thema industrie invulling gegeven aan de pilot industrie die bestaat uit:

- **De Pilot Scherp en uniform vergunnen** met als doel dat binnen de provincie (als bevoegd gezag van IPPC-installaties) en haar omgevingsdiensten, dat zoveel mogelijk aan de onderkant van de BREF range vergund wordt en effectief gehandhaafd wordt op de vergunde emissie-eisen.
- **De Pilot Vrijwillig spoor** waarbij gekeken wordt naar mogelijke condities en processen die bedrijven doen besluiten – vrijwillig – verder te gaan dan de eisen die zouden volgen uit het louter toepassen van BBT op het strengste niveau en die afdwingbaar zijn binnen de vergunning.

Om hier goed uitvoering aan te kunnen geven is in juli 2020 de *Themagroep industrie* opgericht die bestaat uit vertegenwoordigers van de provincies en hun omgevingsdiensten. De themagroep dient als klankbordgroep voor het Rijk bij de uitvoering van de centrale maatregelen en faciliteert het bevoegd gezag en omgevingsdiensten bij het uitvoeren van de decentrale SLA-maatregelen. Deze decentrale maatregelen zijn gericht op het zoveel als mogelijk vergunnen aan de onderkant van de BREF-range en eventueel extra of andere inzet bij toezicht en handhaving. Met de oprichting van themagroep is de pilot scherp en uniform vergunnen gestart. Er zijn 10 bijeenkomsten geweest.

Het Rijk heeft opdracht gegeven om de juridische mogelijkheden in beeld te brengen voor het stellen van strenge emissiegrenswaarden naar de lucht wat heeft geresulteerd in het rapport *Schone Lucht dankzij resultaatgerichte grenswaarden voor industriële emissies van Kokx de Voogd*. In dit rapport wordt geconcludeerd dat het huidige milieurecht voorziet in vier maatstaven, waarmee het bevoegd gezag emissiegrenswaarden kan stellen die voldoende streng zijn. Deze mogelijkheden zijn reeds beschikbaar binnen het huidige instrumentarium, maar worden nog niet ten volle benut. Hiervoor is verankering in lokaal beleid belangrijk. Deze resultaten zijn in de themagroep gedeeld, waarna gewerkt is aan een model tekst die provincies of gemeenten kunnen opnemen in hun VTH-nota. Lokaal beleid geeft vergunningverleners steun bij het onderbouwen van hun eisen in vergunningen. De themagroep richt zich inmiddels ook op het onderwerp toezicht en handhaving. RHDHV heeft een conceptnotitie opgesteld, waarin is opgenomen welke eenvoudige mogelijkheden er zijn om handhaving en toezicht te ondersteunen.

Het Rijk werkt verder aan hulpmiddelen om het bevoegd gezag te helpen bij het bepalen van BBT. Er zijn voor recent gepubliceerde BBT-conclusies zogenoemde oplegnotities opgesteld. Deze oplegnotities geven richtwaarden voor op te nemen emissiegrenswaarden in vergunningen met als doel de emissies naar de lucht zoveel mogelijk te beperken. Voorts zijn de factsheets over emissiereductietechnieken geactualiseerd. De inspanningen hebben zich in de afgelopen twee jaar op het eerste en meest belangrijke deel van de pilot gericht. Wat betreft de pilot vrijwillig spoor: in de themagroep is door RVO voorlichting gegeven over financiële prikkels voor de industrie om bovenwettelijke maatregelen te stimuleren ([MIA VAMIL](#)) Verder kan het bevoegd gezag ervaringen opgedaan in het vrijwillig spoor in de themagroep delen.

Dit heeft vooralsnog geleid tot de volgende producten.

Product	link
Rapport: Schone lucht dankzij resultaatgerichte grenswaarden voor industriële emissies, KokxdeVoogd, 8 feb 2021	https://iplo.nl/publish/pages/188724/20210208-rapport--schone-lucht-dankzij-resultaatgerichte-grenswaarden-voor-industriële-emissies_1.pdf
Modeltekst voor de Nota vergunningverlening , toezicht en handhaving	https://www.schoneluchtakkoord.nl/publish/pages/191501/modeltekst-voor-vth-beleid-nov-2021.pdf
Vijf oplegnotitie BBT-conclusie voor 5 sectoren	Oplegnotities voor BBT-conclusies - Informatiepunt Leefomgeving (iplo.nl)
Factsheets Reductietechnieken	Opbouw van de factsheets - Informatiepunt Leefomgeving (iplo.nl)

Er is een relatie tussen de themagroep landbouw en industrie die onder hetzelfde VTH-stelsel vallen. Zo is het juridische onderzoek van Kokxdevoogd ook toepasbaar voor het thema landbouw.



Houtstook

Pilot stookverbod bij een RIVM-stookalert:

Deze pilot verkent de mogelijkheden van een stookverbod tijdens een RIVM-stookalert. De pilot heeft al nieuwe inzichten opgeleverd over de uitvoeringsaspecten van zo'n stookverbod en de juridische voorwaarden. Voor het komende stookseizoen 2022/2023 lijkt het niet opportuun om al een stookverbod bij een stookalert in te voeren, onder meer vanwege de onzekerheden rondom de energiecrisis. Bovendien zullen het stookalert en de Stookwijzer in 2023 geïntegreerd worden, wat de uitvoering en handhaving kan vergemakkelijken. De deelnemers aan de pilot willen verder uitwerken hoe het tijdelijke stookverbod kan vormkrijgen met de geïntegreerde tool. De Omgevingswet vormt dan het juridische kader daarbij.

Pilot houtstookarme/vrije wijken (wordt uitgevoerd in Utrecht, Nijmegen en Helmond)

Vorbereiding gestart in 2020. Daadwerkelijke start in 2021.

Partijen onderzoeken de juridische mogelijkheden en praktische uitvoering om houtstook te beperken en houtrookvrije en houtrookarme buurten of steden te realiseren. Het onderzoek geeft zicht op de mogelijkheden om eisen te stellen, handhaving en toezicht, meetprotocollen en onderzoekt hoe bewoners goed betrokken kunnen worden en wat de impact op gezondheidseffecten, het welzijn van hooggevoelige groepen zoals longpatiënten is en mogelijke effecten zoals de impact op bijvoorbeeld de huizenprijzen. Voor bestaande wijken worden de mogelijkheden onderzocht om uitbreiding van houtstook te voorkomen en voor uitfaseren en/of saneren van oudere houtkachels, bijvoorbeeld in wijken die van het gas af gaan: werkt het beter als er een slooppremie wordt ingezet en kunnen aanvullende (verdergaand dan de Ecodesign-eisen) eisen worden gesteld aan de emissies? Doel is om in 2023 daadwerkelijk houtstookvrije-arme wijken/buurten te hebben gerealiseerd en deze houtstookvrij te houden c.q. houtrookarm te krijgen en te houden. Succesvolle elementen worden gedeeld met andere SLA-partners zodat zij dat ook kunnen toepassen.

Nijmegen:

Doel:

Uitstoot als gevolg van houtstook verminderen in een bestaande wijk. We doen dit door middel van workshops voor stokers, zodat zij zich meer bewust zijn van hoe je effectief hout stookt waardoor je minder uitstoot. Daarnaast kunnen mensen die de workshop hebben gevolgd en wonen in Nijmegen-West met subsidie een filter of katalysator plaatsen om hun uitstoot te reduceren. Ook kunnen bewoners van Nijmegen-West subsidie ontvangen voor het permanent verwijderen van het rookgaskanaal. Nijmegen heeft een gemeentelijk communicatieplan opgesteld. Het voorlichtingsmateriaal van het Rijk wordt gebruikt als van toepassing en passend binnen het communicatieplan. Daarnaast is de gemeente Nijmegen gestart met de ontwikkeling van nieuwe lokale communicatiemiddelen voor een campagne met gedragsverandering als inzet. Deze campagne is stads-breed en bedoeld voor de komende jaren.

Resultaat

Meer mensen zijn zich bewust van het eigen stookgedrag en hoe ze goed stookgedrag kunnen toepassen om hun uitstoot te verminderen. Door toepassing van een filter of katalysator in combinatie met goed stookgedrag wordt de uitstoot verder gereduceerd. De subsidieregeling wordt in 2022 geëvalueerd op basis waarvan wordt voorgesteld of en op welke wijze de regeling wordt gecontinueerd.

Subsidie en workshops:

[Subsidie verminderen overlast houtkachel - Subsidies - Diensten - Gemeente Nijmegen](#)

Utrecht:

Wil ook zo veel mogelijk houtstook emissies beperken. Utrecht is de voorlichtingscampagne de 'Utrechtse Stookstandaard' gestart. Deze campagne bestaat o.a. uit advertenties op sociale media en posters op digitale schermen in de stad. Verder verzorgt Utrecht houtstook-trainingen i.s.m. de Nederlandse Haarden- en Kachelbranche en de Veiligheidsregio Utrecht. Utrecht heeft een subsidieregeling geopend. Er is subsidie voor:

- Het verwijderen/onbruikbaar maken van het rookkanaal incl. het verwijderen van de open haard/kachel
- In de eerste uitvoering van de subsidieregeling was ook subsidie beschikbaar voor het vervangen van de open haard/houtkachel door een Ecodesign-kachel. In de nieuwe regeling die ingaat op 1 januari 2023 komt deze mogelijkheid te vervallen naar aanleiding van het overnemen (d.d. 7 juli 2022) van een motie met die strekking.

Helmond:

Onderzoekt de mogelijkheden om een nieuwbouwwijk houtrookarm te maken; dan zijn de nieuwste kachels alleen toegestaan als ze niet als hoofdverwarming worden gebruikt. De gemeente Helmond voert een jaarlijkse voorlichtingscampagne via de website, sociale media en communicatie via wijkbladen. Tevens verwijst Helmond naar de website van de Stookwijzer en de RIVM-stookalerts. De volgende stap voor Helmond in het kader van de nieuwbouwwijk BSD is om eisen (bouwenveloppen) op te stellen voor de initiatiefnemers. Deze bouwenveloppen zijn bedoeld om houtstook af te raden en andere, alternatieve voorzieningen te stimuleren (bv. Elektrische BBQ). Helmond onderzoekt nog hoe zij kunnen communiceren naar de nieuwe bewoners. In Helmond hebben toezichthouders en beleidsmedewerkers een training en een opfriscursus gevolgd over technische eisen in het Bouwbesluit. Tot slot heeft Helmond een juridisch onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden om regels over het stoken van hout op te nemen in het omgevingsplan. De resultaten hiervan zijn te vinden op de samenwerkruimte van het Schone Lucht Akkoord.



Landbouw

Er zijn voor landbouw 3 sporen opgenomen in de Uitvoeringsagenda⁷. Namelijk:

1. Het ontwikkelen van een aanpak voor het beter benutten van al aanwezige emissie reducerende technieken.
2. Aanpak voor het verleiden en verplichten van ondernemers voor het nemen van aanvullende maatregelen in bestaande stallen en in nieuwe stallen verdergaand dan de nu al verplichte maatregelen.
3. Bouwsteen voor de aanpak ontwikkelen via instrumenten uit de Omgevingswet.

Kennissessies toezicht en handhaving luchtwassers

Ten behoeve van het beter benutten van bestaande technieken zijn de regionale kennissessies op het gebied van toezicht en handhaving op luchtwassers voortgezet. Binnen de provincie Overijssel wordt gewerkt aan de verdere implementatie van de luchtwassercheck en het daarbij behorende monitoringssysteem. Voor meer informatie over de luchtwassercheck zie: [Aanpak Luchtwassers - Kenniscentrum InfoMil](#). Alle stukken zijn ook op de interne samenwerkingsruimte voor deelnemers aan het SLA te vinden.

In november/december 2022 wordt een webinar georganiseerd over Toezicht en Handhaving waar kennis uit een aantal trajecten worden gebundeld.

Metingen en inzicht

De provincie Noord-Brabant zet in op onderzoek naar de werking van combiluchtwassers in relatie tot de gehele bedrijfsvoering. Ook dit draagt bij aan het beter benutten van deze emissiearme techniek.

Het doel is om een aanpak te ontwikkelen, waarmee bestaande biologische combi-luchtwassers in varkenshouderijbedrijven in Noord-Brabant goed benut kunnen worden voor ammoniak- (secundair fijnstof) en geurverwijdering, over een periode van twee jaar, zodat deze aanpak landelijk ingezet kan worden om de emissie van ammoniak en geur te verminderen en zo de luchtkwaliteit te verbeteren.

De resultaten van deze pilot worden vertaald naar een advies dat de effecten van een goede werking van biologische combi-luchtwassers in de varkenshouderij, op de luchtkwaliteit inzichtelijk maakt. Dit houdt in:

- Een beschrijving van de maatregelen die nodig zijn om biologische combi-wassers op varkenshouderijbedrijven in Nederland goed te benutten
- Een beschrijving van de maatregelen die nodig zijn om de werking van biologische combi-wassers op varkenshouderijbedrijven in Nederland beter te controleren en te handhaven
- Beschrijving van het goed benutten van de combi-luchtwassers en de bijdrage aan de stikstof aanpak
- Het vertalen van effecten voor gezondheidswinst (luchtkwaliteit)
- Het vertalen van de resultaten uit de pilot naar wet- en regelgeving

De afgelopen maanden zijn de 4 bedrijven gevonden die meedoen met dit onderzoek en de planning is dat de metingen starten voor het einde van dit jaar.

Daarnaast wil de provincie Noord-Brabant met het realiseren van een ankermeetstation van het RIVM in vee-dicht gebied participatie stimuleren en inzicht vergroten. Hiermee willen zij het gesprek over luchtkwaliteit en gezondheid ondersteunen. Dit meetpunt leent zich ook voor kalibratie van meetsensoren die burgers zelf gebruiken. Het meetstation komt in de gemeente Bernheze en wordt in het laatste kwartaal van 2022 in gebruik genomen.

Bedrijfsontwikkelingsplannen

Ten behoeve van het tweede spoor gaat de regio Food-Valley aan de slag met een pilot over bedrijfsontwikkelplannen van veehouders. Deze bedrijfsontwikkelplannen gaan in op het gebruik van ver(der)gaande fijnstoftechnieken in de stal. Hier heeft de regio een SPUK-bijdrage voor ontvangen. De regio is gestart met het treffen van de voorbereidingen en heeft onlangs een startbijeenkomst gehad.

⁷ <https://www.schoneluchtakkoord.nl/publish/pages/202073/uitvoeringsagenda-sla-mei-2022-geactualiseerd-tg-a.pdf>

Vergunnen en de best beschikbare technieken

Resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden van strenger vergunnen bij veehouderijen, is op de SLA-website voor iedereen toegankelijk. Zie [Landbouw - Schone Lucht Akkoord \(rapport Kokx De Voogd\)](#) onder producten. Gemeenten kunnen vanaf nu de standaardtekst voor de VTH-nota, die het rapport ook levert, gebruiken voor hun eigen beleid.

Het genoemde rapport is ook een belangrijk onderdeel voor het derde spoor, omdat het ingaat op mogelijkheden en instrumenten onder de Omgevingswet.



Binnenvaart en Havens

Pilot Walstroom

Start: Q4 2022

Deelnemers: gemeente Tilburg, Rotterdam, Nijmegen, provincie Utrecht en Zeeland.

Doel van de pilot:

- 1) leerervaringen verzamelen bij de implementatie van walstroompunten
- 2) inzicht verkrijgen belemmeringen, specifiek voor veiligheidsregels en vergunningsprocedures
- 3) bijdragen aan de ontwikkeling van laad- en vulinfrastructuur

Resultaat/product: handreiking walstroom

- Zijn er effectieve maatregelen en aanpakken uit naar voren gekomen? Naar verwachting zijn de leerervaringen bruikbaar voor andere SLA deelnemers die met walstroom nog aan de slag gaan.
- Zijn deze ook toepasbaar voor andere deelnemers, of in andere thema's?: Alle SLA deelnemers met een binnenhaven kunnen via de handreiking aan de gang met walstroom.

Pilot Aanbestedingen en Launching customership

Start: Q4 2022

Deelnemers: gemeente Tilburg, Nijmegen, provincie Overijssel en Min IenW (RWS), gem Amsterdam.

In gesprekken met SLA deelnemers zijn de volgende pilots als kansrijk benoemd:

- pilot emissieloos baggeren (gemeente Nijmegen),
- personenvervoer over water - implementatie ZE BlueAmigo (provincie Zuid-Holland),
- vervanging van dieselwerkschip De Buffel (provincie Overijssel),
- emissieloze pleziervaart grachten (gemeente Amsterdam).

Met deze SLA deelnemers wordt verder gewerkt aan de concretisering van de pilots.

Naar verwachting zijn de leerervaringen bruikbaar voor andere SLA deelnemers die als launching customer de implementatie van SLA maatregelen willen versnellen (zoals bij mobiele werktuigen) nog aan de slag gaan.

Pilot labeling system

Start: Q4 2022/Q1 2023 (afhankelijk hoe snel het convenant tot stand komt)

Deelnemers: gemeente Tilburg, Rotterdam, Nijmegen, provincie Zuid-Holland, Gelderland, Ministerie van IenW.

Doel van de pilot: labelsystematiek te introduceren en stappen te zetten in implementatie volgend op het landelijk convenant dat in de maak is voor de praktische toepassing van het Emissie label systeem.

Wij organiseren een pilot bij een of meerdere SLA gemeenten dat zich richt op de implementatie van de labelmethodiek in regionaal beleid, zoals voor differentiatie van havengelden in lokale havens (Gem. Rotterdam, Nijmegen/Tiel/Arnhem en Tilburg). Wij zoeken hier een nauwe samenwerking met het SAB en NVB, Green Award en het ministerie van IenW (binnenvaart).

- Resultaat/product: Wij bieden praktische tips aan zoals een overzicht van veel gestelde vragen en implementatie in lokale wet- en regelgeving
- Zijn er effectieve maatregelen en aanpakken uit naar voren gekomen? Naar verwachting zijn de leerervaringen bruikbaar voor andere SLA deelnemers die de labeling systematiek willen implementeren.
- Kennisontwikkeling: We zullen de mogelijkheden benadrukken en voorlichting geven (bijeenkomsten) over het aanpassen van de lokale havenverordeningen.



Participatie

Algemeen

In verschillende gemeentes, regio's en provincies worden citizen science pilots uitgevoerd. Sommigen zijn al gestart, anderen mikken op een start begin 2022. De doelen en resultaten van de pilots zijn veelzijdig. Ten eerste, het betrekken van burgers bij luchtkwaliteit door hen metingen in hun omgeving te laten doen. Dit levert niet alleen kennis op bij burgers, maar vormt ook een gezamenlijk kennisbasis voor de betrokken partijen. Dat helpt bij het voeren van het goede gesprek. Het draagt daarnaast bij aan draagvlak voor andere luchtkwaliteitmaatregelen. Ten tweede het opdoen van kennis over de sensoren. Doordat er veel sensoren in verschillende projecten en omstandigheden worden gebruikt, levert dit kennis op over de werking ervan. Ook leren we hoe sensormetingen bijdragen aan de dialoog en de gezamenlijke kennisbasis die net al werd genoemd. Deze kennis kan weer worden ingezet in toekomstige projecten. Ten derde leren we met deze projecten meer over lokale luchtkwaliteit.

SLA-partijen: provincie Noord-Brabant, provincie Zeeland, gemeente Rotterdam, gemeente Eindhoven, regio Foodvalley en de gemeente Maastricht.

Pilot provincie Noord-Brabant

In de provincie Noord-Brabant wordt een ankermeetstation geplaatst in de regio Noord-Oost Brabant, en worden twee roulerende meetstations beschikbaar gesteld die halfjaarlijks op aangevraagde locaties kunnen worden geplaatst. De voorbereidingen voor het plaatsen van alle drie deze stations zijn in gang. Met de inzet van het ankerstation kan data die meetprojecten in de omgeving, en dan met name de regio Noordoost-Brabant, opleveren beter worden gevalideerd. Door het realiseren en verbinden van lokale meetprojecten wil de provincie, met participatie van gemeenten en op aandragen van burgers, het kennisniveau bij burgers verhogen en het gesprek tussen burgers en burens (boeren, industrie, overheid, etc.) op gang brengen. Daarnaast wordt er nieuwe kennis gegenereerd over de lokale luchtkwaliteit, en ervaring opgedaan met projecten die de transitie in de landbouw ondersteunen.

Pilot provincie Zeeland

Vorig jaar is de pilot van start gegaan met 20 snuffelfietsen. De afronding van deze pilot heeft net voor de zomer plaatsgevonden door middel van een 'snuffelfiets event' op de Abdij in Middelburg. Mede door de positieve aandacht vanuit de lokale media voor deze bijeenkomst heeft de oproep voor aanmelding van nieuwe deelnemers geleid tot omstreeks 85 nieuwe aanmeldingen. Daarmee wordt het project opgeschaald. Het streven was om dit in de loop van 2021 plaats te laten vinden maar door het chiptekort is de levering van de sensoren vertraagd. Het project is eind juni van start gegaan. Er wordt door de deelnemers met mobiele sensoren (snuffelfiets) en met vaste sensoren gemeten. In oktober staat de terugkombijeenkomst gepland. Tijdens deze bijeenkomst wordt ingegaan op de meetresultaten. Bij voldoende belangstelling wordt er in de herfst en winterperiode doorgefietst. Daarnaast zetten ze ook snuffelfietsen in bij scholenprojecten. In september gaat het eerste scholenproject van schooljaar 2022-2023 van start. Deze projecten leveren naast betrokkenheid ook meer draagkracht op voor overige SLA-maatregelen als gevolg van meer bewustwording. Door de uitbreiding van de pilot in het kader van het SLA wordt een grotere groep burgers (waaronder jongeren) betrokken bij het thema luchtkwaliteit, kan over een veel groter gebied data worden gegenereerd met inzicht over de actuele luchtkwaliteit en kan het bestaande scholenproject fijnstof worden gecontinueerd en uitgebreid.

Pilot gemeente Rotterdam

Vanaf juni 2021 is het project 'de Luchtclub' gestart met het uitrollen van de 600 sensoren. Inmiddels hebben zijn er ruim 670 deelnemers en hangen er circa 570 sensoren verspreid door heel Rotterdam. Het doel is om enerzijds zorgen bespreekbaar te maken en anderzijds de wijken een instrument te geven om meer inspraak te krijgen in de gemeenten. De pilot is vooral gericht op bewustwording bij de inwoners, maar ook educatie op het gebied van luchtkwaliteit is één van de onderwerpen. Eventuele oplossingen of maatregelen worden besproken en opgenomen in de wijkactieplannen.

Pilot gemeente Eindhoven

Eindhoven heeft in een regionale samenwerking voor een regionaal dekkend luchtmeetsysteem gerealiseerd met 23 gemeenten, provincie, Coöperatieve burgervereniging AiREAS en de kennisinstellingen GGD, RIVM, IRAS, TNO. Het consortium verzorgt de koppeling met

burgermeetnetten en TNO, RIVM en IRAS verzorgen daarbij de kwaliteit van de meetapparatuur en metingen. Het meetnet is een instrument om samenwerking aan schonere lucht in de regio te bevorderen. De algemene doelstelling is samenwerken aan schone lucht. Het regionale meetsysteem gaat inzicht geven in de omwikkeling van de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied, het platteland en door de luchtvaart.

Pilot regio Foodvalley

In de pilot 'citizen science participatie' als onderdeel van de regiodeal FoodValley wordt gebruik gemaakt van burgermeetnetwerken voor het meten van fijnstof. Er wordt beoogd uit te breiden naar het rurale gebied. In de Regio FoodValley (Provincies Gelderland en Utrecht en een aantal gemeenten in de regio waaronder Ede en Barneveld) wordt een meetnet uitgerold voor omgevingsmetingen naar fijnstof en ammoniak.

Pilot gemeente Maastricht

In het kader van bewustwording is gemeente Maastricht al een aantal jaar bezig met luchtlessen bij de bovenbouw van de basisschool en de onderbouw van middelbare scholen. Leerlingen leren tijdens deze lessen eerst over het thema luchtkwaliteit en worden zich bewust van het belang van schone lucht voor mens en natuur. Daarna gaan zij zelf op onderzoek uit. Het project wordt afgesloten met een presentatie van de bevindingen.

Maastricht wil dit educatie project bewustwording luchtkwaliteit graag uitbreiden. Deze uitbreiding is 2-ledig:

1. Ontwikkeling van een fysieke tentoonstelling voor en door jongeren.
De tentoonstelling zal ontwikkeld worden voor en door jongeren. Zo sluiten wij aan bij de beleefwereld van deze leeftijdsgroep. Belangrijk is het interactief maken van de tentoonstelling, om de doelgroep te boeien en zelf te kunnen laten ontdekken.
2. Het geven van luchtlessen aan jongere kinderen
Herhaling van lesstof zorgt er ook voor dat deze beter beklijft. Door het uitbreiden van de doelgroep voor de luchtlessen naar jongere kinderen (middenbouw basisonderwijs), kunnen zij 2x in hun schoolcarrière bezig zijn met het thema luchtkwaliteit.

Doelstelling

Het project dient de volgende doelen:

- Bewustwording van kinderen, jongeren en scholen over de luchtkwaliteit in hun leefomgeving.
- Informatie over luchtkwaliteit herhalen op verschillende leeftijden.
- Tentoonstelling gebruiken bij evenementen en projecten om ook daar bewustwording te bevorderen.

Start en looptijd

De pilot start in november 2022 en heeft een looptijd van 3 jaar.

Bijlage 2. Overzicht SLA-partijen en ingediende uitvoeringsplannen

Deze bijlage bevat een overzicht van SLA-partijen en of zij wel of niet een uitvoeringsplan hebben ingediend in 2021 en 2022. Alleen partijen die zich vóór januari van het afgelopen jaar hebben aangesloten bij het SLA, zijn verplicht een uitvoeringsplan in te dienen. Bijvoorbeeld, als een partij zich in augustus 2021 bij het Akkoord aansluit, is deze niet verplicht om een uitvoeringsplan in te dienen tot maart 2023. Partijen kunnen uiteraard wel eerder een uitvoeringsplan inleveren en een aantal partijen hebben dat ook gedaan, zoals te zien is in onderstaande tabel.

SLA-deelnemer	Verplicht in te leveren in 2021	Ingeleverd in 2021	Verplicht in te leveren in 2022	Ingeleverd in 2022	Opmerking
Alblasserdam	ja	ja	ja	ja	
Alphen aan den Rijn	ja	ja	ja	ja	
Amersfoort	ja	ja	ja	ja	
Amsterdam	ja	ja	ja	ja	
Bernheze	ja	ja	ja	ja	
Bodegraven-Reeuwijk	ja	ja	ja	ja	
Den Haag	ja	ja	ja	ja	
Deventer	ja	ja	ja	ja	
Dordrecht	ja	ja	ja	ja	
Prov. Drenthe	ja	ja	ja	ja	
Ede	ja	ja	ja	ja	
Prov. Gelderland	ja	ja	ja	ja	
Gouda	ja	ja	ja	ja	
Haarlem	ja	ja	ja	ja	
Helmond	ja	ja	ja	ja	
Hendrik-Ido-Ambacht	ja	ja	ja	ja	
Hoeksche Waard	ja	ja	ja	ja	
Nederweert	ja	ja	ja	ja	
Nijmegen	ja	ja	ja	ja	
Prov. Noord-Brabant	ja	ja	ja	ja	
Prov. Noord-Holland	ja	ja	ja	ja	
Prov. Overijssel	ja	ja	ja	ja	
Papendrecht	ja	ja	ja	ja	
Pijnacker-Nootdorp	ja	ja	ja	ja	
Rotterdam	ja	ja	ja	ja	
Utrecht	ja	ja	ja	ja	
Prov. Utrecht	ja	ja	ja	ja	
Waddinxveen	ja	ja	ja	ja	

SLA-deelnemer	Verplicht in te leveren in 2021	Ingeleverd in 2021	Verplicht in te leveren in 2022	Ingeleverd in 2022	Opmerking
Zaanstad	ja	ja	ja	ja	
Prov. Zuid-Holland	ja	ja	ja	ja	
Zuidplas	ja	ja	ja	ja	
Almere		ja	ja	ja	
Prov. Groningen		ja	ja	ja	
Lansingerland		ja	ja	ja	
Leidschendam-Voorburg		ja	ja	ja	
Leudal		ja	ja	ja	
Maastricht		ja	ja	ja	
Nieuwegein		ja	ja	ja	
Scherpenzeel		ja	ja	ja	
Oss		ja	ja	ja	
Renswoude		ja	ja	ja	
Schiedam	ja		ja	ja	
Eindhoven			ja	ja	
Best			ja	ja	
Meijerijstad			ja	ja	
Venray			ja	ja	
Zwijndrecht			ja	ja	
Tilburg	ja		ja	ja	
Delft	ja	ja	ja	ja	Geen wijzigingen tov 2021
Arnhem	ja	ja	ja		
Breda	ja	ja	ja		
Den Bosch	ja	ja	ja		
Krimpenerwaard	ja	ja	ja		
Leiden	ja	ja	ja		
Prov. Zeeland	ja	ja	ja		
Rijswijk		ja	ja		
Waalwijk		ja	ja	ja	
Beverwijk	ja		ja		
Prov. Flevoland	ja		ja		
Heemskerk	ja		ja		
Uitgeest	ja		ja		
Velsen	ja		ja		
Assen			ja		
Harderwijk			ja		
Aalten			ja		
Horst aan de Maas			ja		
Prov. Friesland			ja		
Ameland			ja		
Weert			ja		
Barneveld		ja		ja	

SLA-deelnemer	Verplicht in te leveren in 2021	Ingeleverd in 2021	Verplicht in te leveren in 2022	Ingeleverd in 2022	Opmerking
Veenendaal		ja		ja	
Boxtel		ja		ja	
Sint-Michielsgestel		ja		ja	
Nijkerk		ja		ja	
Wageningen		ja		ja	
Rhenen		ja		ja	
Son en Breugel				ja	
Houten				ja	
Land van Cuijk		ja (Sint Anthonis)			Sint Anthonis is samen gegaan met 4 andere gemeenten tot Land van Cuijk. Omdat nog niet alle delen van Land van Cuijk voor de gemeentelijke herindeling het SLA had ondertekend, was Land van Cuijk nog niet verplicht een plan in te leveren.
Prov. Limburg				ja	Uitvoeringsplan was te laat binnen om mee te nemen in analyse
Zeist					
Meerssen					
Boekel					
Maashorst					
Vught					
Hengelo					
Peel en Maas					
Heerlen					
Deurne					
Culemborg					
Heusden					
Amstelveen					
Rheden					
Beuningen					

SLA-deelnemer	Verplicht in te leveren in 2021	Ingeleverd in 2021	Verplicht in te leveren in 2022	Ingeleverd in 2022	Opmerking
Vlaardingen					
Utrechtse Heuvelrug					
Woudenberg					
Súdwest-Fryslân					
Diemen					
Venlo					