



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 2023 tot maart 2024

Versie: 30 augustus 2024

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	6
2. Doel monitoring	7
3. Uitvoeringsplannen achtergronden	8
4. Maatregelen	9
4.1 Vaste maatregelen in het algemeen	9
4.2 Aanvullende maatregelen in het algemeen	10
5. Voortgang uitvoering maatregelen	11
5.1 Vaste maatregelen decentrale overheden	11
5.1.1 Vaste maatregelen decentrale overheden per thema	12
5.2 Vaste maatregelen Rijksoverheid	20
5.2.1 Vaste maatregelen Rijksoverheid per thema	21
5.3 Aanvullende maatregelen decentrale overheden	21
5.3.1 Aanvullende maatregelen decentrale overheden per thema	22
5.3.1 Aanvullende maatregelen Rijksoverheid per thema	27
6. Planning van maatregelen	29
7. Pilots	31
8. Conclusie voortgang maatregelen	32
9. Aanbevelingen	33
Bijlage 1. Voortgang pilots	34
Bijlage 2. Overzicht deelnemers en ingediende uitvoeringsplannen	50

Figuren

- Figuur 1. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden.
- Figuur 2. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden per thema.
- Figuur 3. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor mobiliteit.
- Figuur 4. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor mobiele werktuigen.
- Figuur 5. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor landbouw.
- Figuur 6. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor industrie.
- Figuur 7. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor industrie, van de provincies.
- Figuur 8. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor binnenvaart en havens.
- Figuur 9. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor houtstook.
- Figuur 10. Voortgang van uitvoering van vaste maatregel voor participatie en citizen science.
- Figuur 11. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor de algemene bepalingen.
- Figuur 12. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor internationaal.
- Figuur 13. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen Rijksoverheid.
- Figuur 1. Voortgang van uitvoering van vaste Rijksmaatregelen per thema.
- Figuur 15. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen decentrale overheden.
- Figuur 16. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen per thema.
- Figuur 2. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor mobiliteit.
- Figuur 3. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor landbouw.
- Figuur 4. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor binnenvaart en havens.
- Figuur 5. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor mobiele werktuigen.
- Figuur 21. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor houtstook.
- Figuur 22. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor participatie en citizen science.
- Figuur 6. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor industrie.
- Figuur 24. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen in de categorie overig.
- Figuur 25. Voortgang van uitvoering van aanvullende Rijksmaatregelen.
- Figuur 26. Verwacht jaartal van uitvoering vaste en aanvullende maatregelen van decentrale overheden in monitoringsronde 2023 en 2024.

Tabellen

- Tabel 1: Overzicht van de fases van voortgang.
- Tabel 2: Algemeen overzicht van het inleveren van de uitvoeringsplannen deze ronde.
- Tabel 3. Aantal vaste maatregelen per thema.
- Tabel 4. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden.
- Tabel 5: Legenda voor de verschillende fases.
- Tabel 6: Voortgang van uitvoering vaste maatregelen Rijksoverheid.
- Tabel 7. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen decentrale overheden.
- Tabel 8. Aantal en percentage maatregelen waarvoor een verwacht jaar van uitvoering is opgenomen in alle uitvoeringsplannen.
- Tabel 9. Verwacht jaar van uitvoering maatregelen uit decentrale uitvoeringsplannen.

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 2024. De stand van zaken van de pilots is in juli 2024 aangeleverd. Maatregelen die na 1 maart 2024 zijn toegevoegd aan het SLA, of in uitvoering zijn gekomen na de peildatum, zullen onderdeel zijn van de rapportage over 2024, die rond de zomer van 2025 zal verschijnen.

In januari 2020 tekenden 46 partijen het Schone Lucht Akkoord om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren, door middel van afspraken, maatregelen en acties om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Ondertussen hebben 128 overheden het SLA ondertekend; 114 gemeenten, alle 12 provincies en het Rijk. Via de deelnemende gemeenten behelst het SLA 54,8% van de Nederlandse bevolking (peildatum 22 augustus 2024)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 vier maanden langer leven.

In de [uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord 2024-2030](#) 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 het Rijk (decentrale) uitvoeringsplannen op. Daarin nemen ze de relevante afspraken uit het akkoord op (de zogenoemde "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 [laatste voortgangsmeting](#) is op 27 juni 2024 door het RIVM uitgebracht. 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 (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 (hoofdstuk 8). Aanbevelingen voortvloeiend uit de bevindingen van deze rapportage zijn beschreven in hoofdstuk 9. Er zijn twee bijlagen opgenomen in dit rapport: de voortgang van de pilots (Bijlage 1) en een overzicht van deelnemers die een uitvoeringsplan hebben ingeleverd (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.](#)

2. Doel monitoring

Het monitoren van de voortgang van de maatregelen is een belangrijk onderdeel van het SLA. Rijkswaterstaat brengt de voortgang van de uitvoering van de SLA maatregelen in beeld met deze rapportage en het bijbehorende dashboard. De rapportage is gebaseerd op de informatie die in het dashboard te vinden is. Het dashboard geeft een interactieve weergave van deze informatie, de rapportage geeft hier duiding aan. Het doel van deze rapportage is drieledig:

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

Via de SLA-website³ 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 deelnemer
- 4) de uitvoering van maatregelen in de tijd

Eind 2024 komt er een geheel vernieuwd dashboard. Deze wordt overzichtelijker en gebruiksvriendelijker. Ook zal het actualiseren dan wel invullen van een uitvoeringsplan eenvoudiger worden omdat het excel-bestand vervangen zal worden voor een webformulier. Een grote wens van veel deelnemers wordt daarmee gerealiseerd.

Daarnaast wordt gewerkt aan een documentkoppeling tussen de vaste maatregelen en reeds opgeleverde producten, zodat het voor de deelnemers inzichtelijker wordt welke producten opgeleverd zijn binnen het gehele SLA.

Naast deze *jaarlijkse* monitoring van de uitvoering van de maatregelen, toetst het RIVM eens in de 2 jaar of de doelen van het SLA binnen bereik zijn. Hierin worden de gezondheidseffecten van, onder andere, de SLA-maatregelen doorgerekend. Voor deze rapportages, is een emissiereductie 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 SLA. Het RIVM heeft deze zogenoemde 'voortgangsmetingen' in 2022 en 2024 gedaan.

³ www.schoneluchtakkoord.nl/monitoring-sla/dashboard

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>

3. Uitvoeringsplannen achtergronden

De uitvoeringsplannen geven een overzicht van de vaste én aanvullende maatregelen die de deelnemers nemen. Met de vaste maatregelen is de set maatregelen bedoeld die een vast onderdeel van het akkoord zijn. Elke deelnemer neemt deze maatregelen, tenzij deze is gericht op een sector of bron die bij een bepaalde partij niet relevant is. Zo kunnen gemeenten zonder havenfaciliteiten, zonder landbouw of zonder industrie van betekenis legitiem 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 deelnemers invulling geven aan lokaal maatwerk en aanvullende ambities voor aanpalende doelen zoals klimaat en natuur (stikstof).

De deelnemers 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 deelnemers een keuze maken om aan te geven wat de status van de uitvoering van de maatregel is.

Tabel 1: Overzicht van de fases van voortgang.

Fase-nummer	Beschrijving	Legenda-titel	Kleur
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.	N.V.T. op organisatie	
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 Deelnemer eerst actie moet ondernemen.	Nog niet mogelijk	
2.	Geeft aan dat de maatregel een bestuurlijk en ambtelijk voornemen is , maar dat de uitvoering van de maatregel nog niet is vastgesteld.	Voornemen	
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 datum x ingevoerd.	In voorbereiding	
4.	Geeft aan dat de maatregel in uitvoering is , en dat deze op een directe manier of een indirecte manier invloed heeft op de doelen van het Schone Lucht Akkoord.	In uitvoering	
5.	Geeft aan dat de maatregel is afgerond . Het beoogde resultaat is (deels) behaald.	Afgerond	
6.	Geeft aan dat de maatregel is stopgezet en niet (verder) wordt uitgevoerd. Het beoogde resultaat van de maatregel is niet behaald.	Gestopt	

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.

Om ervoor te zorgen dat de voortgangsinformatie zo volledig mogelijk is heeft het SLA-team zich ingezet om alle deelnemers, waar nodig, van feedback te voorzien op hun uitvoeringsplan. Deze feedback had vaak betrekking op het volledig invullen van alle verplichte velden in het uitvoeringsplan. Ondanks de feedback is niet elke maatregel van een fase voorzien door de deelnemers. Met het toekomstige webformulier zal er minder feedback nodig zijn, is de verwachting.

4. Maatregelen

Voor de vierde monitoringsronde konden de deelnemers tot 1 maart 2024 hun uitvoeringsplan aanleveren. 89 van de toenmalige 114 deelnemers hebben een (decentraal) uitvoeringsplan ingeleverd, daarvan hoefden 9 deelnemers dit jaar geen uitvoeringsplan in te leveren. Alleen de deelnemers die vóór 1 januari 2023 het SLA tekenden, zijn in 2024 verzocht een uitvoeringsplan in te leveren op 1 maart. Dat waren dus 105 deelnemers; 92 gemeenten, 12 provincies en het Rijk.

Uiteindelijk hebben 75 gemeenten, 11 provincies en het Rijk een uitvoeringsplan ingeleverd. Partijen die het SLA later hebben ondertekend konden alsnog vrijwillig een uitvoeringsplan indienen. Door 2 deelnemers is dat gedaan en hun plannen zijn onderdeel van de gegevens waarop deze rapportage is gebaseerd. Daardoor is het totaal aantal ingeleverde uitvoeringsplannen 89.

In 2024 hebben 18 deelnemers geen uitvoeringsplan ingeleverd. Het SLA-team gaat met deze deelnemers in gesprek om te kijken hoe ervoor gezorgd kan worden dat zij de volgende ronde weer een uitvoeringsplan inleveren. In de Tabel 2 is de algemene stand van zaken opgenomen. De afkorting 'UP' staat voor 'uitvoeringsplan'. Bijlage 2 bevat een complete lijst van alle deelnemers met daarbij aangegeven wanneer er wel of niet een uitvoeringsplan is ingeleverd.

Momenteel hebben 115 gemeenten, alle 12 provincies en het Rijk het SLA ondertekend (peildatum 22 augustus 2024)⁵. Alle deelnemers die vóór 1 januari 2024 het SLA hebben ondertekend zullen volgend jaar weer verzocht worden om een uitvoeringsplan in te leveren. Dat betekent dat er volgend jaar 114 uitvoeringsplannen worden verwacht.

Tabel 2: Algemeen overzicht van het inleveren van de uitvoeringsplannen deze ronde.

Organisatie	Verwachte aantal UPs	Aantal UPs uiteindelijk ingeleverd	Aantal UPs niet ingeleverd	Percentage
Gemeente met UP verplichting	92	75	17	82%
Gemeente nog geen UP verplichting		2		
Provincie	12	11	1	92%
Rijk	1	1		100%
Totaal 2024	105	89	18	86%









4.1 Vaste maatregelen in het algemeen

De vaste maatregelen staan uitgeschreven in de tekst van het SLA en elke deelnemer is verplicht om die uit te voeren als ze van toepassing zijn op de organisatie. Een deel van de maatregelen is van toepassing op alle deelnemers, anderen alleen voor het Rijk of gemeenten en provincies. Een overzicht hiervan staat in Tabel 3.

De vaste maatregelen zijn verdeeld over 9 inhoudelijke thema's. In totaal zijn er 38 verschillende vaste maatregelen die door gemeenten en provincies worden uitgevoerd. De Rijksoverheid heeft 51 vaste maatregelen.

⁵ Een actueel overzicht van deelnemers is te vinden op www.schoneluchtakkoord.nl/schone-lucht-akkoord/deelnemers/

Tabel 3. Aantal vaste maatregelen per thema.

Thema	Aantal maatregelen voor Rijk	Aantal maatregelen voor decentrale overheden
Algemene bepalingen	5	5
Mobiliteit 	10	5
Mobiele werktuigen 	4	2
Industrie 	7	4
Houtstook 	10	7
Binnenvaart en havens 	2	5
Landbouw 	8	7
Citizen science en participatie 	1	1
Internationaal 	4	2
TOTAAL	51	38

4.2 Aanvullende maatregelen in het algemeen

Naast de vaste maatregelen, mogen deelnemers op vrijwillige basis aanvullende maatregelen opnemen in hun plan. Deze maatregelen staan niet in het SLA als een vaste maatregel maar dragen wel bij aan betere luchtkwaliteit, denk bijvoorbeeld aan het instellen van een milieuzone.

Bij deze ronde zijn er in totaal 1039 aanvullende maatregelen opgenomen in de uitvoeringsplannen, dit is dus het totaal van alle deelnemende gemeenten, alle provincies en het Rijk. Dat betekent dat een deelnemers gemiddeld 12 aanvullende maatregelen neemt. In 12 uitvoeringsplannen waren geen aanvullende maatregelen opgenomen. Als je die 12 deelnemers zonder aanvullende maatregelen niet meetelt neemt een deelnemer gemiddeld 14 aanvullende maatregelen. De deelnemer met de meeste aanvullende maatregelen heeft 49 aanvullende maatregelen opgenomen in het uitvoeringsplan.

Dit jaar heeft het Rijk voor het eerst aanvullende maatregelen opgenomen in haar uitvoeringsplan. Dit zijn maatregelen die het Rijk neemt die een positief effect hebben op de luchtkwaliteit, maar die niet in het SLA als maatregel zijn opgenomen omdat ze, bijvoorbeeld, onder een ander programma of ministerie vallen. Dit jaar zijn er in het uitvoeringsplan van het Rijk 28 aanvullende maatregelen opgenomen.

5. Voortgang uitvoering maatregelen

In dit hoofdstuk wordt de stand van zaken over de voortgang van de SLA-maatregelen geanalyseerd. Dit hoofdstuk hanteert een volgorde voor de analyse:

1. de vaste maatregelen van de decentrale overheden,
2. de vaste maatregelen van de Rijksoverheid
3. de aanvullende maatregelen van de decentrale overheden,
4. de aanvullende maatregelen van de Rijksoverheid.

Deze analyse bespreekt onder andere de vergelijking tussen deze rapportage de vorige rapportage van 2023. De rapportage van 2023 beslaat de periode van 1 maart 2022 tot 1 maart 2023, maar er wordt naar deze rapportage verwezen als de "rapportage van 2023" of het jaar "2023".

5.1 Vaste maatregelen decentrale overheden

De voortgang van de uitvoering van de vaste maatregelen door decentrale overheden is weergegeven in Tabel 4 en Figuur 1. Met "decentrale overheden" worden de deelnemende gemeenten en provincies bedoelt.

Bij 23% van de maatregelen is ingevuld dat deze niet van toepassing is op de betreffende organisatie (fase 0). Dit kan bijvoorbeeld optreden omdat een stedelijk gelegen gemeente geen landbouw maatregel kan of hoeft te nemen. Bij 18% van de maatregelen is ingevuld dat deze nog niet kan worden ingevoerd (fase 1). Van 17% van de maatregelen is aangegeven dat ze een bestuurlijk en ambtelijk voornemen zijn (fase 2). 3% van de maatregelen zijn bestuurlijk vastgesteld en in voorbereiding om uitgevoerd te worden (fase 3). Bij 36% van de maatregelen is aangegeven dat de maatregel in uitvoering is (fase 4). Ongeveer 2% van de maatregelen is afgerond (fase 5). De afgeronde maatregelen behoren voornamelijk tot de thema's landbouw, mobiliteit en houtstook. Minder dan 1% van de maatregelen is voortijdig stopgezet (fase 6).

De hoeveelheid maatregelen die werd aangegeven als "niet van toepassing op mijn organisatie" is met 3 procentpunten gedaald ten opzichte van 2023 (fase 0). Het aandeel van maatregelen dat nog niet kan worden ingevoerd (fase 1) is procentueel gelijk gebleven. Het aantal maatregelen dat bestuurlijk en ambtelijk is voorgenomen (fase 3) en bestuurlijk is vastgesteld (fase 4) is met respectievelijk 1 procent punt gedaald en met 2 procentpunten gestegen. Wanneer er door de deelnemer geen fase én geen verwacht jaartal werd ingevuld is die maatregel omgezet naar fase 1 en verwacht jaartal "onbekend".

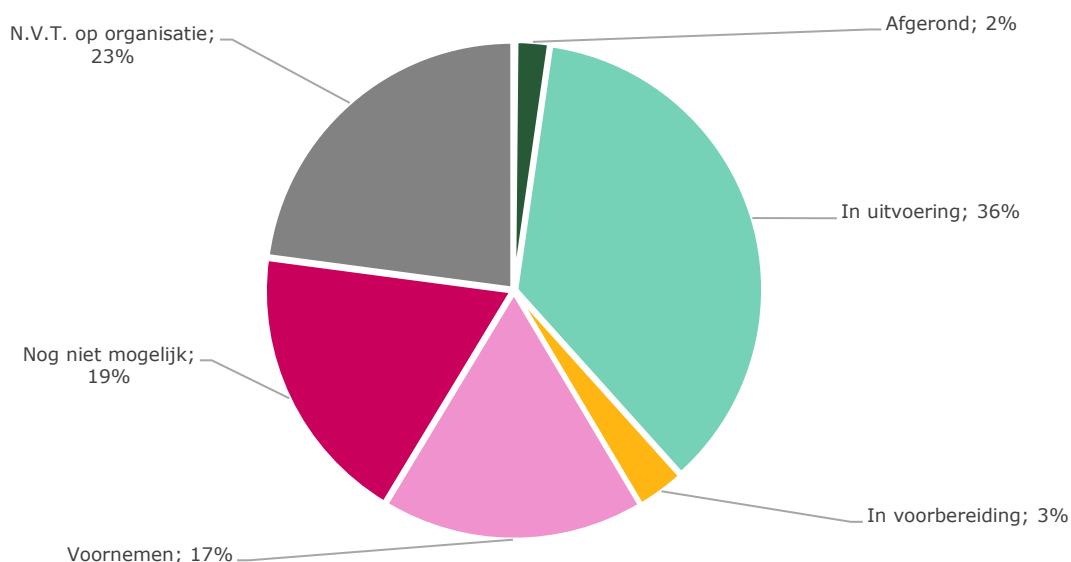
Het aantal maatregelen in uitvoering (fase 4) en het aantal afgeronde maatregelen (fase 5) is procentueel gelijk gebleven. Het aandeel vaste maatregelen waar geen fase is ingevuld is met 2 procentpunten gedaald. De bovenstaande tekst is overzichtelijk gepresenteerd in Tabel 4 hieronder. Figuur 1 geeft een grafische weergave van de voortgang van de vaste maatregelen die genomen zijn door decentrale overheden.

Tabel 4. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden.

Fase	Aantal keer in betreffende fase	Percentage van vaste maatregelen in betreffende fase	Trend t.o.v. 2022
0. Maatregel is niet van toepassing op mijn organisatie	757	23%	↑3 procentpunten
1. Maatregel kan nog niet worden ingevoerd	609	36%	
2. Maatregel is een bestuurlijk en ambtelijk voornemen (uitgangspunt)	568	17%	↓1 procentpunt
3. Maatregel is bestuurlijk vastgesteld en de uitvoering is in voorbereiding	103	3%	↓1 procentpunt
4. Maatregel is in uitvoering	1193	36%	↑2 procentpunten
5. Maatregel is afgerond	70	2%	
6. Maatregel is stopgezet	5	<1%	

Tabel 5: Legenda voor de verschillende fases.

Fase	Legenda-titel	Kleur
0. Maatregel is niet van toepassing op mijn organisatie	N.V.T. op organisatie	Grey
1. Maatregel kan nog niet worden ingevoerd	Nog niet mogelijk	Magenta
2. Maatregel is een bestuurlijk en ambtelijk voornemen (uitgangspunt)	Voornemen	Pink
3. Maatregel is bestuurlijk vastgesteld en in voorbereiding uitvoering	In voorbereiding	Yellow
4. Maatregel is in uitvoering	In uitvoering	Teal
5. Maatregel is afgerond (resultaat behaald)	Afgerond	Dark Green
6. Maatregel is voortijdig stopgezet (resultaat niet behaald)	Gestopt	Brown

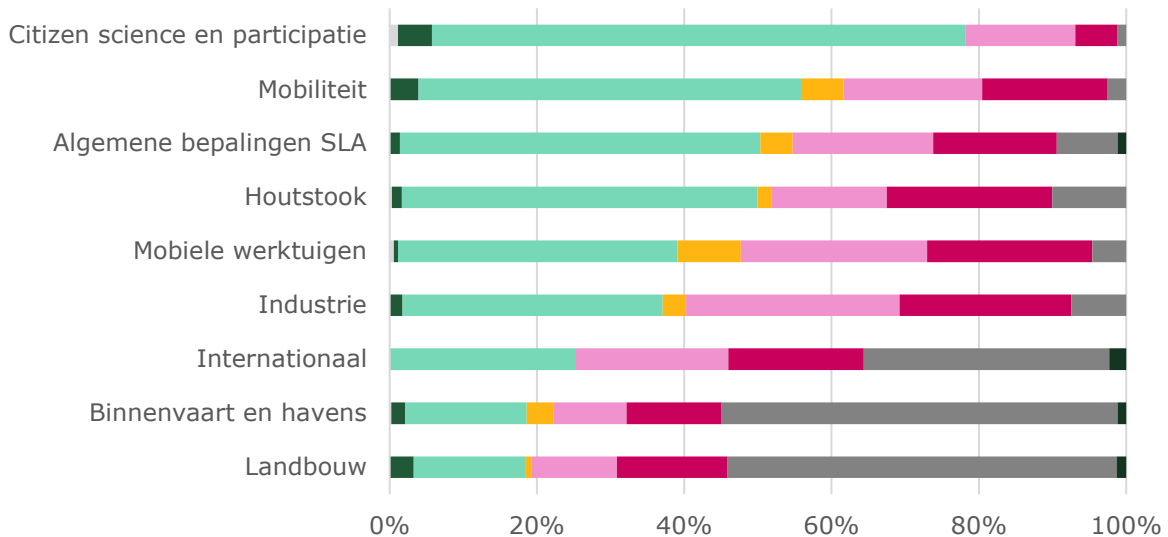


Figuur 7. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden.

5.1.1 Vaste maatregelen decentrale overheden per thema

Figuur 2 toont de status van uitvoering per thema van de vaste maatregelen genomen door de decentrale overheden. Bij de thema's landbouw en binnenvaart en havens valt op dat hier het vaakst is ingevuld dat de maatregelen niet van toepassing zijn op de organisatie. Dat is ook logisch want niet alle deelnemers hebben landbouwgebieden of een haven en binnenvaart in hun gemeente of provincie.

Bij de thema's industrie en mobiele werktuigen is relatief het vaakst ingevuld dat een maatregel nog niet kan worden ingevoerd. Ook voor de thema's mobiliteit en houtstook wordt dit veel ingevuld. Bij het thema citizen science en participatie is het percentage van maatregelen die in uitvoering zijn het hoogst. Deze opvallende punten worden nader besproken in de onderstaande paragrafen.

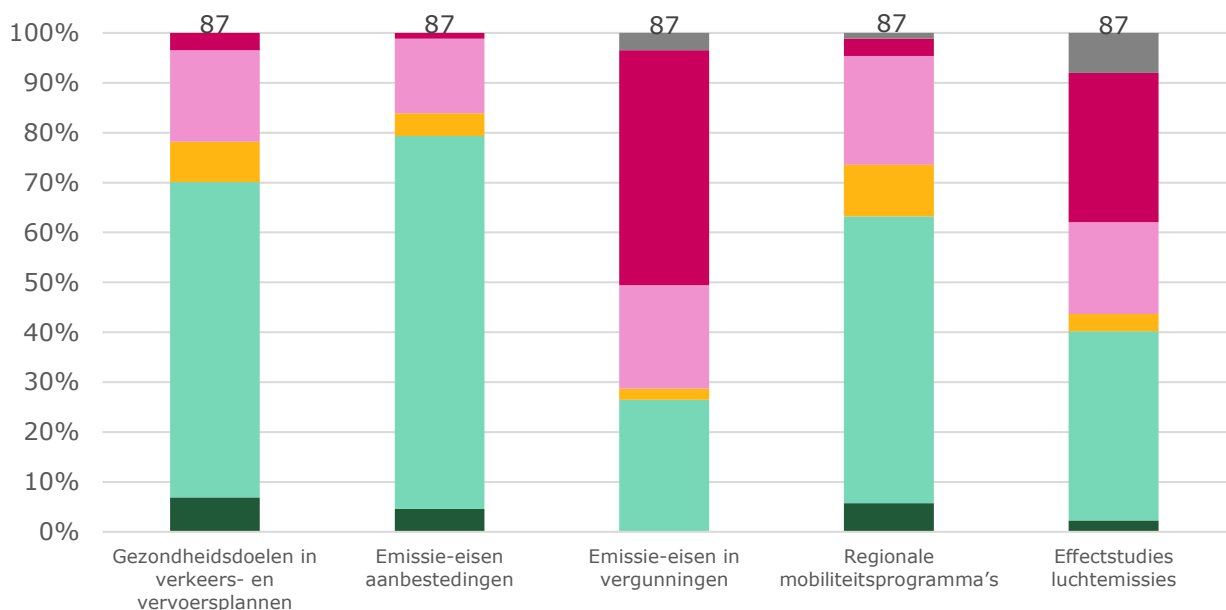


Figuur 2. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden per thema.

Mobiliteit

52 procent van de vaste mobiliteit-maatregelen is in uitvoering. Dat is een stijging van 7 procentpunt ten opzichte van de rapportage van 2023. De maatregel "emissie-eisen in aanbestedingen" is het meest in uitvoering: in 75% van de uitvoeringsplannen is aangegeven dat deze maatregel in uitvoering is. Dit is ook de maatregel met de grootste voortgang ten opzichte van 2023.

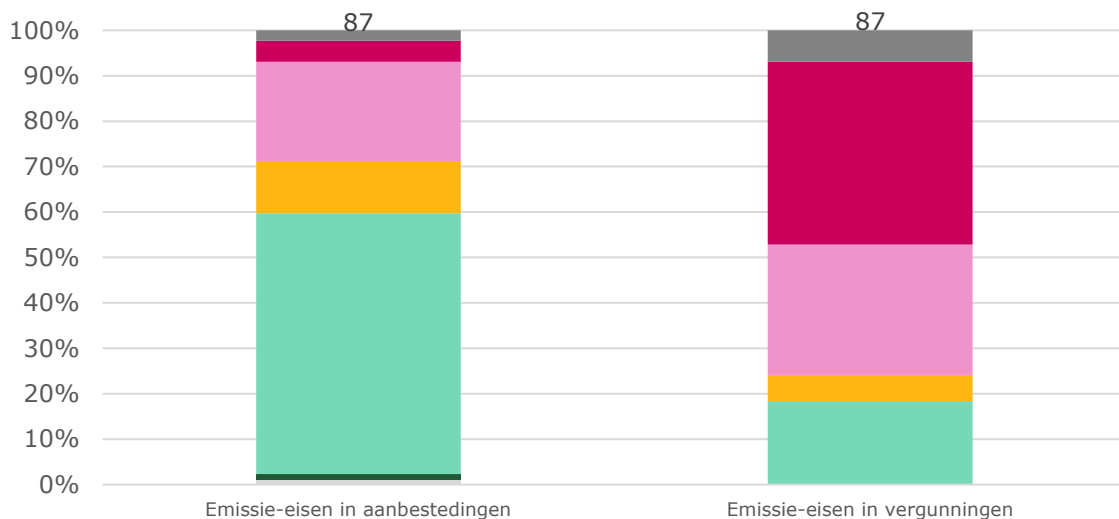
In Figuur 3 is te zien dat vooral voor de maatregelen "effectstudies luchtmissies" en "emissie-eisen in vergunningen" wordt aangegeven dat deze nog niet kan worden ingevoerd. Voor de maatregel "effectstudies luchtmissies" kan voor kleine projecten gebruik gemaakt worden van de Niet In Betekenende Mate (NIBM) tool en voor grote projecten van de milieueffectrapportage procedure. De NIBM tool brengt het effect op de luchtkwaliteit in kaart, maar niet het effect op de gezondheid. Voor de maatregel "emissie-eisen in vergunningen" geldt dat bedrijven niet verplicht kunnen worden deze eisen mee te nemen. Er kunnen wel adviezen aan bedrijven worden gegeven.



Figuur 3. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor mobiliteit.

Mobiele werktuigen

Bij het thema mobiele werktuigen is 52% van de vaste maatregelen in uitvoering, een stijging van 7 procentpunt ten opzichte van vorig jaar. Deze stijging wordt vooral veroorzaakt door de maatregel "emissie-eisen in aanbestedingen". Deze laatste maatregel is vaker in uitvoering dan de maatregel "emissie-eisen in vergunningen" (50 keer tegenover 16 keer). Het valt op dat er voor de maatregel "emissie-eisen in vergunningen" vaker wordt aangegeven dat deze nog niet kan worden ingevoerd, namelijk 35 keer tegenover 4 keer. Het opnemen van emissie-eisen in vergunningen is soms niet mogelijk wanneer mobiele werktuigen slechts een beperkte tijd op een locatie aanwezig zijn. Dan is er meestal geen sprake van een omgevingsvergunning. Kansrijker is dan om emissie-eisen op te nemen in de aanbestedingen.



Figuur 4. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor mobiele werktuigen.

Landbouw

Een deel van de maatregelen is (nog) niet voor alle deelnemende partijen van toepassing. Dit is ook terug te zien in figuur 5 waar dit voor 53% van de maatregelen is aangegeven. Dit valt deels te verklaren doordat voor een aantal gemeenten geldt dat ze een dermate kleine agrarische sector hebben dat ze voor de landbouw maatregelen "n.v.t. op mijn organisatie" invullen. Wanneer deze categorie wordt weggelaten is 25% van de vaste maatregelen een voornemen, 2% in voorbereiding en 32% in uitvoering. Daarbij is 7% van de vaste maatregelen uitgevoerd.

De maatregel warme sanering varkenshouders is alleen van toepassing op die gemeenten en provincies waar varkenshouders deel hebben genomen aan deze regeling. De saneringsregeling zelf is ondertussen afgerond.⁶

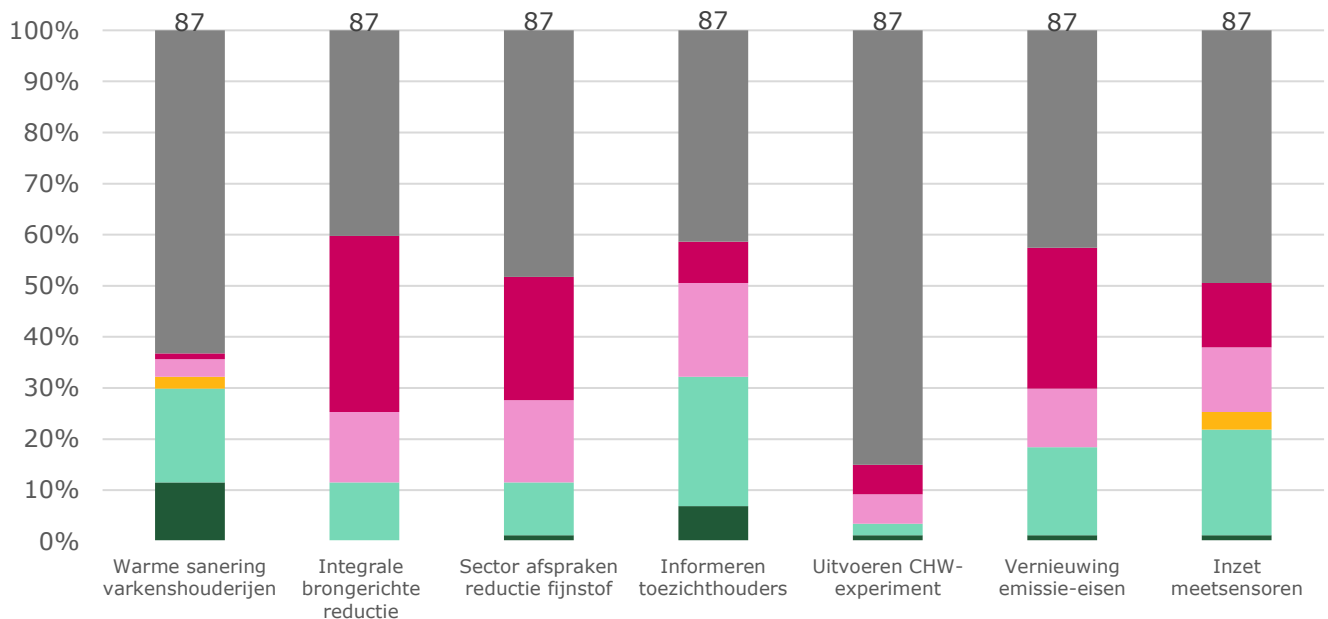
De maatregel "uitvoeren Crisis- en herstelwet (Chw)-experiment" was tot 1-1-2024 (tot inwerkingtreding van de Omgevingswet) van toepassing voor gemeenten binnen de 4 voor dit experiment aangemelde provincies (Noord-Brabant, Limburg, Gelderland en Overijssel). Het experiment innovatieve stallen waar binnen men kan oefenen met onder andere een doelvoorschriftenvergunning in combinatie met meten voor de omgevingsvergunning was lastig te realiseren. Ook mede doordat al snel de natuurvergunningverlening op veel plekken stopte vanwege de stikstofproblematiek. Voor deze maatregel is het meest aangegeven dat deze niet van toepassing is op de organisatie. De maatregel "inzet meetsensoren" is voornamelijk gekoppeld aan het Chw experiment innovatieve stallen. Er wordt op diverse plekken geëxperimenteerd met sensoren, zodat deze verder doorontwikkeld kunnen worden, maar dit is dus nog in ontwikkeling. Dit is deels te verklaren omdat alleen gemeenten die binnen de 4 aangemelde provincies vallen het Chw experiment toe kunnen passen. Een andere verklaring is dat door de stikstofproblematiek de natuurvergunningverlening op veel plekken stopt.

Voor de maatregel "sector afspraken reductie fijnstof" werkt IenW aan een vertaling van de beleidsvoornemens en gemaakte afspraken met de sector naar aanleiding van het sectorplan

⁶ [Kamerbrief Evaluatierapport Subsidieregeling sanering varkenshouderijen \(Srv\) | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

pluimvee in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Voor de maatregel vernieuwing emissie-eisen is het voorstel van de aangepaste wijzigingen in het Bal voor zienswijze voorgelegd. Voor beide maatregelen geldt dat deelnemende partijen daardoor nog niet met deze maatregelen aan de slag kunnen.

De maatregel die het meest in uitvoering is bij Landbouw is de maatregel "informereren toezichthouders". De uitvoering van maatregelen is voor landbouw procentueel gezien het laagst in vergelijking met andere thema's, namelijk 15%. Dit komt deels doordat de categorie "niet van toepassing" een groot deel uitmaakt van de ingevulde fases. Wanneer deze categorie wordt weggelaten, is 32% van de vaste maatregelen in uitvoering of uitgevoerd.



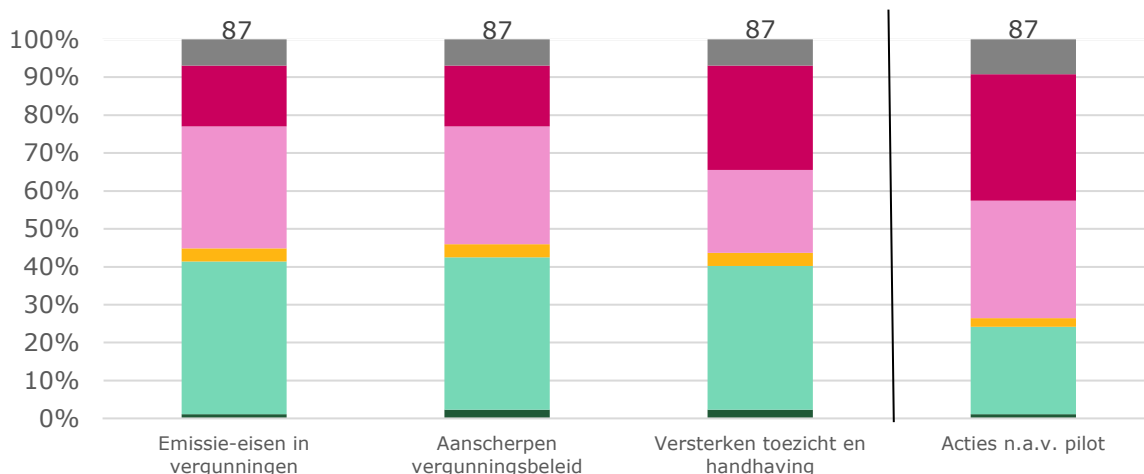
Figuur 5. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor landbouw.

Industrie

35% van de maatregelen bij het thema Industrie is in uitvoering. Dat 1 procentpunt meer dan vorig jaar. Verder valt op dat alle 4 de maatregelen in een vergelijkbaar stadium van voortgang zijn, bij andere thema's is er vaker meer verschil tussen de voortgang per maatregel.

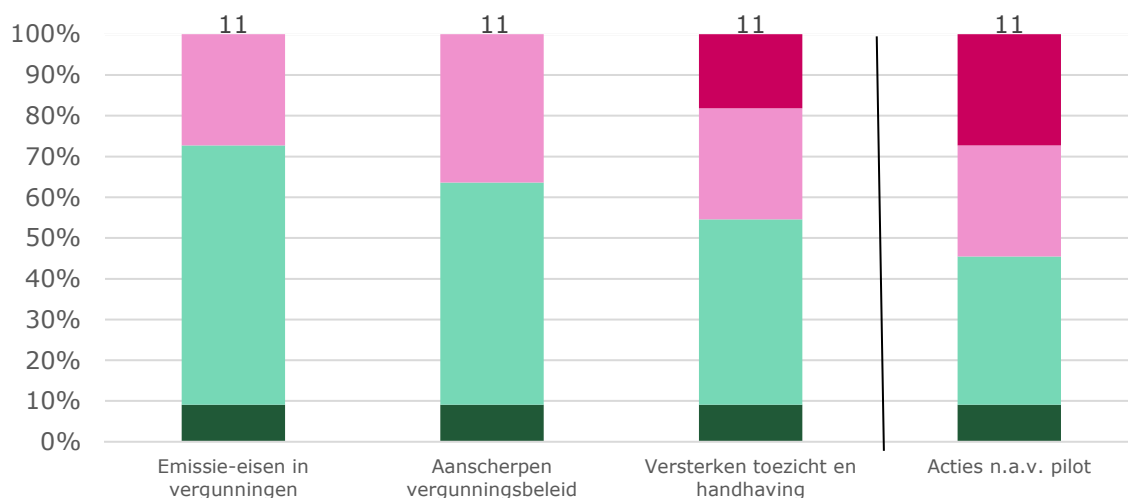
Royal HaskoningDHV heeft een notitie opgesteld met enkele concrete praktische aanbevelingen toezicht en handhaving te verbeteren. De themagroep kijkt in drie werkgroepen of en hoe aan deze tips uitvoering gegeven kan worden. Dat kan een handvat zijn voor de meeste bevoegde gezagen om aan deze maatregel 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.

Bij de maatregel "acties nav de pilot" wordt het meest aangegeven dat de maatregel nog niet kan worden uitgevoerd, namelijk 29 keer (33%). De pilot omvatte het faciliteren van scherp vergunnen. Wanneer een deelnemer de eerste twee maatregelen uitvoert, voert zij de automatisch de acties nav de pilots uit. Omdat dit vanwege gebrek aan kennis over de pilot verwarring oplevert en overlapt met andere maatregelen zal deze maatregel vanaf de volgende monitoringsronde niet meer in de format van de DUP terugkomen.



Figuur 6. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor industrie.

Wanneer alleen voor de provincies wordt gekeken naar de voortgang in de uitvoering, valt op dat bijna alle provincies uitvoering geven aan "aanscherpen vergunningsbeleid" en "emissie-eisen in vergunningen". Of zoals in het SLA is verwoord: ernaar streven om zo dicht mogelijk aan de onderkant van de BREF range vergunnen. Bevoegd gezag is verplicht om in milieuvergunningen voor de IPPC installaties (grotere industrie) emissie-eisen op te nemen die binnen de BREF range vallen. Meestal zijn provincies bevoegd gezag van IPPC installaties, dus juist voor provincies is het belangrijk dat ze deze maatregel uitvoeren. Daarmee worden veel luchtverontreinigende emissies gedekt. Voor kleine installaties gelden vaak Rijksregels. Mede naar aanleiding van het SLA zijn – voor zover dat nodig was – emissie-eisen in Rijksregels aangescherpt.



Figuur 7. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor industrie, van de provincies.

Binnenvaart en havens

Bij het thema binnenvaart en havens valt op dat er bij 54% van de maatregelen wordt aangegeven dat de maatregel niet van toepassing is. Dit is redelijk gelijk verdeeld over de maatregelen. Maatregelen zijn bijvoorbeeld niet van toepassing wanneer een deelnemer geen haven of vaarwater heeft. Als er wel een (kleine) haven is komt het regelmatig voor dat de deelnemer niet de eigenaar/bevoegd gezag is van de haven.

17% van de vaste maatregelen is in uitvoering, dat is evenveel als 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. Veel van de grotere gemeenten zijn bezig met het realiseren van walstroom. Congestie op het elektriciteitsnet zorgt in sommige delen van het land voor vertraging van het invoeren van deze maatregel.

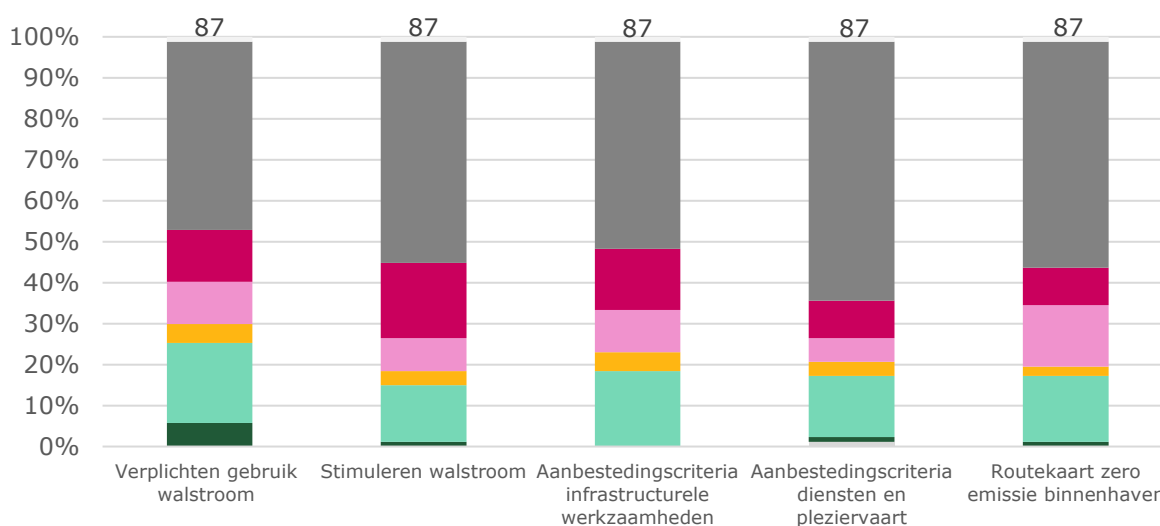
De grotere gemeenten met havens geven relatief vaak aan aan te werken aan de zero emissie binnenhaven en geven daar eigen invulling aan. Ook het elektrificeren van personenvervoer over

water (rondvaartboten) in stedelijk gebied neemt toe. Kleinere gemeenten geven aan geen maatregelen te (kunnen) nemen vanwege een kleine haven, met bijvoorbeeld alleen kleinschalige recreatievaart. Ook vanwege grote investeringen die bijvoorbeeld walstroom of aanpassingen aan schepen vergen.

Vanuit het themateam binnenvaart en havens zal ingezet worden om de gemeenten en provincies die aangeven maatregelen in uitvoering te hebben, deze te delen onder diegene die aangeven de maatregel nog niet te kunnen uitvoeren dmv kennissessies. Ook tbv de ondersteuning van de uitvoering van de maatregelen SLA binnenvaart en schone havens (mbt walstroom, aanbestedingen & launching customership) is een kennisdocument opgesteld: [Schone havens en binnenvaart: kennisdocumenten - Schone lucht akkoord](#)

Veel van de maatregelen vereisen aanleg van (benodigde) walstroom of aankoop van schepen. Daar moet vaak nog een investeringsbudget voor gevonden worden. Middelen zijn beschikbaar in de vorm van een SpUK (specifieke uitkering voor gemeenten). Ook dragen Europese middelen bij aan de verduurzaming van de binnenvaart zoals het Klimaatfonds. Middelen worden ingezet ter bevordering van waterstof in de binnenvaart, het electricificeren van binnenvaartschepen en laadinfra.

Bij het thema binnenvaart en havens wordt, net zoals bij landbouw, vaak aangegeven de een maatregel niet van toepassing is. Hierdoor is het percentage maatregelen dat in uitvoering is relatief laag, namelijk 15%. Wanneer de fase "nvt" buiten beschouwing wordt gelaten is het percentage maatregelen dat een voornemen is 21%, is 8% in voorbereiding en is 36% van de vaste maatregelen in uitvoering.

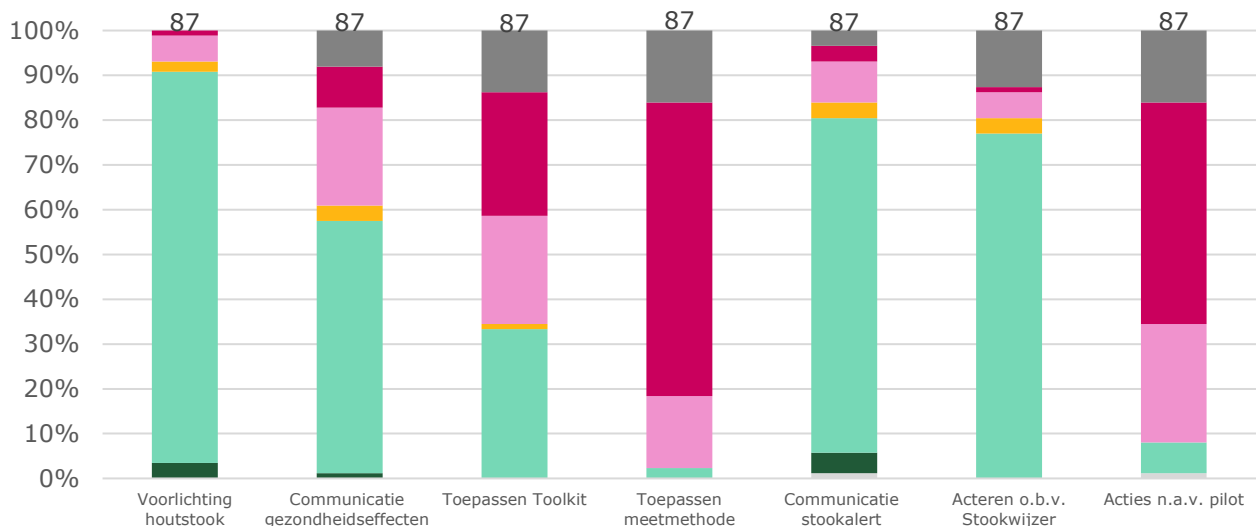


Figuur 8. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor binnenvaart en havens.

Houtstook

48% van de vaste maatregelen voor het thema Houtstook is in uitvoering, dit is een toename van 4 procentpunt ten opzichte van vorig jaar. De maatregelen verschillen in voortgang veel van elkaar. Maatregelen die zich richten op communicatie en de [Stookwijzer](#) zijn al veel in uitvoering. Bij de maatregel "toepassen toolkit" is een toename te zien in het aandeel maatregelen dat in uitvoering is, namelijk 12 procentpunt ten opzichte van vorig jaar. Dit is deels te verklaren doordat dat 8 deelnemers vorig jaar aangaven dat de maatregel "afgerond" is, maar dit jaar de maatregel weer "in uitvoering" hebben. Daardoor is de progressie van deze maatregel kleiner dan de toename in procentpunten doet geloven.

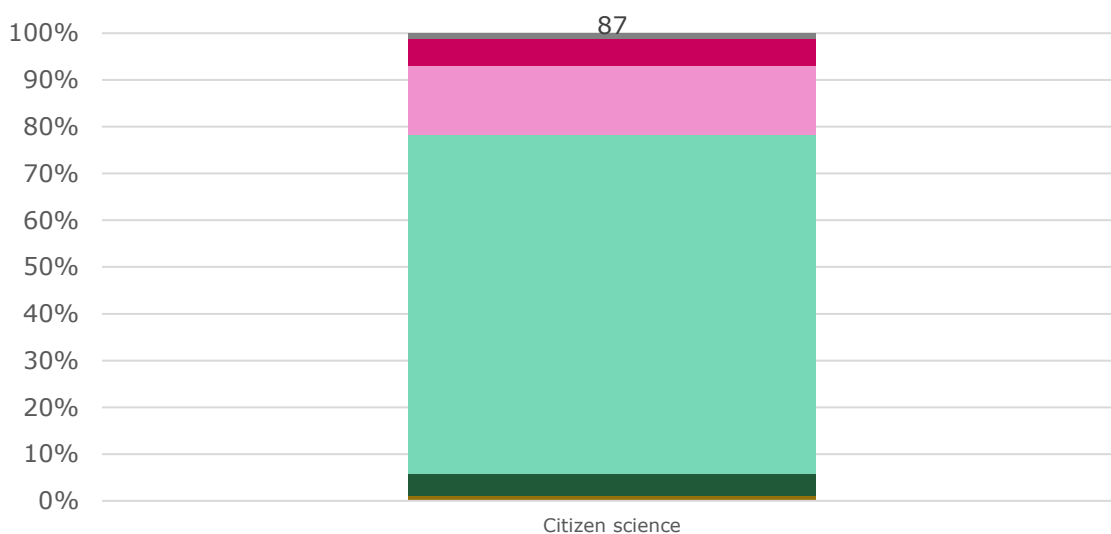
Van twee maatregelen wordt door het merendeel van de deelnemers aangegeven dat de maatregel nog niet kan worden uitgevoerd. Voor de maatregelen "acties n.a.v. de pilot" en "toepassen meetmethode" is dit verklaarbaar; de pilot eindigde pas eind 2023 (in bijlage 1 staan resultaten) en er is nog geen meetmethode beschikbaar.



Figuur 9. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor houtstook.

Participatie

Bij het thema Citizen science en Participatie is het grootste aandeel vaste maatregelen in uitvoering van alle thema's, namelijk 72%. Er is voor citizen science en participatie één vaste maatregel opgenomen in het SLA. Deze gaat over het informeren van inwoners en bedrijven over luchtkwaliteit en gezondheidseffecten, de maatregelen die worden genomen voor gezondere lucht en de mogelijkheden voor citizen science. Een klein aantal (5) deelnemers geeft aan dat deze maatregel nog niet kan worden ingevoerd. 4 deelnemers hebben maatregel afgerond, bij 63 deelnemers is de maatregel in uitvoering.



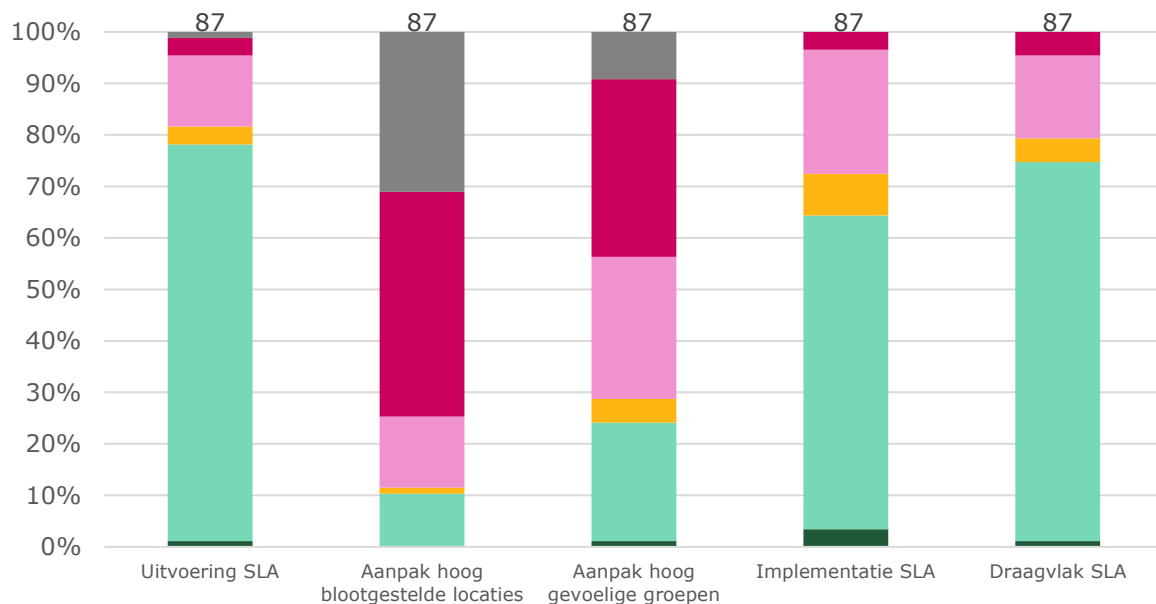
Figuur 108. Voortgang van uitvoering van vaste maatregel voor participatie en citizen science.

Algemene bepalingen

Van alle vaste maatregelen onder het thema Algemene bepalingen is 49% in uitvoering, dat is 2 procentpunt meer dan vorig jaar. Bij de maatregel "aanpak hoogblootgestelde locaties" is de voortgang ten opzichte van 2023 het grootst. Bij deze maatregel is ook dit jaar het vaakst aangegeven dat de maatregel niet van toepassing is, of dat deze nog niet kan worden uitgevoerd. De "aanpak hoogblootgestelde locaties" wacht nog op de uitkomsten van pilots die nog lopen. Voor de aanpak wacht het SLA-team nog op de conclusies van de pilots. Het streven is dat die aanpak in 2024 afgerond zal zijn. Intussen kunnen deelnemers zelfstandig actie ondernemen om hoogblootstelling tegen te gaan.

Begin 2023 is het advies *Bescherming Hooggevoelige Groepen*⁷ uitgebracht, wat invulling geeft aan de maatregel "aanpak hooggevoelige groepen". Het valt op dat, ondanks de communicatie van dit advies, de uitvoering van deze maatregel nog relatief laag ligt (23%). De themagroep heeft dit advies extra onder de aandacht gebracht via een emailbericht en een deelsessie op de deelnemersbijeenkomst van 5 juni jongstleden.

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.

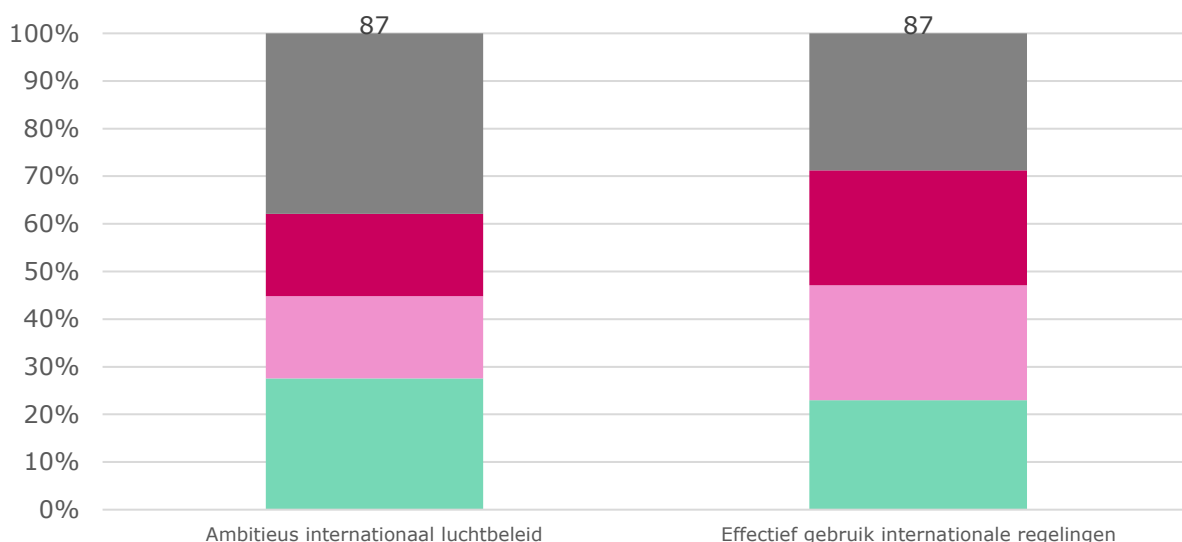


Figuur 11. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor de algemene bepalingen.

Internationaal

Iets minder dan een kwart van de deelnemers geeft aan de internationale maatregelen in uitvoering te hebben. Een derde van de deelnemers geeft aan de maatregel niet van toepassing te vinden op hun organisatie. Het valt op dat deze percentages licht zijn toegenomen ten opzichte van vorig jaar, namelijk 38% en 29% voor respectievelijk "ambitieuze internationaal luchtbeleid" en "effectief gebruik internationale regelingen" ten opzichte van 32% en 26% vorig jaar. Vaak geven deelnemers hier aan dat ze de ontwikkelingen volgen, of dat ze nog onderzoeken wat ze kunnen doen.

⁷ <https://www.schoneluchtakkoord.nl/actueel/nieuws-schone-lucht-akkoord/hoogblootgestelde-gebieden/advies-bescherming-hooggevoelige-groepen/>



Figuur 12. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor internationaal.

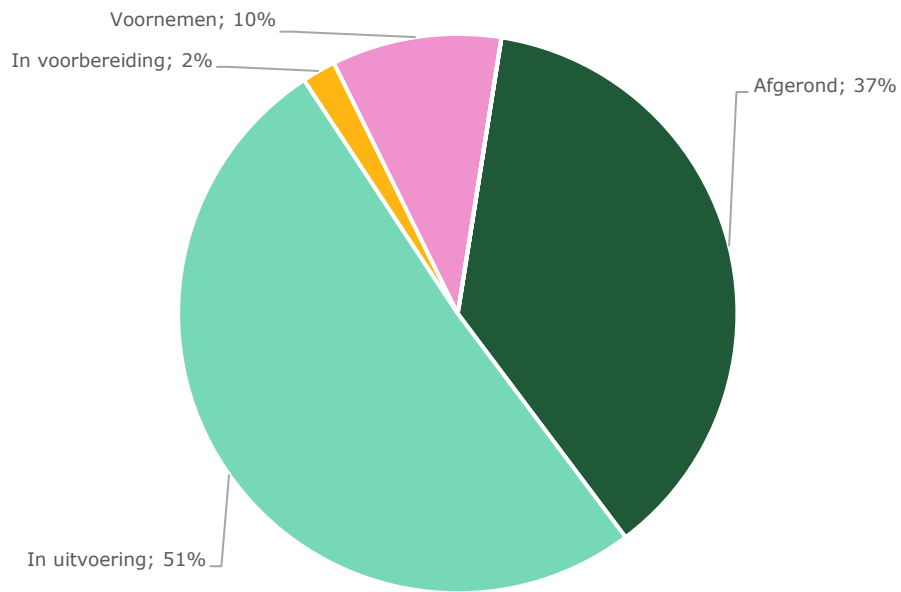
5.2 Vaste maatregelen Rijksoverheid

De voortgang van de uitvoering van de vaste maatregelen genomen door het Rijk wordt getoond in figuur 13. Het Rijk heeft 51 vaste maatregelen. 5 maatregelen (10%) zijn een ambtelijk en bestuurlijk voornemen, 1 maatregel (2%) is in voorbereiding van uitvoering, 26 maatregelen (51%) zijn in uitvoering en 19 maatregelen (37%) zijn afgerond.

Tabel 6: Voortgang van uitvoering vaste maatregelen Rijksoverheid.

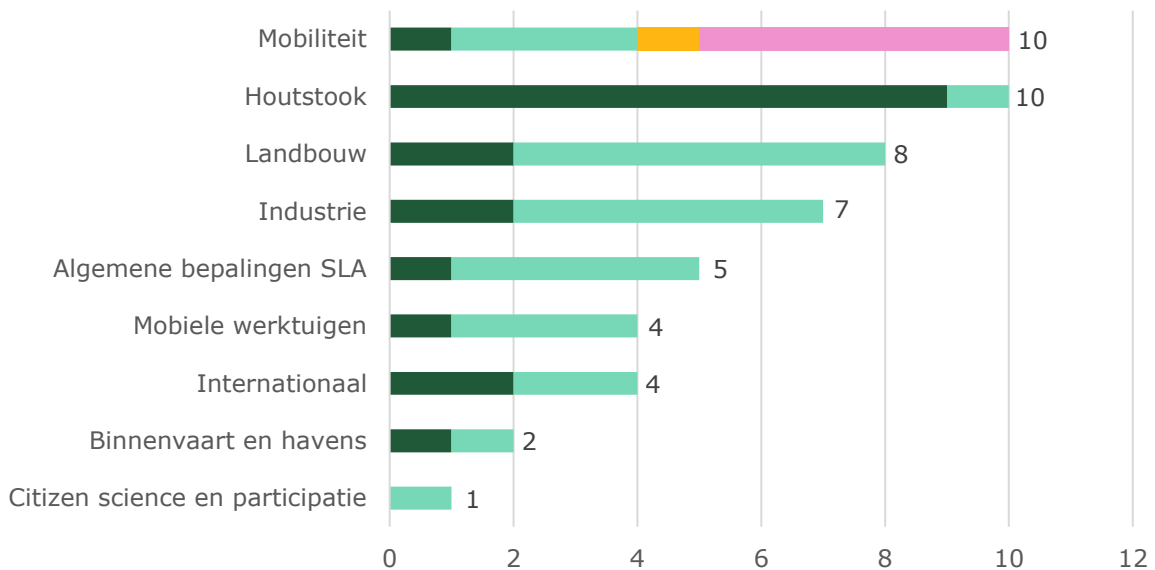
Fase	Aantal keer in betreffende fase	Percentage van vaste maatregelen in betreffende fase	Trend t.o.v. 2022
0. Maatregel is niet van toepassing op mijn organisatie	0	0%	
1. Maatregel kan nog niet worden ingevoerd	0	0%	
2. Maatregel is een bestuurlijk en ambtelijk voornemen (uitgangspunt)	5	10%	↓ 8 procentpunt
3. Maatregel is bestuurlijk vastgesteld en in voorbereiding uitvoering	1	2%	↓ 8 procentpunt
4. Maatregel is in uitvoering	26	51%	↑ 10 procentpunt
5. Maatregel is afgerond	19	37%	↑ 6 procentpunt
6. Maatregel is stopgezet	0	0%	

Figuur 13. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen Rijksoverheid.



5.2.1 Vaste maatregelen Rijksoverheid per thema

Bij de Rijksmaatregelen zijn de 51 vaste maatregelen voor alle thema's, op mobiliteit na, in uitvoering. Bij het thema houtstook zijn 9 van de 10 maatregelen al afgerond. Bij het thema mobiliteit valt op dat 1 maatregel in voorbereiding is en 5 maatregelen een voornemen zijn.



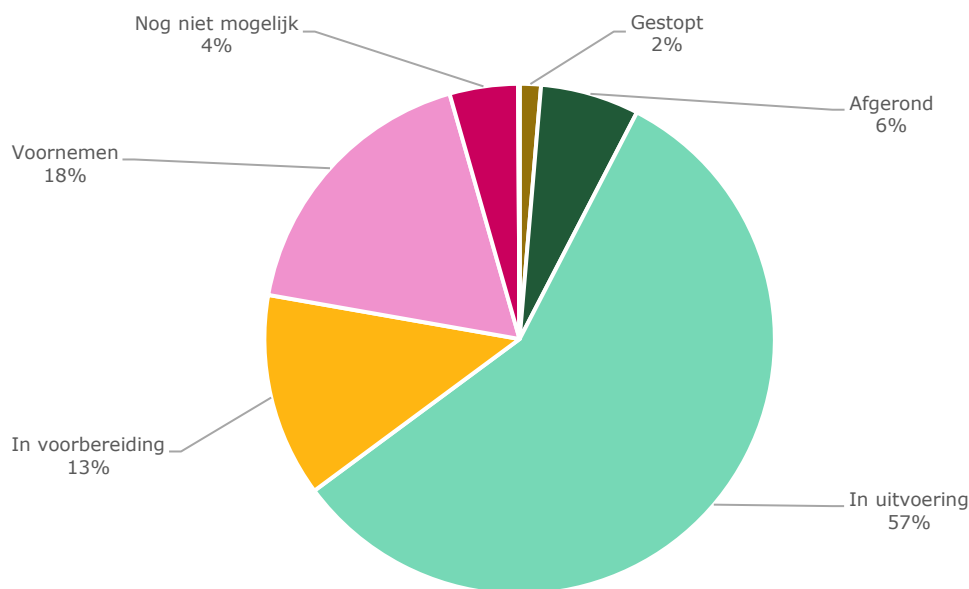
Figuur 9. Voortgang van uitvoering van vaste Rijksmaatregelen per thema.

5.3 Aanvullende maatregelen decentrale overheden

Naast de vaste maatregelen die alle deelnemers moeten uitvoeren als onderdeel van het SLA, mogen deelnemers vrijwillig "aanvullende maatregelen" nemen tegen luchtvervuiling en die in hun uitvoeringsplan opnemen.

In totaal zijn er 1039 aanvullende maatregelen in de uitvoeringsplannen opgenomen door decentrale overheden, dat zijn er 54 meer dan 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), zodoende komen deze dus ook niet voor.

Wat opvalt is dat er vorig jaar voor 30 maatregelen werd aangegeven dat de fase "onbekend" was, dit jaar zijn dat er nog 0. Ook is de groep maatregelen dat nog niet kan worden ingevoerd (fase 1) klein, met slechts 45 maatregelen (4%). Hier wordt vaak aangegeven dat de deelnemers nog wacht op Rijksbeleid of wetgeving. Er zijn 185 maatregelen in de fase van een bestuurlijk en ambtelijk voornemen (18%) en 134 maatregelen (14%) zijn bestuurlijk vastgesteld en in voorbereiding om te worden uitgevoerd (fase 3). Iets meer dan de helft van alle aanvullende maatregelen is in uitvoering (fase 4), met 595 maatregelen (57%). Dit is een lichte stijging van 2 procentpunt ten opzichte van 2023. Van 65 aanvullende maatregelen (6%) is aangegeven dat de maatregel is afgerond. Tot slot zijn 14 aanvullende maatregelen vroegtijdig gestopt.



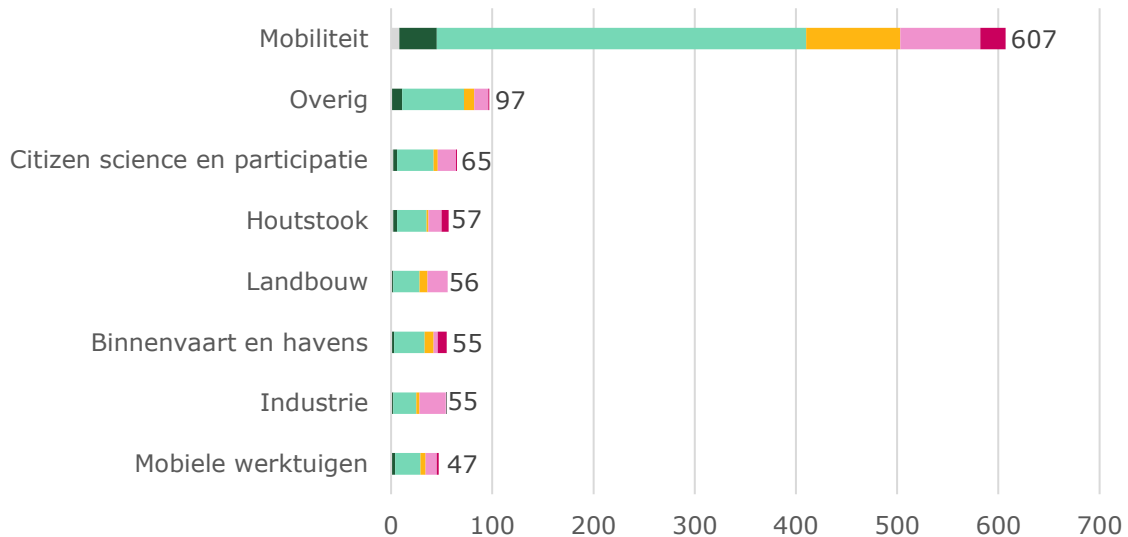
Figuur 10. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen decentrale overheden.

Tabel 7. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen decentrale overheden.

Fase	Aantal aanvullende maatregelen	Percentage van aanvullende maatregelen	Trend t.o.v. vorig jaar
6. Maatregel is gestopt	14	1%	↑1 procentpunt
5. Maatregel is afgerond	65	6%	↑2 procentpunt
4. Maatregel is in uitvoering	595	58%	↑1 procentpunt
3. Maatregel is bestuurlijk vastgesteld en in voorbereiding uitvoering	134	13%	↓1 procentpunt
2. Maatregel is een bestuurlijk en ambtelijk voornemen (uitgangspunt)	185	18%	
1. Maatregel kan nog niet worden ingevoerd	45	4%	↑1 procentpunt
0. Maatregel is niet van toepassing op mijn organisatie	1	0%	

5.3.1 Aanvullende maatregelen decentrale overheden per thema

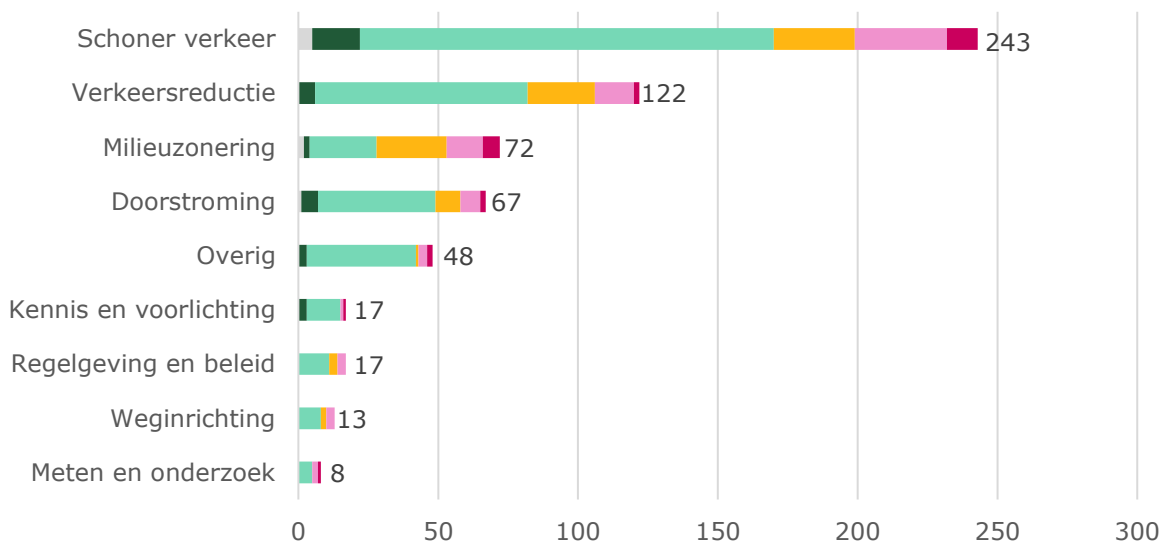
Bij het thema mobiliteit zijn de meeste maatregelen opgenomen, namelijk 607. Het thema overig volgt met 97 maatregelen, daarna volgen citizen science en participatie (65), houtstook (57), landbouw (56), industrie en binnenvaart en havens met beide 55 maatregelen en als laatste mobiele werktuigen (47). De aanvullende maatregelen zullen hieronder per thema verder worden besproken.



Figuur 16. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen per thema.

Mobiliteit

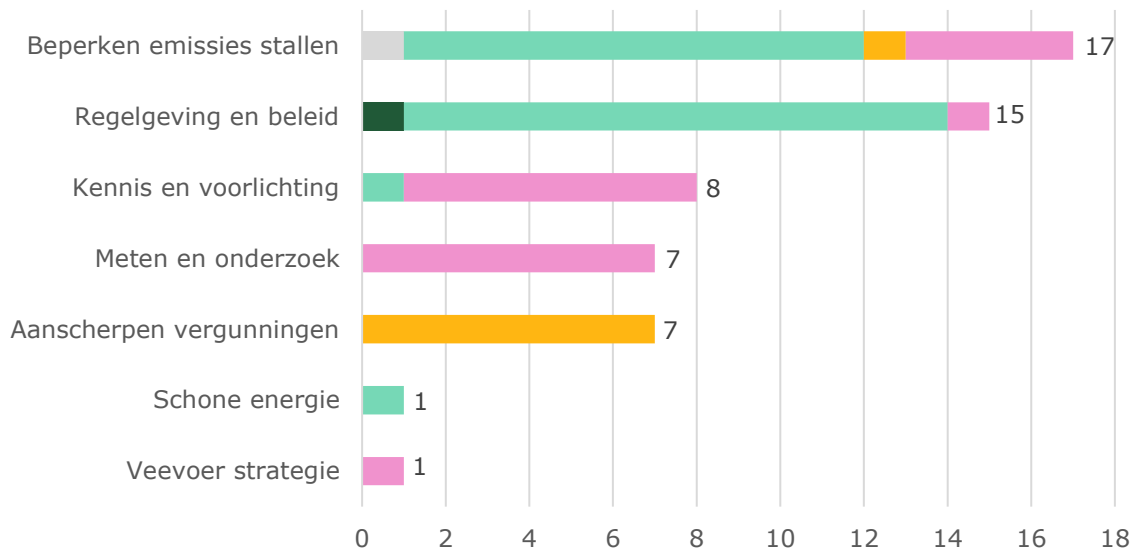
Veruit de meeste aanvullende maatregelen in het thema mobiliteit richten zich op schoner verkeer en verkeersreductie, er zijn respectievelijk 248 en 122 maatregelen hiervan in uitvoering. Maatregelen voor schoner verkeer zijn bijvoorbeeld: versneden gemeentelijk/provinciaal wagenpark, aanleggen laadinfrastructuur 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.



Figuur 11. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor mobiliteit.

Landbouw

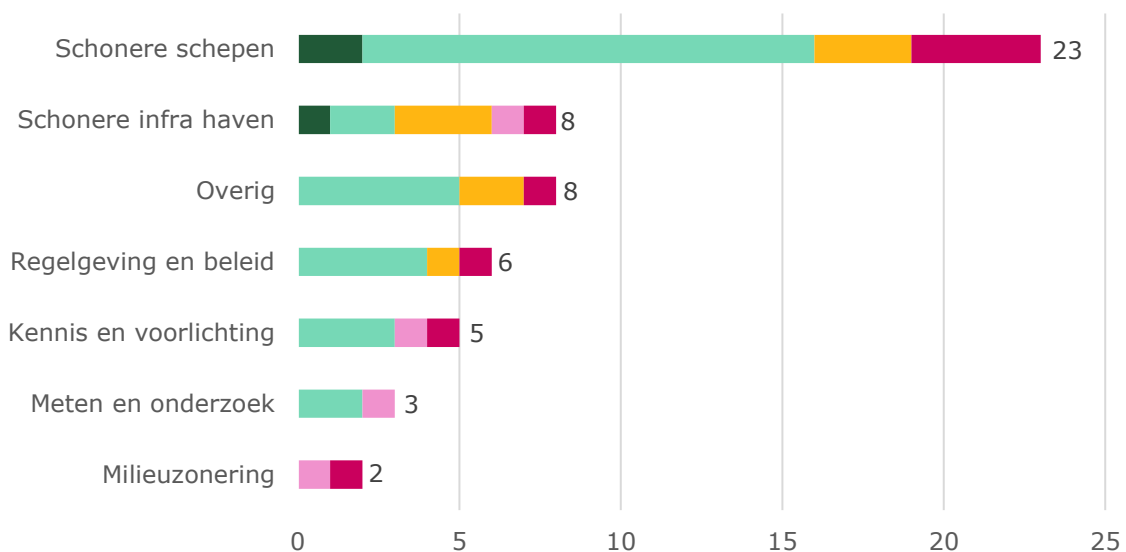
Bij het thema landbouw valt op dat er dit jaar veel minder aanvullende maatregelen zijn opgenomen dan vorig jaar, namelijk 56 dit jaar ten opzichte van 95 vorig jaar. Dit verschil komt duidelijk terug in de maatregel "Beperken emissies stallen", waar vorig jaar nog 49 maatregelen onder vielen en nu nog maar 17. Waar dit verschil door is ontstaan is niet duidelijk. Mogelijk is de inzet verschoven naar onder andere het Nationaal Programma landelijk gebied en de complexiteit rond de omgevingsvergunning voor het natuurdeel mee en de borging van emissie reducerende technieken.



Figuur 12. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor landbouw.

Binnenvaart en havens

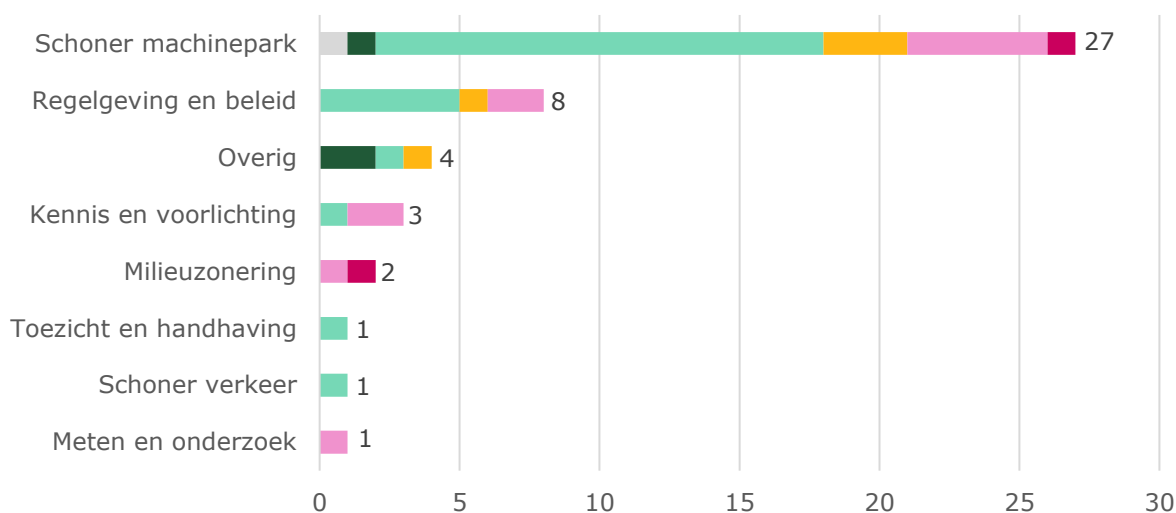
Er zijn dit jaar 55 aanvullende maatregelen ingevuld voor het thema binnenvaart en havens, 8 meer dan vorig jaar. Verreweg de meeste aanvullende maatregelen bij binnenvaart en havens vallen onder de categorie "schonere schepen". Dit omvat bijvoorbeeld het onderzoeken van mogelijkheden voor zero-emissie schepen en het verkennen van de mogelijkheden voor het stellen van milieueisen aan pleziervaart, watertaxi's en veerboten. Meer dan de helft van de maatregelen in deze categorie is in uitvoering.



Figuur 19. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor binnenvaart en havens.

Mobiele werktuigen

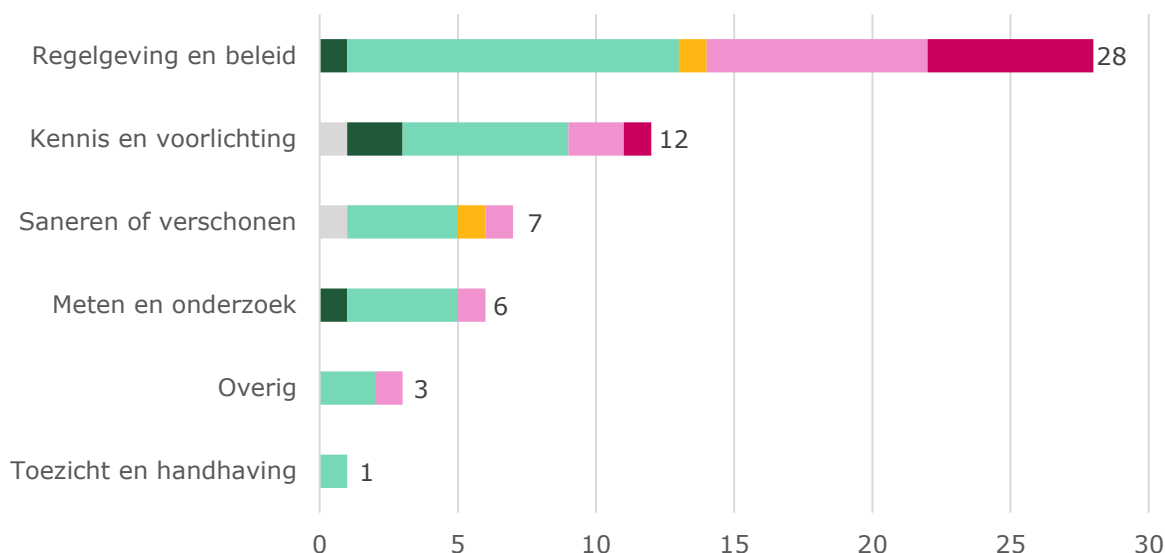
Dit jaar zijn er 47 aanvullende maatregelen ingevuld, dat zijn er 2 minder dan vorig jaar. Verreweg de meeste aanvullende maatregelen bij mobiele werktuigen vallen onder het sub-thema "schoner machinepark". Dit zijn maatregelen als het aanschaffen van zero-emissie materieel voor het eigen machinepark, het stellen van verdergaande emissie-eisen in aanbestedingen (verder dan de verplichte maatregel voor mobiele werktuigen) en duurzaam evenementenbeleid. 59% van dit sub-thema is in uitvoering.



Figuur 20. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor mobiele werktuigen.

Houtstook

Er zijn dit jaar 57 aanvullende maatregelen opgenomen in de uitvoeringsplannen, dat zijn er 7 meer dan vorig jaar. De meeste aanvullende maatregelen die genomen worden voor het thema Houtstook vallen onder het sub-thema "regelgeving en beleid". Het gaat hierbij bijvoorbeeld om onderzoeken of het mogelijk is om (delen van) nieuwbouwwijken houtstookvrij te ontwikkelen, opnemen van omgevingswaarden in het omgevingsplan en een verbod op vreugdevuren. Ongeveer de helft van deze maatregelen zijn nog niet mogelijk of een voornemen.

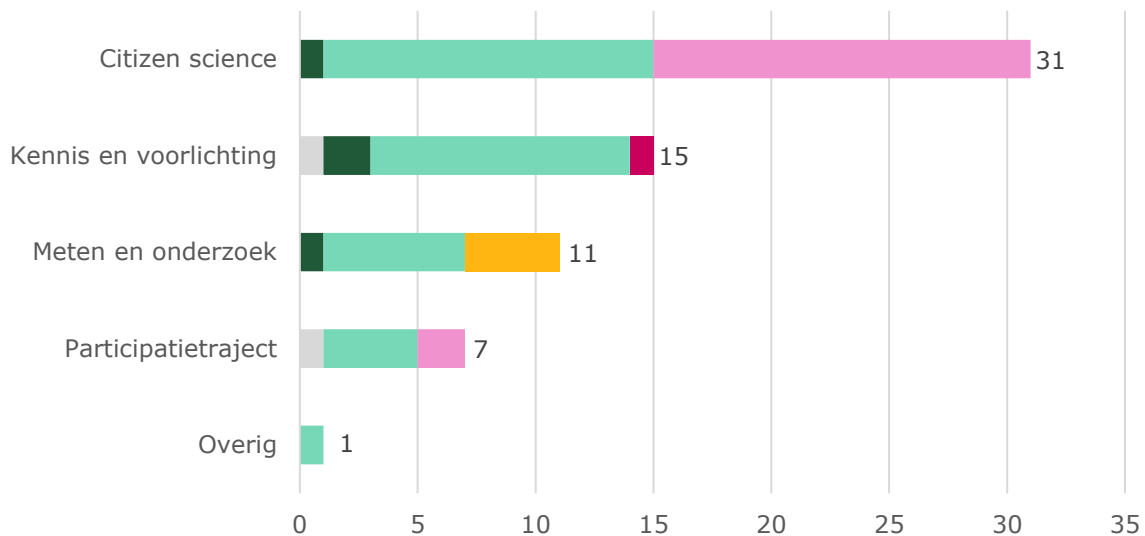


Figuur 21. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor houtstook.

Participatie

In het thema Participatie zijn in totaal 65 aanvullende maatregelen genomen, dat zijn er 18 meer dan vorig jaar. Hiervan is 55% in uitvoering, dat is 13 procentpunt minder dan vorig jaar maar dat is logisch gezien de grote toename aan aanvullende maatregelen bij de decentrale overheden. De meeste maatregelen vallen onder de categorie "citizen science", vaak gaat het om [snuffelfiets](#)

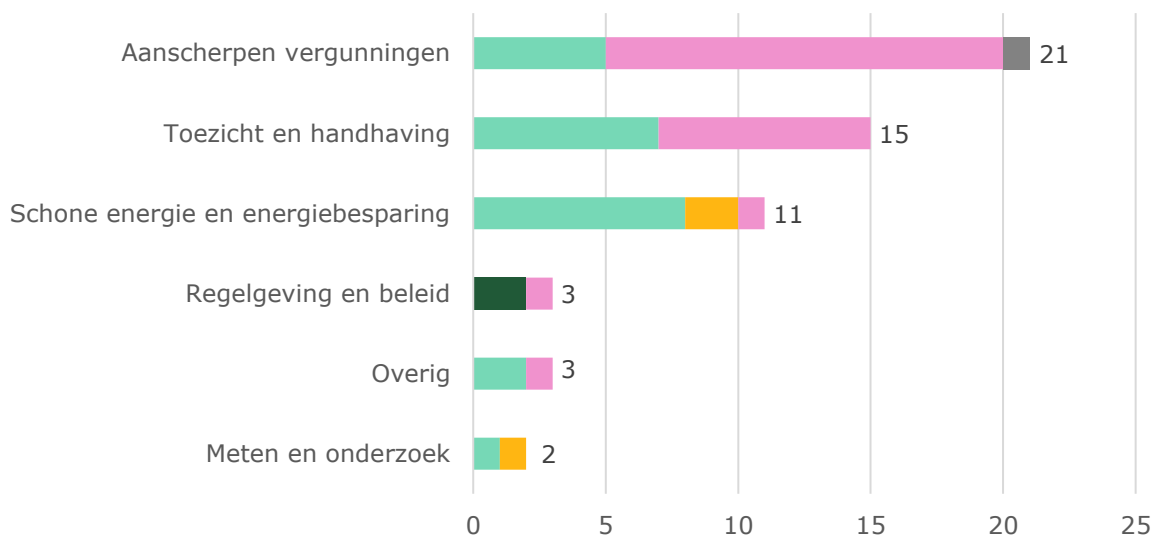
campagnes. De maatregelen richten zich op het meten van luchtkwaliteit door inwoners, voorlichting en projecten op scholen.



Figuur 13. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor participatie en citizen science.

Industrie

Voor het thema Industrie zijn er 55 aanvullende maatregelen opgenomen, dat zijn er 12 meer dan vorig jaar. Van de maatregelen is 42% in uitvoering en 47% een bestuurlijk en ambtelijk voornemen. Dat is respectievelijk 18 procentpunt minder en 31 procentpunt meer. Dat is deels te verklaren doordat er 12 maatregelen meer dan vorig jaar zijn opgenomen. Er zijn 14 maatregelen bijgekomen in de categorie "aanscherpen vergunningen" als een bestuurlijk en ambtelijk voornemen. Daarna vallen de meeste maatregelen onder 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.

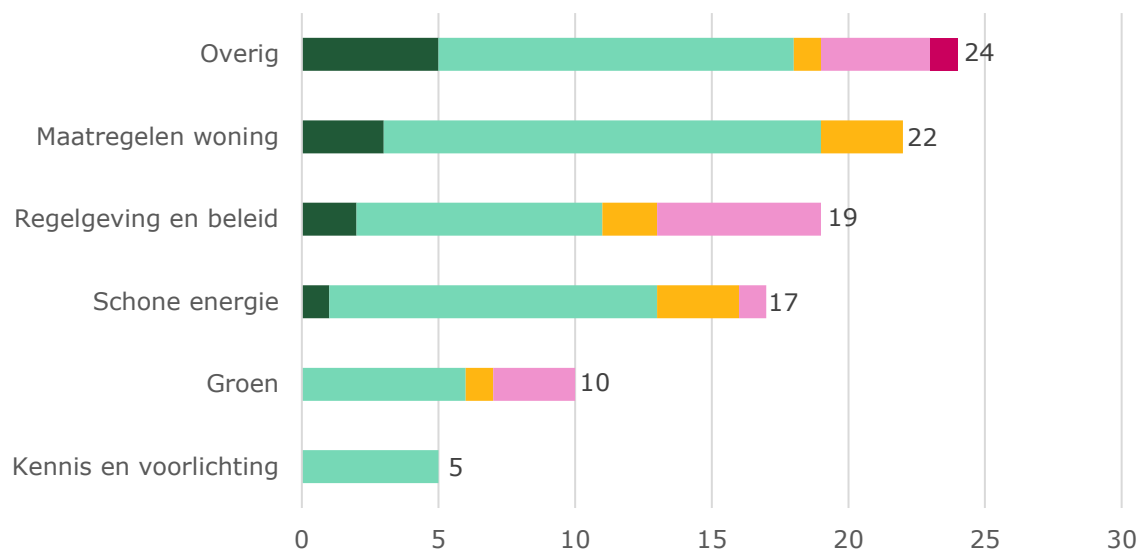


Figuur 23. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor industrie.

Overig

De meeste maatregelen die genomen zijn voor het thema "overig" vallen ook in het sub-thema "overig". Voorbeelden van maatregelen zijn het realiseren van een meetstation of het aanbrengen van voldoende stroomvoorzieningen op evenemententerreinen. Na "overig" zijn de meeste aanvullende maatregelen genomen die behoren tot het sub-thema "maatregelen wonen". Dit valt

niet onder een specifiek SLA-thema. Het gaat bijvoorbeeld om verduurzamen van woningen. Regelgeving en beleid omvat bijvoorbeeld maatregelen als vuurwerkvrije zones of het opnemen van de WHO advieswaarden in de provinciale of gemeentelijke beleidskaders.



Figuur 24. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen in de categorie overig.

5.3.1 Aanvullende maatregelen Rijksoverheid per thema

Dit jaar neemt de Rijksoverheid voor het eerst aanvullende maatregelen op in haar uitvoeringsplan. Dit is om een completer beeld te geven van wat de Rijksoverheid doet om onder andere de luchtkwaliteit permanent te verbeteren. Het maakt inzichtelijk dat er buiten het SLA om, wordt gewerkt aan het verbeteren van luchtkwaliteit en het beperken van emissies in brede zin.

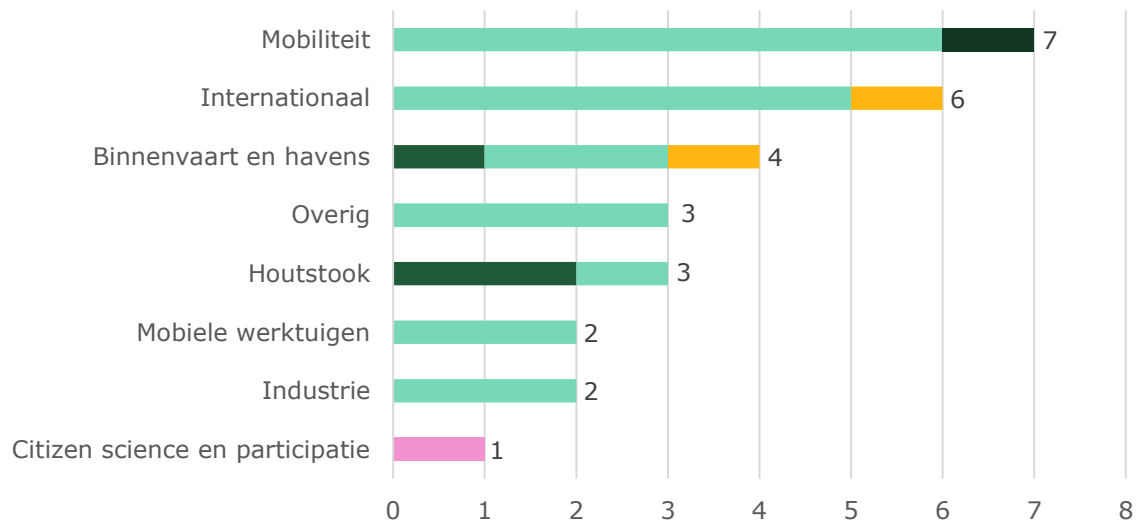
De meeste aanvullende Rijksmaatregelen (van de 28 in totaal) vallen onder het thema mobiliteit. Hiervan zijn ook de meeste maatregelen (6) in uitvoering. Een groot aantal maatregelen worden op het thema Internationaal genomen. Deze betreffen onderhandelingen in de EU over internationaal verbanden, richtlijnen en verdragen, emissiehandelssystemen voor zee- en luchtvaart en verantwoordelijkheden die logischerwijs bij de Rijksoverheid horen.

Bij het thema houtstook zijn 2 van de 3 maatregelen reeds afgerond; dat zijn beide afgeronde pilots. In deze pilots hadden betrekking op een Stookverbod bij een RIVM-Stookalert en houtstookvrije/houtstookarme wijken. Daarnaast heeft het Rijk in [juni 2023 in een Kamerbrief](#) aangekondigd in te zetten op een aantal aanvullende maatregelen voor houtstook in het kader van het SLA.

Deze aanvullende maatregelen gaat over een landelijke voorlichtingsaanpak, het extra beschermen van hoog-gevoelige groepen (ouderen, kinderen, zwangeren en bijvoorbeeld mensen met longaandoeningen) tegen houtstook, het integreren van de [Stookwijzer](#) met het [Stookalert](#) met een App, het stimuleren voor vervanging van houtstook als hoofdverwarming en het verplichten van de verkoop van Ecodesign kachels.

Bij het thema binnenvaart en havens is ook een maatregel afgerond, hier gaat het om een "tijdelijke subsidieregeling voor walstroom voor zeeschepen". Bij het thema citizen science en participatie is één aanvullende maatregel opgenomen die een bestuurlijk en ambtelijk voornemen is, deze gaat over een jongerenparticipatietraject. Bij het thema landbouw zijn geen aanvullende maatregelen opgenomen.

De aanvullende maatregelen die onder "overig" vallen gaan over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), een stimuleringsregeling voor duurzame energieproductie (SDE++) en Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG) eisen voor nieuwbouw.



Figuur 25. Voortgang van uitvoering van aanvullende Rijksmaatregelen.

6. Planning van maatregelen

Deelnemers vullen in de uitvoeringsplannen in welk jaar zij verwachten dat de maatregel is uitgevoerd of in doorlopende uitvoering is. Voor lang niet alle maatregelen is deze verwachting ingevuld, namelijk voor 66% van **alle** maatregelen is er wel 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 57% van de vaste maatregelen genomen door **decentrale deelnemers** is een jaartal opgenomen, voor de aanvullende maatregelen is dat 94%. Voor maatregelen die "niet van toepassing op mijn organisatie" of "nog niet mogelijk" zijn, is het logisch dat er geen jaartal is ingevuld.

Bij de vaste **Rijksmaatregelen** is voor 88%, namelijk 45 van de 51 maatregelen, een verwacht jaartal van uitvoering ingevuld. Daarbij zijn er dit jaar voor het eerst aanvullende maatregelen opgenomen in het Rijksuitvoeringsplan en voor die aanvullende maatregelen is voor 96%, 27 van 28 maatregelen, een verwacht jaartal opgenomen.

*Tabel 8. Aantal en percentage maatregelen waarvoor een verwacht jaar van uitvoering is opgenomen in **alle** uitvoeringsplannen.*

Soort maatregel	2022 aantal	2022 %	2023 aantal	2023 %	2024 aantal	2024 %
Vast	1086	51%	1714	54%	1889	57%
Aanvullend	630	82%	862	87%	977	94%
Rijksmaatregel vast	33	70%	45	88%	45	88%
Rijksmaatregel aanvullend	0	0%	0	0%	27	96%
TOTAAL	1749	59%	2581	61%	2938	66%

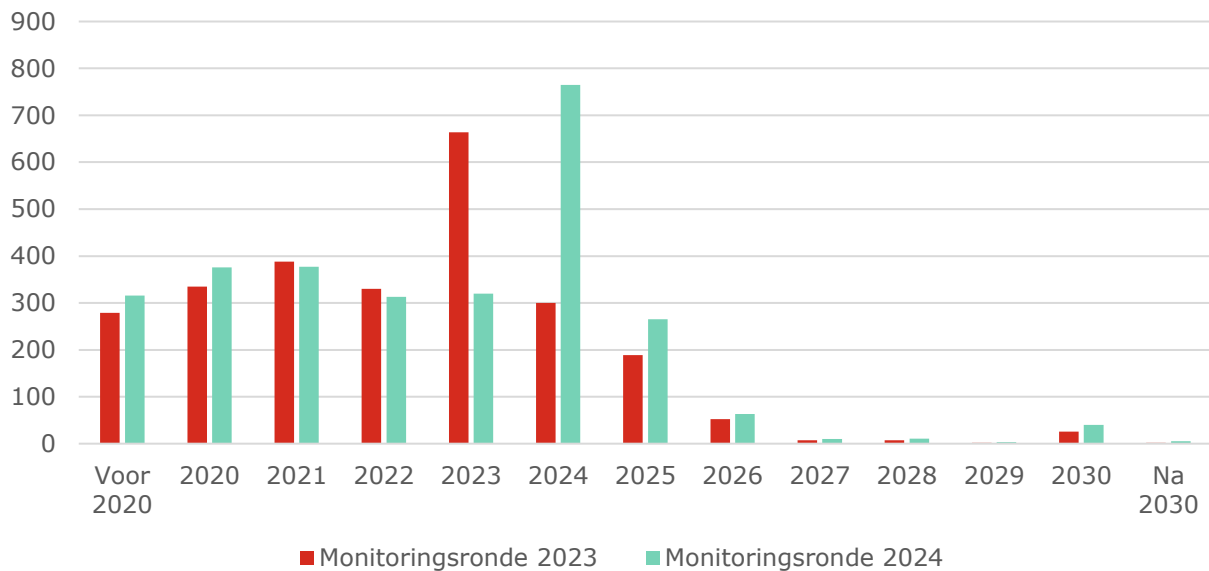
Als een jaartal of datum is opgenomen, is bij ongeveer de helft van de maatregelen genomen door decentrale overheden aangegeven dat deze in de eerste 4 jaar (2020, 2021, 2022 en 2023) van het SLA is uitgevoerd. Bij ruim een kwart van de maatregelen waarvoor een jaartal is opgegeven, is aangegeven dat deze in 2024 wordt uitgevoerd. Het lijkt erop dat de verwachte uitvoering van maatregelen verschuift in de tijd. Dit kan mogelijk verklaard worden doordat de uitvoering van de maatregelen daadwerkelijk verschuiven in de tijd, door her-prioritering of vertraging.

*Tabel 9. Verwacht jaar van uitvoering maatregelen uit **decentrale** uitvoeringsplannen.*

Jaar van verwachte uitvoering	Aantal maatregelen in 2023	Aandeel in totaal aantal maatregelen 2023	Aantal maatregelen in 2024	Aandeel in totaal aantal maatregelen 2024	Trend tov 2023
Vóór 2020	279	7%	316	7%	
2020	335	8%	376	8%	
2021	388	9%	377	9%	
2022	330	8%	313	7%	↓1 procentpunt
2023	664	16%	320	7%	↓9 procentpunt
2024	300	7%	765	17%	↑10 procentpunt
2025	189	4%	265	6%	↑2 procentpunt
2026	52	1%	63	1%	
2027	7	0%	10	0%	
2028	7	0%	11	0%	
2029	2	0%	3	0%	
2030	26	1%	40	1%	
Na 2030	2	0%	7	0%	

Figuur 26 geeft een globaal beeld van het verloop van jaartal van uitvoering van vaste en aanvullende maatregelen genomen door **decentrale** overheden. Bijvoorbeeld, tijdens de monitoringsronde van 2023 (rood) werd voor ongeveer 300 vaste en aanvullende maatregelen aangegeven dat deze naar verwachting in 2024 in uitvoering zouden gaan. In de monitoringronde van 2024 (lichtgroen) werd voor ongeveer 765 maatregelen aangegeven dat deze in 2024 in uitvoering zouden gaan. Het gaat dus om momentopnamen die een prognose laten zien van wanneer de maatregelen in uitvoering zullen gaan.

Hierin is duidelijk een verschuiving te zien in de verwachting van begin uitvoering van 2023 naar 2024. Dit laat zien dat deelnemers vaak veronderstellen dat maatregelen 'volgend jaar' kunnen invoeren maar dat dat niet altijd lukt.



Figuur 26. Verwacht jaartal van uitvoering vaste en aanvullende maatregelen van decentrale overheden in monitoringsronde 2023 en 2024.

7. Pilots

Naast de maatregelen uit het akkoord, omvat het SLA ook pilots. Het doel van de pilots is om nieuwe aanpakken te ontwikkelen waar geschikte maatregelen nog onvoldoende beschikbaar zijn. In de Uitvoeringsagenda 2024-2030 is afgesproken om na afronding van de pilots de uitkomsten te evalueren.

Voor de thema's thema's hoog blootgestelde gebieden, mobiele werktuigen, houtstook, industrie, binnenvaart en havens, landbouw en citizen science en participatie zijn er pilots. Een beknopte omschrijving van actuele en lopende pilots is in Bijlage 1 per thema weergegeven. Ook zijn eventuele producten en lessen die geleerd zijn uit de pilots vermeld.

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.

8. Conclusie voortgang maatregelen

Dit is de vierde jaarlijkse rapportage over de voortgang van de uitvoering van de maatregelen uit het SLA. De analyses in de rapportage zijn gebaseerd op wat de deelnemers hebben ingevuld in de (decentrale) uitvoeringsplannen. 89 deelnemers hebben een uitvoeringsplan ingeleverd vóór 1 maart 2024. Dat zijn 2 plannen meer dan vorig jaar. Er zijn 2 plannen ingeleverd door deelnemers die dat deze ronde eigenlijk nog niet hoefden te doen. Ten opzichte van vorig jaar zijn er meer partijen die géén uitvoeringsplan hebben ingediend (18 ten opzichte van 13 vorig jaar).

Van alle vaste maatregelen die zijn opgenomen in het SLA is 36% in uitvoering, een toename van 2 procentpunt ten opzichte van vorig jaar. Daarbij is 70 keer aangegeven dat een maatregel is afgerond (2%), dat zijn er 21 meer dan vorig jaar.

Van 18% van de vaste maatregelen is aangegeven dat de maatregel nog niet kan worden uitgevoerd. Dat is hetzelfde aandeel als vorig jaar. Dit wordt het vaakst aangegeven voor de thema's houtstook, landbouw en industrie.

Er zitten grote verschillen tussen de thema's in de voortgang van uitvoering van de vaste maatregelen, bij een aantal thema's is er tussen de maatregelen ook veel verschil. De thema's participatie, De thema's participatie, mobiliteit en algemene bepalingen zijn het verst gevorderd met de uitvoering van vaste maatregelen. De meeste groei in aantal maatregelen in uitvoering het afgelopen jaar zit bij het thema Mobiliteit.

Gemiddeld neemt een deelnemer 14 aanvullende maatregelen. Van alle aanvullende maatregelen is 57% in uitvoering, dit is 1 procentpunt meer dan vorig jaar. Verreweg de meeste aanvullende maatregelen (607 van 1039, ofwel 58%) worden genomen voor het thema Mobiliteit.

Zwaartepunt van (geplande) uitvoering van maatregelen ligt in de eerste jaren van het SLA. Als een jaartal of datum is opgenomen, is bij 38% van de maatregelen aangegeven dat deze in de eerste 4 jaar (2020, 2021, 2022 en 2023) van het SLA is uitgevoerd. Bij 18% van de maatregelen waarvoor een jaartal is opgegeven, is aangegeven dat deze in 2024 wordt uitgevoerd. Het lijkt erop dat de verwachte uitvoering van maatregelen verschuift in de tijd. Een mogelijke oorzaak hiervoor is dat de maatregelen daadwerkelijk verschuiven in de tijd vanwege her-prioritering of vertraging.

De ingediende gegevens zijn, als het gaat om de omschrijvingen van de maatregelen en het aangeven van de fase, vrijwel volledig. Bij <1% van de vaste maatregelen is geen fase aangegeven, bij de aanvullende maatregelen is dat ook <1%. Voor 67% van alle maatregelen is een verwacht jaartal van uitvoering vermeld. Ook volgend jaar zal aandacht worden besteed aan het completer invullen van de uitvoeringsplannen.

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 en scope van verschillende maatregelen sterk uiteen kan lopen.

Deze rapportage richt zich op de voortgang van de uitvoering, oftewel op de inzet van alle deelnemers om de doelen van het SLA te halen. Om de twee jaar berekent het RIVM of de deelnemers op koers liggen om de doelen van de emissies, luchtkwaliteit en gezondheidswinst te halen. Deze resultaten zijn op 27 juni gepubliceerd. In 2025 maakt het RIVM weer zo'n voortgangsmeting.

9. Aanbevelingen

Dit jaar zijn er 2 uitvoeringsplannen méér ingeleverd dan in 2023. Gegeven het feit dat daar 2 vrijwillige inzendingen bij zitten betekent dit dat het aantal uitvoeringsplannen gelijk is aan vorig jaar, en relatief gezien is gedaald (omdat het aantal verwachte uitvoeringsplannen hoger ligt dan vorig jaar). Het is daarom van belang dat wordt nagegaan waarom het aantal ingeleverde plannen is gestagneerd. Daarbij moet worden ingezet op een intensiever contact met deelnemers die geen uitvoeringsplan hebben ingeleverd zodat deze deelnemers een steuntje in de rug krijgen voor de volgende ronde.

Uit een rondvraag bij deelnemers blijkt dat het aanbevolen wordt om intern één contactpersoon aan te wijzen voor het uitvoeringsplan, die het invullen ervan coördineert en ook gedurende het jaar, vinger aan de pols houdt voor de uitvoering. Dit is een aanbeveling die eerder is besproken tijdens een bijeenkomst over het invullen van de uitvoeringsplannen. Ook is het belangrijk dat de deelnemers de beschrijvingen van de maatregelen duidelijk, haalbaar en meetbaar (denk aan SMART) houden en werken volgens de handleiding.

Het verschil in voortgang bij de thema's is groot, en ook binnen een thema kan er groot verschil zijn in uitvoering tussen de maatregelen. Het blijft van belang om goed te communiceren met de themagroep, maar ook daarbuiten aangezien niet alle deelnemers deelnemen aan themagroepen. Deelnemers moeten daarom goede toegang hebben tot informatie over maatregelen en hoe deze uit te voeren. Het zou nuttig zijn als thema's kennisuitwisselingen organiseren, ook met deelnemers die niet deelnemen aan een themagroep. Dat kan bijvoorbeeld door een jaarlijkse themabijeenkomst voor alle deelnemers of door middel van schriftelijke kennisdeling. Het helpt ook als het eenvoudig is om deze schriftelijke informatie te vinden. Met de komst van het nieuwe dashboard zal er ook gewerkt worden om beschikbare producten en actuele informatie beter bereikbaar te maken.

De nieuwe inhoud van de uitvoeringsagenda 2024-2030 kan worden benut om nieuwe accenten te leggen in een thema, gebruikmakend van de informatie over hoe maatregelen op dit moment worden uitgevoerd. De uitvoeringsagenda kan ook helpen om eventuele onduidelijkheden in (beschrijvingen van) maatregelen op te lossen.

Op basis van de wensen van deelnemers heeft het SLA-team een nieuw dashboard laten ontwikkelen waarmee de informatie uit de uitvoeringsplannen makkelijker te filteren is en visueel inzichtelijk wordt weergegeven. Daarbij wordt het ook makkelijker om duidelijke bestanden en plaatjes te downloaden, desgewenst op basis van de ingestelde filters. Daarnaast wordt ook een webformulier gemaakt om het jaarlijks invullen van het uitvoeringsplan gebruiksvriendelijker te maken. Het SLA-team verzorgt eind dit jaar een webinar waarin uitgelegd wordt hoe het nieuwe dashboard en het webformulier gebruikt kunnen 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 (aanvullende) maatregelen uit te zoeken die tot grotere gezondheidswinst in hoog blootgestelde gebieden zullen leiden. De uitkomsten uit de pilots worden uiteindelijk door de themagroep Hoog Blootgestelde Gebieden en Gevoelige Groepen worden gebruikt om één aanpak te komen die voor hoog blootgestelde gebieden kan worden ingezet.

De vier pilots zijn september 2022 begonnen en worden naar verwachting in 2024 afgerond. De vier pilots zijn:

- 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

Samenwerkingsovereenkomst (SOK) Verhardingen Amsterdam

Startdatum: Eerste aanzet in 2018

Deelnemers: Gemeente Amsterdam, 14 aannemers

Doel: Leren hoe schone en zero-emissie mobiele werktuigen via publiekrechtelijke middelen kunnen worden gestimuleerd, en het proces van energievraag en aanbod en laadinfrastructuur optimaal inrichten voor emissieloos werken.

Vervolgactie: SOK Verhardingen 2.0 is in 2022 gestart.

SOK 1.0 (aanbesteed in 2018)

De aanbestedingsleidraad van dit project is als bijlage toegevoegd. De leidraad bevat 5 gunningscriteria voor de selectie van de aannemers. Eén van de gunningscriteria was 'Slim en schoon werken'. Zie paragraaf 5.4 van de aanbestedingsleidraad SOK 1.0. Zoals paragraaf 5.4 toelicht moesten inschrijvers een plan van aanpak opstellen voor slim en schoon werken, met maatregelen om de emissie van CO₂, NO_x, fijnstof (PM₁₀), roet en de maatschappelijke overlast door bouwgerelateerd verkeer (geluid en trillingen) te minimaliseren.

SOK 2.0 (aanbesteed in 2022)

Deze raamovereenkomst is momenteel in uitvoering. De aanbestedingsleidraad van dit project is als tweede bijlage toegevoegd. Geleerde lessen van SOK 1.0 zijn hierin meegenomen. De leidraad bevat 6 gunningscriteria voor de selectie van de aannemers. Eén van de gunningscriteria was 'Emissieloos materieel'. Inschrijvers moesten in kwantitatieve aantallen aangeven welk emissieloos materieel zij konden inzetten, gespecificeerd naar bijvoorbeeld gewicht en vermogensklasse.

Wat is/was het doel van de pilot?

Realiseren van een aanpak voor het gebruik van duurzaam en emissieloos materiaal bij infrastructurele projecten.

Zijn er effectieve maatregelen en aanpakken uit naar voren gekomen? Zijn deze ook toepasbaar voor andere deelnemers, of in andere thema's?

Ja, er is al veel mogelijk gebleken in de praktijk. Aannemers, zowel groot als klein, hebben verdergaande ambities getoond dan hun eigen routekaarten. De aanpak is toepasbaar voor andere deelnemers en mogelijk in andere thema's, met nadruk op uniformiteit.

Komen er kennisvragen uit de pilot naar voren?

Ja, de behoefte aan uniformiteit in aanpak en handhaving, en het proces van energievraag, aanbod en laadinfrastructuur (bouwstroom, batterijen, opladen etc.). Daarnaast is de samenwerking op beleidsniveau met andere gemeenten, zoals Utrecht, belangrijk om van elkaar te leren en regelgeving te uniformeren.

Aanvullende informatie:

In totaal gaat het om ongeveer 1.200 projecten in 4 jaar tijd onder de SOK 2.0. Het Schone Lucht Akkoord speelt een belangrijke rol in de samenwerking tussen gemeenten.

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.

Deze pilot heeft gelopen vanaf 2019 en is medio 2023 afgerond met als product een interne werkinstructie.

Het doel was een standaard werkwijze voor voorbereiding ontwikkelen en aanvraag bouwstroom 3x80ampere, mogelijkheden openbare laadpalen en evenementenstroom.

Er is een "Werkinstructie bouwstroom aanvragen en een bouwlaadpas als effectieve maatregel/aanpak uit naar voren gekomen."

Kennisvragen die uit de pilot naar voren komen zijn:

Welke andere laadmogelijkheden zijn er naast bouwstroom 3x80ampere, openbare laadpalen en evenementenstroom?

Deze zijn ook beantwoord door een presentatie van het bureau dat de bouwlaadpas verzorgde.

Pilotproject Gemeente Rotterdam

Grootschalige rioolvervangings in Rotterdam vindt plaats binnen het meerjarige programma van Stads Werken. Een groep van 10 aannemers voeren dit werk uit, waarbij elk jaar ruim 30 kilometer riool wordt vervangen door de hele de stad, onder meer in dichtbevolkte woonwijken en bij Natura2000-gebieden. In 2023 is er een pilotproject opgetuigd om ervaring op te doen met het gebruik van zero-emissie werktuigen bij rioolvervangings in Rozenburg.

Beschrijving van het project

Medio 2022 is een prijsvraag uitgeschreven onder de aannemers van Stads Werken voor het schrijven van een plan om de werkzaamheden zoveel mogelijk met ZE-materieel uit te voeren. Het bedrijf dat het beste plan indiende kreeg de beschikking over een extra budget voor de inzet van het materieel.

Doel van de pilot

Op voorhand zijn 4 aandachtspunten gedefinieerd waarop de plannen zijn beoordeeld:

1. Toepassen van zoveel mogelijk emissieloos materieel in één rioolvervangingsproject
2. Realiseren van de benodigde energie-infrastructuur
3. Focus op 'grotere' apparaattypen en werktuigen
4. Opdoen leerervaring (monitoring en uitvoering)

In totaal 5 van de 10 aannemers hebben op basis hiervan een plan ingediend, die allemaal blijken gaven van een grote betrokkenheid en inzet. Het winnende voorstel kwam van BAM, die de meeste variëteit aan apparaten had aangeboden, alsmede de disseminatie van de ervaringen het best had ingevuld.

Geleerde lessen

De pilot heeft plaatsgevonden in het eerste kwartaal van 2023. Samengevat kunnen de volgende lessen worden getrokken:

- Technisch is veel mogelijk, maar met name het zwaarste materieel is nog wel in de ontwikkelfase. Sommige apparaten, zoals de vuilwaterpomp en zware trilstampers zijn ten tijde van de pilot nog niet in ZE variant beschikbaar. De asfaltset waarmee gewerkt werd is er een op een waterstofverbrandingsmotor. Dit gaf veel logistieke uitdagingen, waarbij ondertussen meer en betere elektrische varianten op de markt zijn.
- De bouwaansluiting was in eerste instantie op 3x60A voorzien, maar tijdens de aanvraagfase bleek een zwaardere aansluiting (3x80A) gewenst. De tijdigheid van aanvragen is een punt van aandacht.
- Ook met de zwaardere bouwaansluiting bleek de zwaarste kraan niet voldoende lang te kunnen werken, een extra opslagbatterij bleek nodig om tijdens de middagpauze de kraan extra op te laden.

- De planning liep vertraging op door externe omstandigheden (PFOS). De projectkosten namen hierdoor fors toe, doordat het schaarse en duurdere ZE-materieel een paar weken stil kwam te staan.
- Aanpassing van planning en bouwproces kan helpen en zal in sommige gevallen nodig zijn om de transitie naar volledig ZE te realiseren. Ook de kennis op het gebied van elektrotechniek op de bouwplaats dient vergroot te worden.

Vervolg

In het nieuwe programma van rioolvervanging voor de periode 2024-2028 is de eis gesteld dat al het materieel onder de 56 kW zero-emissie dient te zijn, waarbij voor grotere materieelstukken op basis van gunningscriteria en een passende vergoeding voor de meerkosten een grote vervolgstap naar zero-emissie wordt gezet. In de buurt van Natura2000-gebied wordt volledig ZE gevraagd, wat op basis van de ervaring in Rozenburg mogelijk lijkt te zijn.

Rotterdam dient als ondertekenaar van het SEB-convenant op het hoge ambitieniveau veel inspanningen in de transitie te leveren. Zo worden in alle inkoopcontracten nu ZE-eisen opgenomen en werken we samen met netwerkbeheerder en opdrachtnemers aan verschillende laadoplossingen, zoals de bouwlaadpas, snellaadpleinen en toegang tot stroompunten bij metro en tram, evenemententerreinen, gemalen en bruggen. Nieuwe pilotprojecten bij asfaltvernieuwing, kademuuren, sloop en projectontwikkeling in de woning- en utiliteitsbouw worden gestart.

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 pilot is afgerond en de resultaten zijn te vinden in het eindrapport. Dit eindrapport over deze pilot is te vinden op:

<https://platformwov.nl/media/4cdjqdsy/hei210130-hugo-de-grootstraat-arnhem-eindrapport-v4.pdf>

Pilotproject Provincie Gelderland

De provincie Gelderland voert het project N346 Schakel Achterhoek-A1 uit. In dit project wordt nieuwe infrastructuur inclusief een nieuwe brug over het Twentekanaal aangelegd. Binnen het project is in de aanbestedings-/ en uitvoeringsfase een pilot uitgevoerd met betrekking tot de mogelijke inzet van zero-emissie mobiele werktuigen in de uitvoeringsfase.

Tijdens de aanbesteding is met alle marktpartijen gesproken over welke inzet van zero-emissie mobiele werktuigen mogelijk en realistisch is. De meerkosten van de inzet zouden grotendeels worden gefinancierd.

In de uitvoering is door aannemer BAM de daadwerkelijke inzet vastgelegd, en zijn de ervaringen en leerpunten voor de toekomst opgeschreven.

De korte conclusies zijn dat de beschikbaarheid van grote zero-emissie mobiele werktuigen op dit moment nog erg beperkt is. Daarbij zijn er in Nederland veel initiatieven om de inzet van zero-emissie mobiele werktuigen te stimuleren, door bijvoorbeeld onderdeel te maken van gunningscriteria, waardoor er tussen projecten een behoorlijke concurrentie is om de mobiele werktuigen op hun project in te zetten. Er geldt in dat geval hoe groter het belang - bonus of boete - hoe groter de kans dat men de zero-emissie mobiele werktuigen wel op het project krijgt. Deze pilot had hier ook last van, aangezien het belang voor de aannemer minder groter was omdat hier sprake was van een pilot.

Het regelen van de bouwaansluitingen is ook een erg moeizaam proces geweest. Ondanks dat deze tijdig waren aangevraagd, heeft dit veel te lang geduurd. Dit is een landelijk probleem, maar het voorkomt wel een goed inzet van zero-emissie mobiele werktuigen. Tevens hebben de onderzoeksbureaus die onderzoek moeten doen naar het daadwerkelijke verschil van emissie te weinig capaciteit om de vraag naar onderzoeken op dit moment aan te kunnen. Tot slot, is het voor de aannemer wennen om tijdens de werkzaamheden continu rekening te houden met de oplaadmomenten en -tijd van de accu. Dit zal door ervaring en betere accu's en snellere laadtijden in de toekomst voor minder problemen zorgen.

De uitgebreide lessons learned kunnen, in de vorm van een eindrapportage, op korte termijn worden gedeeld.

Pilotproject gemeente Utrecht

Maatregelen tegen vervuilende (bouw)werktuigen

In de gemeente Utrecht werken we sinds 2022 aan een project gericht op twee belangrijke maatregelen voor het verminderen van de uitstoot van mobiele (bouw)werktuigen. De initiële doelen waren:

- Het weren van de meest vervuilende mobiele (bouw)werktuigen die lager zijn dan Fase IV vanaf 2022, wat neerkomt op een verbod op materieel tot en met Fase IIIb;
- Het terugbrengen van stationair draaien, omdat stationair draaiende werktuigen meestal (veel) meer uitstoten dan werkende werktuigen.

Handhaving van Stationair draaien

Het handhaven van het verbod op stationair draaien is lastig, tijdrovend en kostbaar, omdat effectief toezicht langdurige aanwezigheid van een inspecteur vereist. Inspecteurs kunnen alleen momentopnames maken, waardoor het eenvoudig is om de motor van bouwvoertuigen aan of uit te zetten en heterdaadbetrapping moeilijk is. De beperkte capaciteit en middelen maken langdurig toezicht onrealistisch. Bovendien kan de machinist de limiet van het start/stop-systeem eenvoudig aanpassen, wat de effectiviteit van de maatregel beperkt. Hierdoor is besloten om de ambitie voor een verbod op dit onderdeel niet door te zetten.

Juridische Plaatsing van het Verbod

Het juridisch adviesbureau AKD heeft onderzocht in welke publieke sturingsinstrumenten het verbod op vervuilende werktuigen het beste past. Dit bleek in het Omgevingsplan te zijn. Vanwege het uitstellen van de uitrol van het Omgevingsplan naar 2024 heeft het project enige tijd stilgelegen.

Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)

In de tussentijd is het convenant SEB (Schoon en Emissieloos Bouwen) in oktober 2023 getekend door de gemeente Utrecht. Dit convenant is opgedeeld in verschillende ambitieniveaus. Het minimumniveau is toe te passen in de omgevingswetgeving, waardoor werktuigen tot en met Fase IIIa en na 2025 voor sommige vermogens ook tot en met Fase IIIb kunnen worden geweerd op basis van de stikstofemissiereductieplicht. In juni 2024 heeft de gemeente Utrecht dit ook als handhavingskader op de website gepubliceerd, waardoor de gemeente handhavend kan optreden voor deze faseklasse.

Voor het vaststellen van een verbod tot en met Fase IIIb in het Omgevingsplan van de gehele gemeente is de redelijkheid van de planregel essentieel. Daarom heeft de gemeente in het voorjaar van 2024 een onderzoeksbureau de opdracht gegeven om de precieze extra luchtkwaliteitswinst ten opzichte van het convenant SEB te onderzoeken en de maatschappelijke en economische consequenties voor verschillende sectoren in kaart te brengen. We wachten momenteel op de uitkomsten van dit onderzoek.



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, 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 decentrale 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. Ieder jaar worden 3 of 4 bijeenkomsten gehouden.

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*. Deze resultaten zijn in de themagroep gedeeld, waarna gewerkt is aan een model tekst voor scherp vergunnen die provincies of gemeenten kunnen opnemen in hun VTH-nota. Lokaal beleid geeft vergunningverleners steun bij het onderbouwen van hun eisen in vergunningen.

Het Rijk werkt ook aan andere 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. In 2023 en 2024 zijn (op verzoek) verschillende provincies bezocht om ze te ondersteunen bij de uitvoering van de SLA maatregelen industrie. Verder zijn cursussen gegeven voor medewerkers van provincies en hun omgevingsdiensten, waarbij de opkomst hoog was. Deze gingen over generieke emissie-eisen in Rijksregels, over meten en over juridische mogelijkheden om streng te vergunnen.

De themagroep richt zich inmiddels ook op het onderwerp toezicht en handhaving. RHDHV heeft het rapport: Voorverkenning Toezicht & Handhaving (T&H) Schone Lucht Akkoord (SLA) industrie. opgesteld, waarin is opgenomen welke eenvoudige mogelijkheden er zijn om handhaving en toezicht te ondersteunen. Binnen de themagroep worden twee acties concreet opgepakt.

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](#)) en hiervoor is een handreiking opgesteld. Verder kan het bevoegd gezag ervaringen opgedaan in het vrijwillig spoor, in de themagroep delen.

De bovengenoemde producten zijn terug te vinden op de onderstaande webpagina's:

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-industriele-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)
Handreiking financiële stimulering van milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen die beter presteren dan de best beschikbare techniek die gebruikelijk zijn binnen een branche.	Handreiking financiële stimulering voor vergunningverleners
Voorverkenning naar mogelijkheden om met toezicht en handhaving emissiereductie te bereiken, 27 juni 2022	Voorverkenning Toezicht &Handhaving (T&H) SLA



Houtstook

Pilot stookverbod bij een RIVM-stookalert:

In 2021 is een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om een stookverbod in te voeren tijdens een stookalert van het RIVM. Juridisch is dit uitgewerkt, maar verdere detaillering en aanpassing aan de Omgevingswet was noodzakelijk. Amersfoort is de eerste SLA-gemeente die een stookverbod bij ongunstige weersomstandigheden (gebaseerd op de stookwijzer) in gaat voeren in 2025. Er zijn ook gemeenten, bijvoorbeeld Voorst, die niet aangesloten zijn bij het Schone Lucht Akkoord maar wel een dergelijk verbod hebben ingesteld of die van plan zijn om zo'n verbod in te stellen.

Een belangrijke uitkomst van deze pilot is dat een stookverbod op basis van een RIVM-stookalert op basis van de oude wetgeving juridisch ingewikkeld was. De belangrijkste reden hiervoor is dat de reikwijdte van een stookalert te breed is, waardoor het moeilijk is om het stookverbod voor een specifieke situatie te rechtvaardigen. Een stookalert is namelijk van toepassing als de weersomstandigheden in meer dan de helft van een provincie ongunstig zijn voor houtstook. Dan geldt voor de hele provincie een stookverbod. Dat maakt het noodzakelijk om aan te tonen dat het stookverbod gerechtvaardigd is voor de specifieke locatie waar iemand hout stookt. Iemand moet in het deel van de provincie stoken waar de weersomstandigheden ongunstig zijn. Dat is zeer lastig. Het advies is daarom om een stookverbod niet op het stookalert te baseren, maar op de stookwijzer. De stookwijzer geeft op postcode-4 niveau advies wanneer (gezien de weersomstandigheden) zeker niet gestookt zou moeten worden. Dit kan op basis van een code rood maar ook op basis van een code oranje en code rood.

Vanaf 1 oktober 2023 staat de Stookwijzer op de [Atlas Leefomgeving website](#). Het RIVM werkt momenteel aan de verbetering van het instrument. In juni 2024 is [de Minister](#) akkoord gegaan met de aanbevelingen vanuit het RIVM voor het verbeteren van de Stookwijzer. Zo hebben ze voorgesteld om de criteria aan te passen (gebaseerd op daadwerkelijke overlast) en verbeterde functionaliteiten (zoals vaste tijdsblokken van zes uur en een tijdig advies over de weersomstandigheden, zodat mensen er in hun planning rekening mee kunnen houden). Daarnaast wordt in 2024 nog een app-versie van de Stookwijzer gelanceerd. Gemeenten kunnen op basis van dit instrument een stookverbod afkondigen als de weersomstandigheden ongunstig zijn voor houtstook.

Binnen deze pilot zijn juridische blauwdrukken met voorbeeldregels uitgewerkt voor het Omgevingsplan van gemeenten die beleid willen maken op het gebied van houtstook. De voorbeeldregels geven verschillende mogelijkheden voor de invulling van houtstookbeleid. Deze blauwdrukken zijn terug te vinden op de [Schone Lucht Akkoord website](#). Het reeds bestaande handhavingsprotocol zal nog worden bijgewerkt, zodat het toepasbaar is onder de Omgevingswet. De resultaten en producten van deze pilot worden gedeeld met SLA-partners zodat deze dat ook kunnen toepassen.

In 2023 zijn er ook communicatie draaiboeken en materiën uitgewerkt voor gemeenten die geïnteresseerd zijn in het instellen van een stookverbod tijdens code rood van de Stookwijzer. Deze stukken zijn gepubliceerd op de website van het Schone Lucht Akkoord Deze documenten met betrekking op communicatie kunnen door gemeenten ook gebruikt worden om de Stookwijzer bekender te maken en te promoten zodat mensen op vrijwillige basis af kunnen zien van houtstook als de weersomstandigheden ongunstig zijn.

Deze pilot is in 2023 geëindigd en heeft geleid tot de volgende producten:

Product	Link
Hulpmiddelen aanpak houtstook – Schone Lucht Akkoord: <ul style="list-style-type: none">• Houtstookbeleidsregel, voorbeeld Rotterdam• Werkinstructie toezicht en handhaving, voorbeeld• Juridische mogelijkheden om een stookverbod op te leggen tijdens het stookalert	<ul style="list-style-type: none">• Houtstook van particuliere huishoudens - Schone lucht akkoord• Denkrichtingen voor houtstookregels in het omgevingsplan - Schone lucht akkoord

Product	Link
<ul style="list-style-type: none"> • RIVM-memo uitgangspunten voor het stookalert (m.n. relevant i.k.v. juridische analyse/beleidsregel onder huidig recht en bij het huidige stookalert) • Rapport 'Sturen op houtstook in het omgevingsplan' met juridische voorbeeldregels die gemeenten in het omgevingsplan kunnen opnemen. • Communicatiedraaiboek 'Stookverbod bij een code rood van de Stookwijzer' 	
<p>Samenwerkruimte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Samenvatting van de pilotresultaten t.b.v. Stuurgroep SLA • Juridische analyse van Pels Rijcken i.r.t. conceptbeleidsregel Rotterdam (second opinion), 	<ul style="list-style-type: none"> • Documenten Stuurgroep Schone Lucht Akkoord; Bijlage 5: Nota voor Stuurgroep SLA pilot stookverbod tijdens een stookalert def.pdf • Pilots houtstook Schone Lucht Akkoord
<p>Notitie Handhaving Stookverbod (Mogelijkheden tot toezicht en handhaving tijdens een stookverbod op te leggen tijdens het stookalert)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Word document



Landbouw

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

1. Het ontwikkelen van een aanpak voor het beter benutten van al aanwezige emissie-reducerende technieken.
De Rijksoverheid, provincies en gemeenten verkennen hoe de effectiviteit van bestaande technieken kunnen worden versterkt. Gemeenten en provincies nemen maatregelen om, waar nodig, het toezicht en handhaving te versterken. De Rijksoverheid ondersteunt gemeenten en provincies hierbij.
Dit omvat kennisoverdracht- en uitwisseling door Rijk, provincies en gemeenten over emissie-reducerende technieken bij de ondernemer, de agrarisch adviseurs, toezichthouders en vergunningverleners. De Rijksoverheid onderzoekt op basis van nieuwe technieken die beschikbaar zijn gekomen of emissie-eisen voor ammoniak en fijn stof aan stallen kunnen worden aangescherpt.
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.
Hiervoor is door het Rijk experimenteerruimte gecreëerd, mede vooruitlopend op de Omgevingswet. Met ingang van de inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn deze experimenten komen te vervallen (er is wel overgangsrecht). Onder de Omgevingswet is het ook mogelijk om als bevoegd gezag experimenteerruimte aan te vragen bij BZK.
 - a. **Crisis- en herstelwet (Chw) (art 7af) -experiment aanpak bestaande situaties⁸**: Het Chw-experiment geeft gemeenten in de deelnemende provincies onder andere meer mogelijkheden om emissiereductie uit (bestaande) stallen te realiseren (geur, ammoniak en fijn stof).
 - b. **Chw experiment innovatieve stalsystemen (art. 7ae)⁹**: geeft het bevoegd gezag in deelnemende provincies de mogelijkheid om innovatieve stallen goed te keuren die niet op de RAV lijst staan in combinatie met doelvoorschriften en meten.
3. Bouwsteen voor de aanpak ontwikkelen via instrumenten uit de Omgevingswet.
Er wordt invulling aan 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. Dit als voorbeeld voor andere gemeenten/regio's.

Toezicht en handhaving luchtwassers

Ten behoeve van het beter benutten van bestaande technieken zijn in 2021 en 2022 de volgende tools ontwikkeld:

- E-learning luchtwassers: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/landbouw/nieuws/nieuws-landbouw/landbouwnieuws/learning-luchtwassers/>
- Luchtwassercheck, ontwikkeld door provincie Overijssel, Omgevingsdienst Twente en Omgevingsdienst IJsselland: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/landbouw/luchtwassers/eisen-gebruik/gebruik/tools/>

In 2022 en 2023 hebben deskundigenbijeenkomsten plaatsgevonden met veehouders, luchtwasserfabrikanten, toezichthouders, vergunningverleners en TAP-leden, waarin mogelijke maatregelen om luchtwassers beter te laten werken zijn geïnventariseerd en beoordeeld op kansrijkheid. In het komende jaar gaan het ministerie van I&W en RWS-IPLO bevorderen dat veehouders en bevoegde gezagen de meest kansrijke maatregelen in de praktijk gaan uitproberen. RWS-IPLO wil de resultaten van deze experimenten verwerken in een handreiking voor veehouders en toezichthouders.

RWS/Infomil/IPLO heeft samen met ODNL, Omgevingsdienst Regio Utrecht, Omgevingsdienst Brabant-Noord en Omgevingsdienst Twente een Kennisplatform luchtwassers en een Kenniskring Luchtwassers opgezet. De kenniskring bestaat uit meer dan honderd toezichthouders, vergunningverleners en juristen en is vanaf september 2022 drie keer bijeengekomen.

⁸ [Geur, ammoniak, fijnstof en Schone Lucht Akkoord \(artikel 7af\) - Kenniscentrum InfoMil](#)

⁹ [Innovatieve stalsystemen \(artikel 7ae\) - Kenniscentrum InfoMil](#)

Metingen en inzicht

De provincie Noord-Brabant doet onderzoek naar de werking van combiluchtwassers in relatie tot de gehele bedrijfsvoering. Het doel is om over een periode van twee jaar een aanpak te ontwikkelen, waarmee bestaande biologische combi-luchtwassers in varkenshouderijbedrijven in Noord-Brabant beter benut kunnen worden voor ammoniak- (secundair fijnstof) en geurverwijdering, zodat deze aanpak landelijk ingezet kan worden om de emissie van ammoniak en geur te verminderen en zo de luchtkwaliteit te verbeteren.

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.

Ook levert dit project een kans om een nieuwe methodiek van geur meten, de chemisch-analytische meetmethode, bij bestaande bedrijven te testen. De resultaten van deze nieuwe manier van meten wordt vergeleken met dezelfde monsters die naar een klassiek geurlab worden gestuurd. Wanneer de metingen en maatregelen geanalyseerd zijn, worden de resultaten vertaald naar een handleiding. Deze komt naar verwachting begin 2025 beschikbaar voor alle SLA deelnemers, zodat zij hun eigen luchtwassers beter kunnen benutten.

Ook de provincie Limburg heeft een eigen meetnet luchtkwaliteit waar onder andere fijnstof wordt gemeten. De herinrichting van het meetnet bestaat onder andere uit de toevoeging van twee nieuwe meetlocaties voor fijnstof waarmee ook de ontwikkelingen in de veehouderij en de grensstreek de komende jaren nauwgezet gevolgd kunnen worden. Het gaat hier om de aandachtsgebieden intensieve veehouderij (Nederweert) en de grensoverschrijdende effecten vanuit Wallonië (Eijsden).

Bedrijfsontwikkelingsplannen

De regio Food-Valley is aan de slag met een pilot over bedrijfsontwikkelplannen van pluimveehouders. Deze bedrijfsontwikkelplannen gaan in op het gebruik van ver(der)gaande fijnstoftechnieken in de stal. Hier heeft de regio een SPUK-bijdrage voor ontvangen. In het kader van de pilot is gesproken met 8 ondernemers. Uit de pilot blijkt dat het FEP voldoet aan de verwachtingen, namelijk dat het een prikkel vormt om na te denken over toekomstplannen en dat het daarbij inzicht geeft over verloop van emissies op bedrijfsniveau en effecten en kosten van emissiereducerende maatregelen op bedrijfsniveau. In de zomer van 2023 heeft het PEV de eindrapportage van de SLA-pilot FEP opgeleverd¹⁰.

Strenger vergunnen

Het Rijk heeft opdracht gegeven om de juridische mogelijkheden in beeld te brengen voor het stellen van strenge emissiegrenswaarden naar de lucht voor veehouderijen. Dit heeft geresulteerd in het [rapport juridische mogelijkheden strenger vergunnen in de veehouderij branche- Schone lucht akkoord](#). Het rapport gaat onder andere in op de instrumenten die de Omgevingswet hiervoor biedt, maar ook wat onder de huidige regelgeving mogelijk is. In het rapport zit ook een *standaardtekst voor de VTH-nota*, die gemeenten kunnen gebruiken voor hun eigen beleid.

Pilot 'scherper vergunnen' (trekker gemeente Ede / Foodvalley)

Onderzoeksbureau KokxDeVoogd heeft de opdracht gekregen voor de uitvoering van een onderzoekstraject naar scherper vergunnen van veehouderijen in de Regio Foodvalley. De uitwerking richt zich allereerst op de werkprocessen die nodig zijn om scherper vergunnen in de praktijk toe te passen. Focus ligt hierbij op de uitvoerende organisaties Omgevingsdienst de Vallei (OddV) en Omgevingsdienst regio Utrecht (ODRU). Onderzocht wordt in hoeverre bestaande werkprocessen zich lenen voor scherper vergunnen en waar nodig zullen ook nieuwe werkprocessen worden verkend. Daarnaast dient aandacht te zijn voor wat dergelijke werkwijzen op organisatorisch vlak (kennis, capaciteit, financiën) betekenen voor de omgevingsdiensten. Dit betekent ook: wat hebben de omgevingsdiensten (aanvullend) nodig om deze nieuwe werkwijze goed in te richten en uit te voeren. Deze concretisering moet verankerd kunnen worden in het VTH-beleid, en hiervoor zijn duidelijke teksten nodig. Verwachting is dat het onderzoeksrapport eind van dit jaar gereed is.

¹⁰ [Eindrapportage project fijnstof emissie plan \(praktijkcentrumemissiereductie.nl\)](#)



Binnenvaart en havens

Pilots Walstroom

Walstroom pilot Tilburg: Industriehaven Tilburg (zijarm van Wilhelmina kanaal).

Doel: Het realiseren van een walstroompunten als onderdeel van de energietransitie en gebiedsontwikkeling van de locatie. Momenteel lopen gesprekken met de betrokken bedrijven (Barge Terminal, logistieke bedrijven).

Walstroom pilot Papendrecht: Kooihaven.

Doel: Het realiseren van twee walstroompunten als onderdeel van de energietransitie en gebiedsontwikkeling Kooihaven. Daarnaast wordt ook gekeken naar de koppeling met de ambitie om een laadplein ten behoeve van trucks nabij Kooihaven neer te zetten. Het projectplan is in concept gereed.

Pilot toepassing emissielabelsysteem Rotterdam en Nijmegen

Doel: toepassing uniforme systematiek van gedifferentieerde tarieven en kortingen (emissielabelsysteem) om binnenvaart te verduurzamen. Start begin 2024, in voorbereiding. De start is afhankelijk van de ondertekening van een convenant.

Pilot pleziervaart Piushaven, Tilburg

Gemeente Tilburg voert een SPUK SLA-pilot uit die zich onder meer richt op emissiereductie bij watergebonden en -verbonden bronnen in de Piushaven (zoals woonschepen, rondvaartboten, sloepen etc.). Doel is om walstroominstallaties te renoveren en pleziervaart in de Piushaven te elektrificeren.

Emissieloos werkschip De Buffel

Provincie Overijssel laat met ondersteuning van SPUK SLA een werkschip bouwen met waterstofbrandcel als aandrijving, en is daarmee launching customer. Gunning van de bouw is verwacht in juli 2023, oplevering in 2024.

Emissievrije IJ-veren Amsterdam

Gemeente Amsterdam gaat vier nieuwe elektrische veerboten op het IJ gebruiken, die volgend jaar drie dieselponten zullen vervangen.



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 luchtkwaliteitsmaatregelen. 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.

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

Pilot provincie Noord-Brabant (dit is de beschrijving van vorig jaar, er is geen nieuwe beschrijving ontvangen)

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 Tilburg

In Tilburg meet de gemeente samen met een groep inwoners de luchtkwaliteit met sensoren gericht op fijnstof. Het project wordt gedraaid door Bibliotheek Midden Brabant en Ontdektstation013. In enkele bijeenkomsten met geïnteresseerden inwoners zijn in totaal 4 wijken gekozen waar de metingen gaan plaatsvinden. Twee wijken in het 1e jaar en twee wijken in het 2e jaar. Voor de zomer zijn de meetstations met de betrokken inwoners in elkaar gezet en geplaatst. Momenteel staan de sensoren in de Blaak en in het Centrum opgesteld. Er zijn 10 sensoren per wijk. Ook is er 1 centrale sensor aangeschaft, die in beide wijken een half jaar geplaatst wordt. Het RIVM is betrokken en organiseert een workshop over de Samen Analyseren Tool van het RIVM, waarin burgers met behulp van de online tool hun eigen data gaan analyseren. Ook wordt in deze workshop uitgelegd wat de data betekent en hoe men hier mee om kan gaan. Na 1 jaar worden de resultaten geanalyseerd met de betrokken bewoners en gedeeld met de betrokken partijen. De sensoren worden nagekeken en gaan naar twee nieuwe wijken.

Het project is in 2024 gestart en heeft een looptijd van 2 jaar.

Pilot provincie Zeeland

Snuffelfietsproject

Provincie Zeeland is in 2020 gestart met het Snuffelfietsproject waarbij inwoners van Zeeland met een fijnstofsensoren kunnen rondfietsen en luchtkwaliteit kunnen meten. Aan de hand van dit project hopen wij bij de inwoners van Zeeland meer bewustwording voor goede luchtkwaliteit te creëren. Momenteel fietsen er nog ruim 30 deelnemers aan het project rond met een fijnstofsensoren. Ook in 2024 heeft een bijeenkomst voor de deelnemers plaatsgevonden waarbij ervaringen zijn uitgewisseld en de GGD een presentatie heeft verzorgd over luchtkwaliteit en gezondheid. Wij merken dat een groot deel van de deelnemers erg betrokken is geraakt met het project.

Scholenvoer

Ook onder scholieren willen wij als Provincie Zeeland bewustwording van het belang van goede luchtkwaliteit creëren. Dit doen wij door middel van een scholenvoer. Hierbij fietsen klassen van

middelbare scholen (3HAVO-VWO) gedurende een periode van ongeveer drie maanden rond met een fijnstofsensoren en leren zij over fijnstof en de effecten daarvan op de gezondheid .

De afgelopen jaren hebben wij zelf de regie gevoerd over dit scholenproject. Komend schooljaar (2024-2025) dragen wij het scholenproject over aan de organisatie GLOBE. Zij zullen het project gaan uitvoeren bij vier middelbare scholen in Zeeland. Hierbij leveren zij een opdracht, verzorgen gastlessen en bieden ondersteuning bij het gebruik van de fijnstofsensoren. Provincie Zeeland blijft het scholenproject financieren en organiseert in overleg met de scholen de eindpresentaties van de leerlingen.

Pilot gemeente Rotterdam

De aanleiding van het project 'De Luchtclub' was om gehoor te geven aan zorgen en vragen over luchtkwaliteit vanuit verschillende bewoners van Rotterdam en omdat er al individuele meetprojecten in de stad actief waren (geweest). Het bleek nog niet zo eenvoudig om een bedrijf te vinden dat voldoende sensoren kon leveren met de juiste specificaties. Een van de voorwaarden was dat de sensor data van voldoende kwaliteit kon leveren zodat de dat ook op het samen metenportal van het RIVM kon worden gepubliceerd. Na de aanbestedingsprocedure is in april 2020, tijdens de coronapandemie, gestart met de pilot in de gemeente Rotterdam. Vanwege de pandemie zijn er online bijeenkomsten georganiseerd om de deelnemers te informeren over het project en te instrueren over het gebruik van de sensor. Als snel bleek dat er behoefte was aan meer informatie of toelichting en zijn er online twee wekelijks bijeenkomsten georganiseerd in de vorm van een vragenuurtje.

Naar aanleiding van veel voorkomende vragen zijn er twee factsheets ontwikkeld met daarin de belangrijkste informatie rondom luchtkwaliteit. De eerste gaat in op wat fijnstof precies is en hoe Rotterdamse beleid over luchtkwaliteit in elkaar zit. De tweede ging over hoe je luchtverontreiniging inzichtelijk maakt door te meten en te modelleren, en wat de gezondheidseffecten van slechte lucht zijn.

Voor elke deelnemer zijn er tweemaal persoonlijke rapportages gemaakt. Een tussentijdse rapportage en een eindrapportage. Deze rapportages gaven een uniek beeld van de data van hun eigen sensor en een vergelijking met de andere sensoren in hun buurt, en met de resultaten van de officiële meetstations. Dit gaf een op maat gemaakte inkijk in de lokale luchtkwaliteit. Deze rapportages zijn ontwikkeld en verspreid samen met de DCMR en data scientists van de gemeente Rotterdam.

Op het hoogtepunt in 2022 waren er rond de 700 deelnemers. In de looptijd van het project zijn er deelnemers gestopt vanwege diverse redenen zoals verhuizing of verminderde interesse. De sensoren waren in bruikleen uitgegeven en dat betekende dat sensoren weer teruggestuurd konden worden aan de gemeente zodat de sensoren hergebruikt konden worden. In november 2023 is het project afgesloten met een slot bijeenkomst. Diegene die nog geïnteresseerd waren om te blijven meten konden hun sensor behouden. De gemeente heeft met de afsluiting in november 2023 geen actieve rol meer maar wilde nog wel ondersteunen bij het opzetten van een meetgroep(en). Het opzetten van deze lokale meetgroep is vertraagd doordat de oorspronkelijke leverancier van de sensoren faillissement heeft aangevraagd en er een doorstart moest worden gemaakt. De leverancier heeft namelijk nog een rol met de uitwisseling van de data en het samen meetplatform. . Een concrete maatregel of aanpak is niet uit het project van de luchtclub gekomen, met name omdat de luchtverontreiniging die lokaal wordt gemeten (PM_{2.5}) geen grote verschillen vertoont en niet afwijkt van de informatie uit het (landelijke) meetnet. Het is tot op heden echter niet gelukt duidelijk lokale bronnen te kunnen onderscheiden. Er is geëxperimenteerd met het aanvullen van de sensordata met lokale observaties (met name met betrekking tot houtstook of barbecue), maar de analyse van de sensordata samen met deze aanvullingen - die is gedaan door het RIVM en de DCMR - gaf geen eenduidige conclusie over de bijdrage van houtstook aan lokale luchtvervuiling. De data analyse door het RIVM en de DCMR is nog gaande, en richt zich nu op het onderscheiden van ruimtelijke/periodieke verschillen in de stad aan de hand van sensordata.

Eind 2024 zal duidelijk worden op welke wijze een vervolg mogelijk is. De gemeente en ook de DCMR kunnen daarbij ondersteunen.

Pilot gemeente Eindhoven (dit is de beschrijving van vorig jaar, er is geen nieuwe beschrijving ontvangen)

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 ontwikkeling van de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied, het platteland en door de luchtvaart.

Pilot regio Foodvalley

Snuffelfietscampagne: Gemeente Ede zal in het schooljaar 2024 - 2025 samen met een aantal andere gemeenten in de regio snuffelfietsprojecten op middelbare scholen steunen. Hiermee wordt aangesloten op de landelijke snuffelfietscampagne vanuit het SLA. Deze projecten zijn een laagdrempelige manier om bewustwording onder scholieren rondom het belang van schone lucht te stimuleren. Daarnaast betrekken deze projecten burgers actief bij de wetenschap en geeft hen interessante inzichten in de dagelijks kwaliteit van hun gezondheid en lokale omgeving.

In de pilot 'citizen science participatie' als onderdeel van de regiodeal FoodValley wordt gebruik gemaakt van burgermeetnetwerken voor het meten van fijnstof.

In de Regio FoodValley (Provincies Gelderland en Utrecht en een aantal gemeenten in de regio waaronder Ede en Barneveld) is een meetnet uitgerold voor omgevingsmetingen naar fijnstof en ammoniak. Het meetnetwerk is gekoppeld aan landbouw, meer informatie is te vinden op: <https://metenluchtkwaliteitfoodvalley.nl/>.

Pilot gemeente Maastricht

In het kader van bewustwording is gemeente Maastricht al een aantal jaar bezig met luchtlessen bij de bovenbouw (groep 7 en 8) 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.

De lessen die voor kinderen zijn ontwikkeld geven de kinderen meer inzicht in luchtkwaliteit en hoe hun eigen handelen hier invloed op heeft. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het te voet of met de fiets naar school of de sportvereniging gaan in plaats van met de auto gebracht worden. Maar ook de invloed van alle activiteiten in en om het huis (houtkachel, bbq-en op houtskool, het aansteken van kaarsen). Door kinderen bewust te maken beïnvloeden we ook indirect de ouders van deze kinderen. De lespakketten worden gemaakt in samenwerking met het CNME.

Door de pilot creëren we een doorlopend programma vanaf groep 5/6 van de basisschool dat doorloopt tot het moment dat de jongeren zelf een mobiliteitskeuze gaan maken. In het SPUK-SLA-project Autoloze generatie sluiten we op deze pilot aan en proberen we de mobiliteitskeuze van jongeren op een positieve manier te beïnvloeden en hopen we dat de jongeren kiezen voor stappen, trappen en openbaar of elektrisch vervoer in plaats van een "gewone" auto. Door de kinderen van jongs af aan bewust te maken van de noodzaak van schone lucht hopen we dat deze laatste stap eenvoudiger gemaakt wordt.

Het project heeft de volgende eindproducten:

- Lespakket groep 5 en 6 (is afgerond)
- Lespakket groep 7 en 8 (Deze wordt al sinds 2017 gebruikt op scholen in Maastricht). Mobiele tentoonstelling luchtkwaliteit die gebruikt kan worden op scholen, maar ook tijdens andere evenementen. (De tentoonstelling is gereed en heeft van 15 december 2023 tot 7 april 2024 in het Centre Ceramique gestaan. Daarna is de tentoonstelling gebruikt bij luchtlessen voor diverse scholen in Maastricht. Op dit moment heeft gemeente Eindhoven laten weten de tentoonstelling te willen lenen in het najaar van 2024).

Start en looptijd

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

Gemeente Maastricht – Autoloze generatie

In 2023 is in opdracht van gemeente Maastricht het driejarige SPUK-SLA-project 'Een autoloze generatie' gestart. Het project draagt bij aan het stimuleren van schone en actieve mobiliteit in Maastricht. Specifiek richt dit project zich op jongeren die voor een aantal levensveranderende gebeurtenissen staan, zoals de overstap van de middelbare school naar vervolgonderwijs of het krijgen van een nieuwe baan. Het doel van het project is het ontdekken van effectieve activiteiten

die ervoor zorgen dat, zodra jongeren meer mogelijkheden krijgen om zichzelf te verplaatsen, zij blijven kiezen voor fiets en/of ov. We spelen gericht in op drie momenten waarop zij meer verplaatsingsmogelijkheden krijgen, namelijk het moment rond 14/15 jaar als ze het scootrijbewijs gaan overwegen, het moment dat ze de overstap maken van de middelbare school naar het vervolgonderwijs en het moment dat ze stage gaan lopen (vaak ook een opstap naar de eerste baan). Het zijn namelijk dit soort momenten waarin de voorkeur voor verplaatsingsmogelijkheden wordt heroverwogen.

In 2023 hebben we de onderzoeksfase doorlopen met als onderdeel het raadplegen van bestaande theorie, een eerste analyse van de doelgroepen en het interviewen van experts op het gebied van gedragsverandering en levensveranderende gebeurtenissen.

In 2024 zijn we gestart met de doelgroep- en interventiefase. In deze fase hebben we contact gelegd met scholen, zijn we een concrete samenwerking aangegaan met een middelbare school en het mbo in Maastricht en heeft er een extra verdiepingsslag van de doelgroepen plaatsgevonden door te gast te zijn bij luchtlessen, enquêtes uit te zetten onder studenten en starters in Zuid-Limburg en door interviews af te nemen bij de leerlingen van de middelbare school en het mbo.

In de rest van 2024 staat het ontwikkelen van activiteiten en het uitrollen van de eerste activatie(s) centraal. In verschillende focusgroepen en co-creatie sessies benutten we hiervoor de input van de scholen en hun leerlingen. Deze samenwerking en het verstevigen daarvan is van wezenlijk belang voor een goeie inzet van de activatie en de kans van slagen.

In 2025 gaat de uitrol van interventies door en start de monitoring en evaluatie fase. In dit laatste jaar toetsen we het effect van de activatie(s) en borgen en delen we de kennis die we hebben opgedaan.

Bijlage 2. Overzicht deelnemers en ingediende uitvoeringsplannen

Deze bijlage bevat een overzicht van deelnemers en of zij wel of niet een uitvoeringsplan hebben ingediend in de afgelopen jaren. Alleen deelnemers die zicht vóór januari van het voorgaande jaar hebben aangesloten bij het SLA, zijn verplicht een uitvoeringsplan in te dienen. Bijvoorbeeld, als een deelnemer zich in augustus 2022 bij het SLA heeft aangesloten, is deze niet verplicht om een uitvoeringsplan in te dienen tot maart 2024. Deelnemers kunnen uiteraard wel eerder een uitvoeringsplan indienen. Een aantal deelnemers heeft dat ook gedaan, zoals te zien is in onderstaande tabel.

De tabel hieronder geeft een overzicht van de deelnemers van het SLA en wanneer zij een uitvoeringsplan hebben ingeleverd. De kleur van het vakje geeft aan of een plan wel of niet is ingeleverd dat jaar en of dat wel of niet verplicht was. De kleuren worden hieronder toegelicht:

- Een groen vakje betekent dat de deelnemer een uitvoeringsplan heeft ingeleverd en dat de deelnemer in dat jaar ook verplicht was om dat te doen.
- Een rood vakje betekent dat de deelnemer geen uitvoeringsplan heeft ingeleverd terwijl de deelnemer daar dat jaar wel toe verplicht was.
- Een blauw vakje betekent dat de deelnemer wél een uitvoeringsplan heeft ingeleverd terwijl de gemeente daar nog niet toe verplicht was.
- Een wit vakje betekent dat de organisatie tijdens die ronde nog geen uitvoeringsplan hoefde in te leveren.

Organisatie	2021	2022	2023	2024
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat	Green	Green	Green	Green
Provincie Drenthe	Green	Green	Green	Green
Provincie Flevoland	Red	Red	Green	Green
Provincie Fryslân	Green	Red	Red	Red
Provincie Gelderland	Green	Green	Green	Green
Provincie Groningen	Blue	Green	Green	Green
Provincie Limburg	Green	Blue	Green	Green
Provincie Noord-Brabant	Green	Green	Green	Green
Provincie Noord-Holland	Green	Green	Green	Green
Provincie Overijssel	Green	Green	Green	Green
Provincie Utrecht	Green	Green	Green	Green
Provincie Zeeland	Green	Red	Green	Green
Provincie Zuid-Holland	Green	Green	Green	Green
Aalten	Green	Red	Green	Red
Alblasserdam	Green	Green	Green	Green
Almere	Blue	Green	Green	Green
Alphen aan den Rijn	Green	Green	Green	Green
Ameland	Green	Red	Red	Red
Amersfoort	Green	Green	Green	Green
Amstelveen	Green	Green	Green	Green
Amsterdam	Green	Green	Green	Green
Arnhem	Green	Red	Green	Green
Assen	Green	Red	Red	Red
Barneveld	Blue	Blue	Green	Green
Berg en Dal	Green	Green	Green	Green
Bernheze	Green	Green	Green	Green
Best	Green	Green	Green	Green
Beuningen	Green	Green	Green	Green
Beverwijk	Red	Red	Green	Green
Blaricum	Green	Green	Green	Green
Bodegraven-Reeuwijk	Green	Green	Green	Green
Boekel	Green	Green	Green	Green
Boxtel	Blue	Blue	Red	Red

Breda				
Brummen				
Capelle a/d IJssel				
Culemborg				
Delft				
Den Bosch				
Den Haag				
Deurne				
Deventer				
Diemen				
Dordrecht				
Ede				
Eemnes				
Eersel				
Eijsden-Margraten				
Eindhoven				
Etten-Leur				
Gouda				
Haarlem				
Haarlemmermeer				
Halderberge				
Harderwijk				
Hardinxveld-Giessendam				
Heemskerk				
Heerlen				
Helmond				
Hendrik-Ido-Ambacht				
Hengelo				
Heumen				
Heusden				
Hilversum				
Hoeksche Waard				
Horst aan de Maas				
Houten				
Kerkrade				
Krimpenerwaard				
Land van Cuijk				
Laren				
Lansingerland				
Leeuwarden				
Leiden				
Leidschendam-Voorburg				
Leudal				
Lingewaard				
Maashorst				
Maastricht				
Meerssen				
Meijerijstad				
Nederweert				
Nieuwegein				
Nijkerk				
Nijmegen				
Oosterhout				
Oss				
Papendrecht				
Peel en Maas				
Pijnacker-Nootdorp				

Putten				
Renkum				
Renswoude	Blue	Green	Green	Green
Rheden			Red	Red
Rhenen	Blue	Blue	Green	Red
Ridderkerk				Blue
Rijswijk	Blue	Red	Red	Green
Roermond				
Rotterdam	Green	Green	Green	Green
Scherpenzeel	Blue	Green	Green	Green
Schiedam	Red	Green	Red	Red
Sint-Michielsgestel	Blue	Blue	Red	Red
Sittard-Geleen				
Someren				
Son en Breugel		Blue	Green	Green
Súdwest-Fryslân				Red
Terneuzen				
Tilburg	Red	Green	Green	Green
Uitgeest	Red	Red	Red	Red
Utrecht	Green	Green	Green	Green
Utrechtse Heuvelrug			Blue	Green
Valkenswaard				
Veenendaal	Blue	Blue	Green	Green
Velsen	Red	Red	Green	Green
Venlo				Green
Venray		Green	Green	Green
Vlaardingen			Green	Green
Vught			Red	Red
Waalwijk	Blue	Green	Red	Green
Waddinxveen	Green	Green	Green	Green
Wageningen	Blue	Blue	Green	Green
Weert		Red	Green	Green
Woudenberg			Blue	Green
Zaanstad	Green	Green	Green	Green
Zeeland	Green	Red	Green	Green
Zeist			Green	Green
Zuidplas	Green	Green	Green	Red
Zutphen				
Zwijndrecht		Green	Green	Green