



Monitoringsrapportage uitvoering Schone Lucht Akkoord 2025



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 2024 tot maart 2025

Versie: 1 september 2025

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 Algemene voortgang van alle maatregelen van alle deelnemers	11
5.2 Vaste maatregelen decentrale overheden	11
5.2.1 Vaste maatregelen decentrale overheden per thema	13
5.3 Vaste maatregelen Rijksoverheid	19
5.3.1 Vaste maatregelen Rijksoverheid per thema	20
5.4 Aanvullende maatregelen decentrale overheden	20
5.4.1 Aanvullende maatregelen decentrale overheden per thema	22
5.4.2 Aanvullende maatregelen Rijksoverheid per thema	26
6. Planning van maatregelen	28
7. Pilots	30
8. Conclusie voortgang maatregelen	31
9. Aanbevelingen	32
Bijlage 1. Voortgang pilots	34
Bijlage 2. Overzicht deelnemers en ingediende uitvoeringsplannen	53

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, van de provincies.
Figuur 7. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor industrie, van alle decentrale overheden.
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 2024 en 2025.

Tabellen

Tabel 1. Overzicht van de fases van voortgang.
Tabel 2. Overzicht van het inleveren van de uitvoeringsplannen (UPs) 2025.
Tabel 3. Aantal vaste maatregelen per thema.
Tabel 4. Overzicht voortgang SLA van alle maatregelen van alle deelnemers.
Tabel 5. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden.
Tabel 6. Legenda voor de verschillende fases.
Tabel 7. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen Rijksoverheid.
Tabel 8. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen decentrale overheden.
Tabel 9. Aantal en percentage maatregelen waarvoor een verwacht jaar van uitvoering is opgenomen in alle uitvoeringsplannen.
Tabel 10. Verwacht jaar van uitvoering alle maatregelen uit decentrale uitvoeringsplannen.

1. Inleiding

Deze monitoringsrapportage geeft de stand van zaken weer van de uitvoering van de maatregelen en pilots die overheden nemen binnen het Schone Lucht Akkoord (SLA). De peildatum voor de maatregelen is 10 maart 2025. De stand van zaken van de pilots is in mei 2025 aangeleverd. Aanpassingen aan de (uitvoering van de) maatregelen na 10 maart 2025 zullen pas in de volgende rapportage meegenomen worden, die rond de zomer van 2026 zal verschijnen.

In januari 2020 tekenden 46 partijen het Schone Lucht Akkoord en ondertussen hebben 143 overheden het SLA ondertekend; 130 gemeenten, alle 12 provincies en het Rijk. Via de deelnemende gemeenten behelst het SLA 60,1% van de Nederlandse bevolking (peildatum 1 september 2025)¹.

De partijen streven met elkaar 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 ruimte voor lokaal maatwerk en aanvullende ambities. Deze plannen vormen daarmee de basis voor de monitoring van de voortgang in de uitvoering van de maatregelen en uiteindelijk voor de berekening van het doelbereik SLA. De [laatste voortgangsmeting](#) is op 27 juni 2024 door het RIVM uitgebracht.

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 onder andere 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 driedig:

- a) inzicht geven in de algehele voortgang van het SLA (voor bestuurders) én in de eigen voortgang (voor deelnemers),
- b) signaleren van kansen en knelpunten,
- c) het stimuleren en faciliteren van de kennisuitwisseling over de wijze waarop (andere) 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

Begin 2025 is het dashboard geheel vernieuwd. Deze is overzichtelijker en gebruiksvriendelijker geworden. Ook de wijze van het actualiseren van uitvoeringsplannen is vernieuwd. Deelnemers hebben deze ronde de eigen maatregelen geactualiseerd via een webformulier. Daarmee is afgestapt van het eerdere Excel-bestand. Een grote wens van veel deelnemers is daarmee gerealiseerd.

Daarnaast worden de beschrijvingen van de vaste maatregelen in het uitvoeringsplan bijgewerkt met de stand van zaken van de maatregel. Zo wordt het makkelijker om te zien of een bijbehorend product of pilotrapportage al beschikbaar is voor gebruik door de deelnemer.

Naast deze *jaarlijkse* monitoring van de uitvoering van de maatregelen, toetst het RIVM eens in de 2 jaar met een voortgangsmeting of de doelen van het SLA binnen bereik zijn. Hierin worden de gezondheidseffecten van, onder andere, de SLA-maatregelen doorgerekend. Voor deze voortgangsrapportage worden emissiereducties gekoppeld aan de SLA-maatregelen⁴. De uitvoeringsplannen, waar de SLA-maatregelen in staan, 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. In 2026 brengt het RIVM het doelbereik weer in kaart met een voortgangsmeting.

³ www.schoneluchtakkoord.nl/monitoring-sla/

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 moet deze maatregelen uitvoeren, 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 aangeven dat ze die afspraken uit het akkoord niet kunnen of moeten uitvoeren.

Naast de vaste SLA-maatregelen worden extra maatregelen genomen. Met deze aanvullende maatregelen kunnen deelnemers invulling geven aan lokaal maatwerk en 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 is stopgezet en niet (verder) wordt uitgevoerd. Het beoogde resultaat van de maatregel is niet behaald.	Gestopt	
2.	Geeft aan dat de maatregel nog niet kan worden ingevoerd . Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer eerst een andere maatregel voltooid moet zijn, of een andere Deelnemer eerst actie moet ondernemen.	Nog niet mogelijk	
3.	Geeft aan dat de maatregel een bestuurlijk en ambtelijk voornemen is , maar dat de uitvoering van de maatregel nog niet is vastgesteld.	Voornemen	
4.	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	
5.	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	
6.	Geeft aan dat de maatregel is voltooid . Het beoogde resultaat is (deels) behaald.	Voltooid	

Een aantal maatregelen is eigenlijk nooit voltooid, 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 5, in uitvoering, blijven staan gedurende de looptijd van het SLA.

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 uitgebreider toelichten van maatregelen, of het kiezen van een passende fase bij de beschrijving van de maatregel. Ook is er extra gecontroleerd/nagevraagd op de vaste maatregelen bij de thema's Landbouw en Binnenvaart en Havens. Daar wordt vaak aangegeven dat de maatregel niet van toepassing is terwijl in sommige gevallen de maatregel toch uitgevoerd kan worden.

4. Maatregelen

Voor de vijfde monitoringsronde konden de deelnemers tot 10 maart 2025 hun uitvoeringsplannen aanleveren. 102 van de toenmalige 137 deelnemers hebben een (decentraal) uitvoeringsplan ingeleverd. Daarvan hoefden 23 deelnemers dit jaar geen uitvoeringsplan in te leveren omdat zij na 1 januari 2024 deelnemer van het SLA zijn geworden. Alleen de deelnemers die vóór 1 januari 2024 het SLA tekenden, zijn in 2025 verzocht een uitvoeringsplan in te leveren vóór 10 maart 2025. Dat waren dus 114 deelnemers; 101 gemeenten, 12 provincies en het Rijk.

Uiteindelijk hebben 85 gemeenten, 11 provincies en het Rijk daadwerkelijk een uitvoeringsplan ingeleverd. Partijen die het SLA later hebben ondertekend konden alsnog vrijwillig een uitvoeringsplan indienen. Door 5 deelnemers is dat gedaan en die uitvoeringsplannen zijn onderdeel van de gegevens waarop deze rapportage is gebaseerd. Daardoor is het uiteindelijke aantal ingeleverde uitvoeringsplannen op 102 uitgekomen.

In 2025 hebben 17 deelnemers géén uitvoeringsplan ingeleverd. In Tabel 2 is de stand van zaken opgenomen. Bijlage 2 bevat een complete lijst van alle deelnemers met daarbij aangegeven wanneer er wel of niet een uitvoeringsplan is ingeleverd.

Momenteel hebben 129 gemeenten, alle 12 provincies en het Rijk het SLA ondertekend (peildatum 1 september 2025)⁵. Alle deelnemers die vóór 1 januari 2025 het SLA hebben ondertekend worden volgend jaar wederom verzocht om een (actueel) uitvoeringsplan in te leveren. Dat betekent dat er volgend jaar 135 uitvoeringsplannen worden verwacht.

Tabel 2. Overzicht van het inleveren van de uitvoeringsplannen (UPs) 2025.

Organisatie	Verwachte aantal UPs 2025	Aantal UPs uiteindelijk ingeleverd 2025	Aantal UPs niet ingeleverd 2025	% 2025	% 2024	% 2023
Gemeente met UP verplichting	102	85	17	83%	82%	89%
Gemeente nog geen UP verplichting	nvt	5	nvt			
Provincie	12	11	1	92%	92%	92%
Rijk	1	1		100%	100%	100%
Totaal	115	102	17	89%	86%	92%

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 uitvoeringsplan. Dit zijn maatregelen die wel bijdragen aan een betere luchtkwaliteit, maar niet opgenomen zijn in het SLA als vaste maatregel. Denk bijvoorbeeld aan het instellen van een milieuzone.

Bij deze ronde zijn er in totaal 1241 aanvullende maatregelen opgenomen in de uitvoeringsplannen. Dat betekent dat een deelnemer gemiddeld 12 aanvullende maatregelen neemt. In 10 uitvoeringsplannen waren geen aanvullende maatregelen opgenomen. Als je die 10 deelnemers zonder aanvullende maatregelen niet meetelt neemt een deelnemer gemiddeld 13 aanvullende maatregelen. De deelnemer met de meeste aanvullende maatregelen heeft 49 aanvullende maatregelen opgenomen in het uitvoeringsplan.

Het Rijk heeft ook aanvullende maatregelen opgenomen in haar uitvoeringsplan. Dit zijn maatregelen 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 29 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 algemene voortgang van alle maatregelen van alle deelnemers,
2. de vaste maatregelen van de decentrale overheden,
3. de vaste maatregelen van de Rijksoverheid,
4. de aanvullende maatregelen van de decentrale overheden,
5. de aanvullende maatregelen van de Rijksoverheid.

Deze analyse bespreekt onder andere de vergelijking tussen deze rapportage en de vorige rapportage van 2024. De rapportage van 2024 beslaat de periode van 1 maart 2023 tot 1 maart 2024, er wordt naar deze rapportage verwezen als de "rapportage van 2024" of het jaar "2024". Bij deze voortgangsmeting zijn 7 deelnemers niet meegenomen omdat zij nog nooit een uitvoeringsplan hebben ingediend. In bijlage 2 is een overzicht van deelnemers en ingediende uitvoeringsplannen te vinden.

Om een zo compleet mogelijk beeld van de algemene voortgang te krijgen worden er ook 10 uitvoeringsplannen uit de ronde van 2024 meegenomen in deze analyse. De bijbehorende deelnemers van de uitvoeringsplannen hebben in 2025 géén actueel uitvoeringsplan ingeleverd. Het meenemen van de uitvoeringsplannen uit 2024 genoot voorkeur boven de voortgang van deze deelnemers helemaal niet meenemen in de analyse.

5.1 Algemene voortgang van alle maatregelen van alle deelnemers

Dit onderdeel van het hoofdstuk richt zich op de algemene voortgang van het SLA. Daarvoor worden alle maatregelen (vast en aanvullend) voor alle deelnemers (decentraal en centraal) in beeld gebracht. Het is hierbij met name van belang om te bekijken hoeveel maatregelen in uitvoering en voltooid zijn. In Tabel 4 is een overzicht gegeven van de algemene voortgang van het SLA. Daarin is te zien dat er elk jaar procentueel steeds meer maatregelen in uitvoering (fase 5) komen of worden voltooid (fase 6).

In 2025 is 48% van **alle** maatregelen door **alle** deelnemers in uitvoering of voltooid. Voor een aanzienlijk aandeel van de maatregelen wordt door de deelnemers aangegeven dat deze niet van toepassing zijn op hun organisatie (fase 0). Het is de vraag voor hoeveel van die maatregelen die fase terecht is, toch is het zeer aannemelijk dat een groot deel van die groep nooit in uitvoering zal komen. Daarom moet ook bekeken worden wat de voortgang, maatregelen in uitvoering en voltooid, van het SLA is wanneer de maatregelen die niet van toepassing zijn niet worden meegerekend. Dan komt de voortgang van het SLA in 2025 op 60%.

*Tabel 4. Overzicht voortgang SLA van **alle** maatregelen van **alle** deelnemers.*

Fase	2025	2024	2023	2022	2021
0: Niet van toepassing op organisatie	1098	750	633	393	347
1: Maatregel is stopgezet	46	19	13	5	3
2: Maatregel kan niet worden ingevoerd	683	655	643	519	490
3: Voornemen om maatregel uit te voeren	783	759	714	572	558
4: Maatregel is in voorbereiding	272	240	270	207	180
5: Maatregel is in uitvoering	2282	1836	1534	947	666
6: Maatregel is voltooid	339	156	101	33	3
Totaal	5503	4415	3908	2676	2247
% in uitvoering en voltooid, van het totaal	48%	45%	42%	37%	30%
% in uitvoering en voltooid, van het totaal zonder fase 0 (NVT op organisatie)	60%	54%	50%	43%	35%

5.2 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.

Wat hier opvalt is dat bij 26% van de maatregelen is ingevuld dat deze niet van toepassing is op de betreffende organisatie (fase 0). Verder is bij 37% van de maatregelen aangegeven dat de maatregel in uitvoering is (fase 5). Ongeveer 4% van de maatregelen is voltooid (fase 6). De voltooide maatregelen behoren voornamelijk tot de thema’s Landbouw, Mobiliteit en Houtstook.

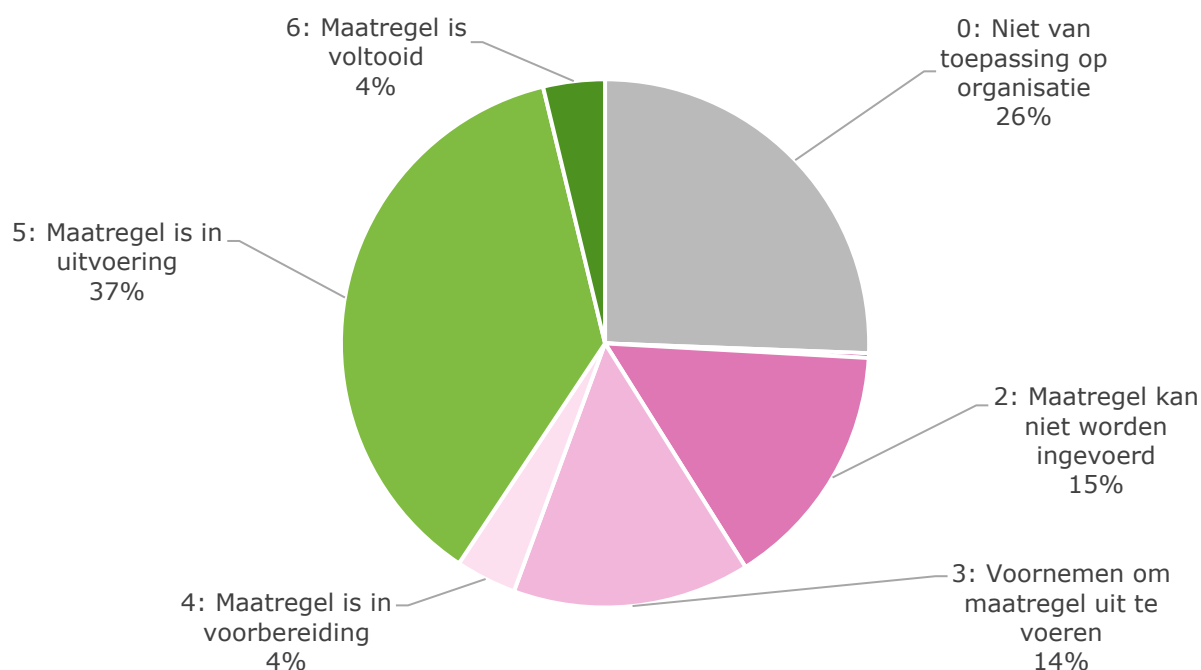
In vergelijking met de vorige ronde valt op dat de hoeveelheid maatregelen waarvoor werd aangegeven als “niet van toepassing op mijn organisatie” met 3 procentpunten is gestegen (fase 0). Ten opzichte van 2024 is het aantal maatregelen dat nog niet kan worden uitgevoerd (fase 2) met 4 procentpunten gedaald. Het aantal maatregelen in uitvoering (fase 5) en het aantal voltooide maatregelen (fase 6) is respectievelijk 1 en 2 procentpunten gestegen.

Tabel 5. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden.

Fase	Aantal maatregelen in fase	Percentage van vaste maatregelen in fase	Trend t.o.v. 2024
0. Maatregel is niet van toepassing op mijn organisatie	1078	26%	↑3 procentpunten
1. Maatregel is stopgezet	12	<1%	
2. Maatregel kan nog niet worden ingevoerd	640	15%	↓4 procentpunten
3. Maatregel is een bestuurlijk en ambtelijk voornemen (uitgangspunt)	612	15%	↓4 procentpunten
4. Maatregel is bestuurlijk vastgesteld en de uitvoering is in voorbereiding	157	4%	↑1 procentpunt
5. Maatregel is in uitvoering	1554	37%	↑1 procentpunt
6. Maatregel is voltooid	159	4%	↑2 procentpunten

Tabel 6. Legenda voor de verschillende fases.

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

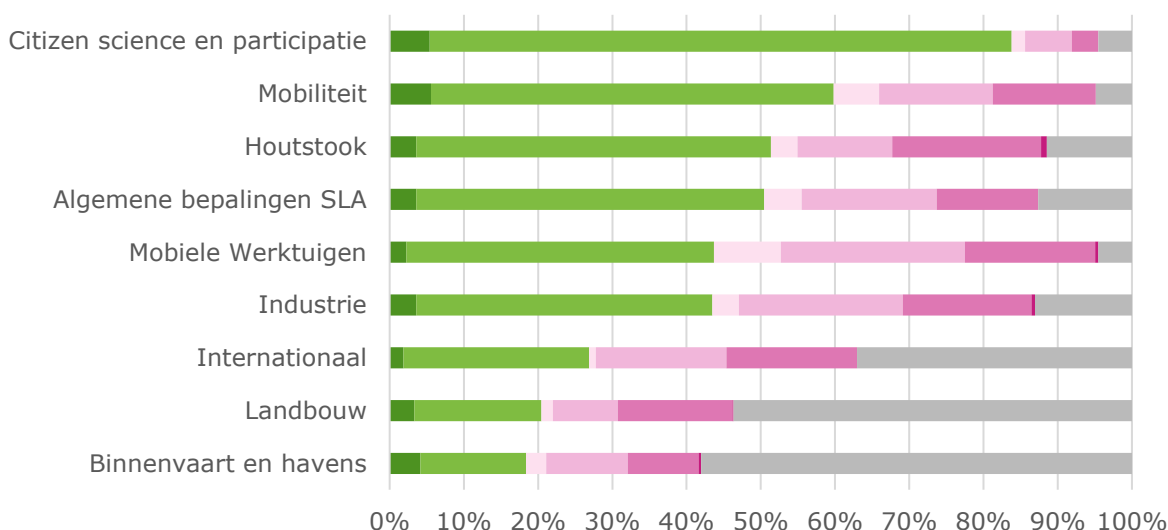


Figuur 7. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden.

5.2.1 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 veelvuldig is ingevuld dat de maatregelen niet van toepassing zijn op de organisatie. Dat kan ook logisch zijn want niet alle deelnemers hebben landbouwgebieden of een haven en binnenvaart in hun gemeente.

Bij de thema's Houtstook en Landbouw is relatief het meest ingevuld dat een maatregel nog niet kan worden ingevoerd. Ook voor de thema's Mobiliteit en Industrie wordt dit veel ingevuld. Bij het thema Citizen Science en Participatie is het percentage van maatregelen die in uitvoering zijn het hoogst. Deze punten komen aan bod in de onderstaande paragrafen.



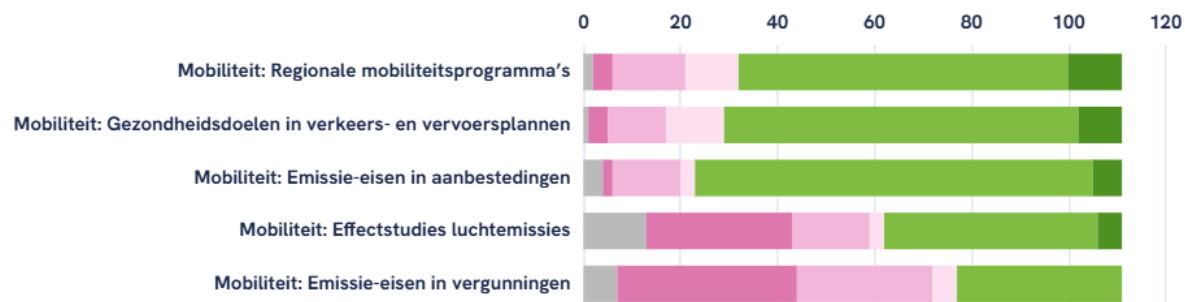
Figuur 2. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden per thema.

Mobiliteit

54 procent van de vaste mobiliteit-maatregelen is in uitvoering. Dat is een stijging van 2 procentpunt ten opzichte van de rapportage van 2024. De maatregel "Emissie-eisen in aanbestedingen" is het meest in uitvoering of voltooid. In Figuur 3 is te zien dat vooral voor de

maatregelen “Effectstudies luchtemissies” en “Emissie-eisen in vergunningen” wordt aangegeven dat deze nog niet kan worden ingevoerd. De andere drie maatregelen komen wel veelvuldig in uitvoering en worden ook vaak voltooid.

Voor de maatregel “Effectstudies luchtemissies” 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.

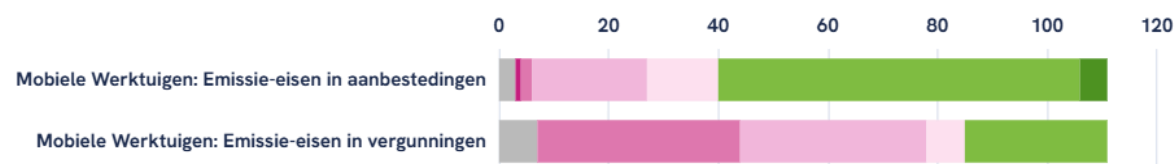


Figuur 3. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor mobiliteit.

Mobiele werktuigen

Bij het thema Mobiele werktuigen is 41% van de vaste maatregelen in uitvoering, een daling van 11 procentpunt ten opzichte van vorig jaar. In absolute getallen geven meer deelnemers uitvoering aan de maatregelen onder dit thema dan vorig jaar. Het relatieve aandeel maatregelen in uitvoering is echter een stuk kleiner, omdat de stijging in de andere fases groter is.

De maatregel “Emissie-eisen in aanbestedingen” is vaker in uitvoering dan de maatregel “Emissie-eisen in vergunningen” (66 keer tegenover 26 keer). Het valt op dat er voor de maatregel “Emissie-eisen in vergunningen” vaker is aangegeven dat deze nog niet kan worden ingevoerd, namelijk 37 keer tegenover 2 keer bij “Emissie-eisen in aanbestedingen”. 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. Dit verklaart deels waarom die maatregel vaker kan worden uitgevoerd.



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

Landbouw

Een deel van de maatregelen is niet voor (alle) deelnemende partijen van toepassing. Dit is ook terug te zien in figuur 5, waar dit voor 54% van de maatregelen behorende bij het thema Landbouw is aangegeven. Dit is deels te verklaren doordat een aantal gemeenten een dermate kleine agrarische sector heeft en daarom invult dat de landbouwmaatregelen “n.v.t. op mijn organisatie” zijn. Zo’n 20% van alle vaste landbouw maatregelen is in uitvoering of voltooid. Wanneer de fase “n.v.t. op mijn organisatie” niet wordt meegerekend is zo’n 44% van de maatregelen in uitvoering of voltooid.

De maatregel “Warme sanering varkenshouderijen” is alleen van toepassing op die gemeenten en provincies waar varkenshouders deel hebben genomen aan deze regeling en nog niet gesaneerd zijn. De saneringsregeling zelf is ondertussen voltooid.⁶ De maatregel “Uitvoeren Crisis- en herstelwet (Chw)-experiment (7ae en 7af)” was tot 1-1-2024 (tot inwerkingtreding van de Omgevingswet) van toepassing voor gemeenten binnen de 4 voor dit

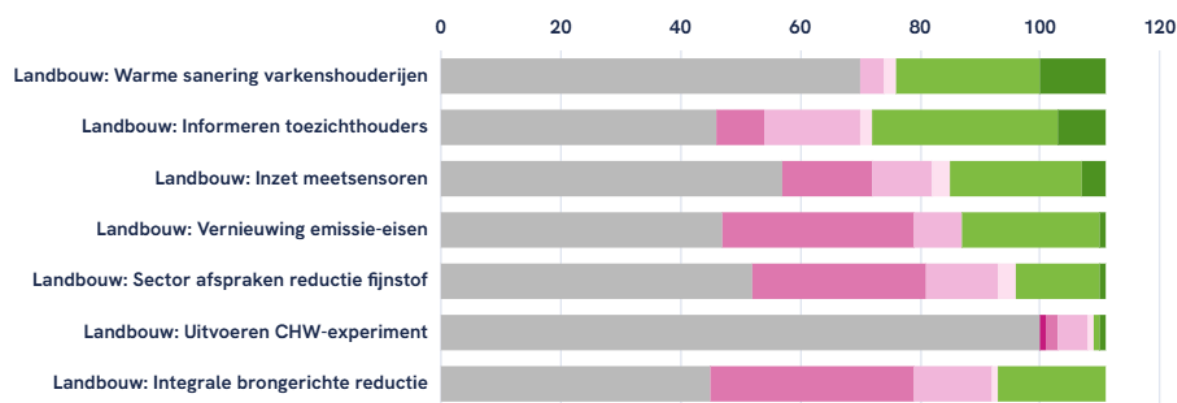
⁶ [Kamerbrief Evaluatierapport Subsidieregeling sanering varkenshouderijen \(Srv\) | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

experiment aangemelde provincies (Noord Brabant, Limburg, Gelderland en Overijssel). Het experiment 7af biedt gemeenten binnen de provincies Gelderland, Limburg en Noord-Brabant de mogelijkheid om overbelasting van geur, ammoniak en fijnstof terug te dringen. Dit experiment is afgelopen jaar verlengd tot 31-12-2029 op verzoek van een aantal gemeenten die hiermee aan de slag zijn/willen.

Het experiment innovatieve stallen waarbinnen men kan oefenen met onder andere een doelvoorschriftenvergunning in combinatie met meten voor de omgevingsvergunning is voltooid met invoering van de Omgevingswet. Deze was lastig te realiseren, mede doordat al snel de natuurvergunningverlening op veel plekken stakte vanwege de stikstofproblematiek. Dat verklaart waarom voor deze maatregel het meest is aangegeven dat deze niet van toepassing is op de organisatie.

De deelmaatregel "Inzet meetsensoren" is voornamelijk gekoppeld aan het Chw experiment innovatieve stallen. Er wordt op diverse plekken geëxperimenteerd met meetsensoren, zodat deze verder doorontwikkeld kunnen worden om uiteindelijk te benutten voor onder andere overgang naar doelsturing.

Voor de maatregel "Sector afspraken reductie fijnstof" werkt IenW aan een vertaling van de beleidsvoornemens en de gemaakte afspraken met de sector naar aanleiding van het sectorplan pluimvee in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Voor de maatregel "Vernieuwing opstellen emissie-eisen biologisch" voor biologisch gehouden kippen en varkens is het voorstel van de invoering van emissiegrenswaarden voor ammoniak en fijnstof voor biologisch pluimvee en varkens in het Bal voor zienswijze voorgelegd. Voor beide maatregelen geldt dat deelnemende partijen daardoor nog niet met deze maatregelen aan de slag kunnen. Dat verklaart waarom de uitvoering van deze maatregelen relatief laag is.



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

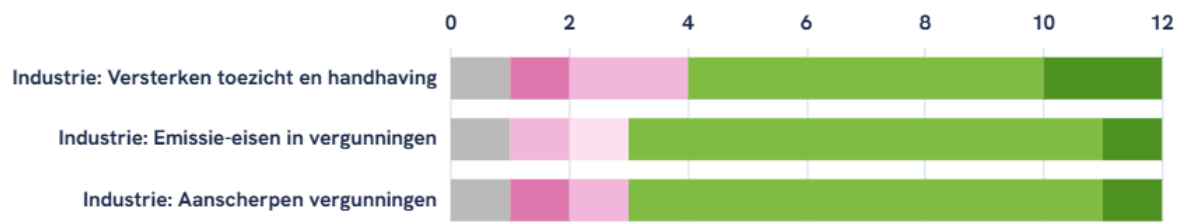
Industrie

Voor het thema Industrie is het van belang om de voortgang vanuit twee perspectieven te bekijken; vanuit de voortgang bij de provincies, en vanuit de algemene voortgang van de decentrale overheden. De reden daarvoor is dat provincies meestal bevoegd gezag zijn van IPPC installaties (grotere industrie), dus juist voor provincies is het belangrijk dat ze deze maatregelen uitvoeren. De voortgang voor het thema Industrie is daarom weergegeven met twee figuren, figuur 6 laat de voortgang van de provincies op dit thema zien en figuur 7 de voortgang van alle decentrale overheden.

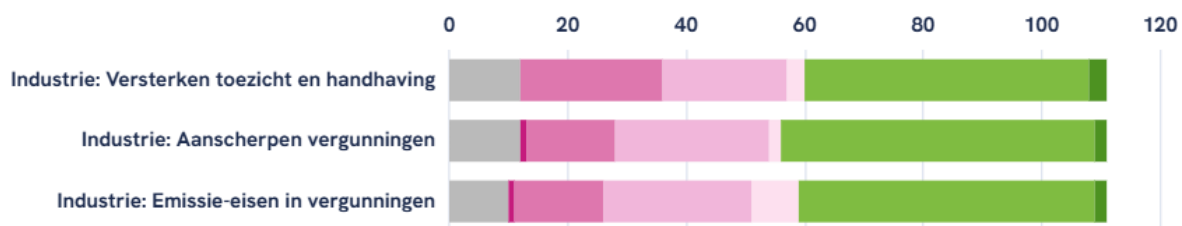
Bij de provincies is 72% van de maatregelen in uitvoering of voltooid. Alle maatregelen zijn in een vergelijkbaar stadium van voortgang. Bij alle decentrale overheden samen is dat 47%. Bijna alle provincies geven uitvoering aan de maatregel "Aanscherpen vergunningsbeleid" en "Emissie-eisen in vergunningen". Of zoals in het SLA is verwoord: ernaar streven om zo dicht mogelijk aan de onderkant van de BREF range te vergunnen. Het bevoegd gezag is verplicht om in milieuvergunningen voor de IPPC installaties 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.

Wat betreft de maatregel "Versterken toezicht en handhaving" heeft Royal HaskoningDHV een notitie opgesteld met enkele concrete praktische aanbevelingen om 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 het bevoegd gezag ook nu al toezicht kan versterken aan de hand van eigen inzichten.

In figuur 6 en 7 ontbreekt een maatregel van het thema Industrie. Dat is de maatregel "Acties n.a.v. de pilot" en die omvatte het faciliteren van scherp vergunnen. Wanneer een deelnemer de maatregel "Aanscherpen vergunningen" en "Emissie-eisen in vergunningen" uitvoert, voert zij automatisch de acties n.a.v. de pilots uit. Deze kan dan worden aangemerkt als voltooid en wordt daarom ook niet meer meegenomen in de rapportage.



Figuur 6. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor industrie, van de provincies.



Figuur 7. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor industrie, van alle decentrale overheden.

Binnenvaart en havens

Bij het thema Binnenvaart en Havens valt op dat er bij 58% 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.

Zoals figuur 8 laat zien is 14% van de vaste maatregelen in uitvoering. Wanneer de fase "niet van toepassing" niet wordt meegerekend is 34% van de maatregelen in uitvoering. De maatregel "Verplichten gebruik walstroom" is door een aantal partijen voltooid 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.

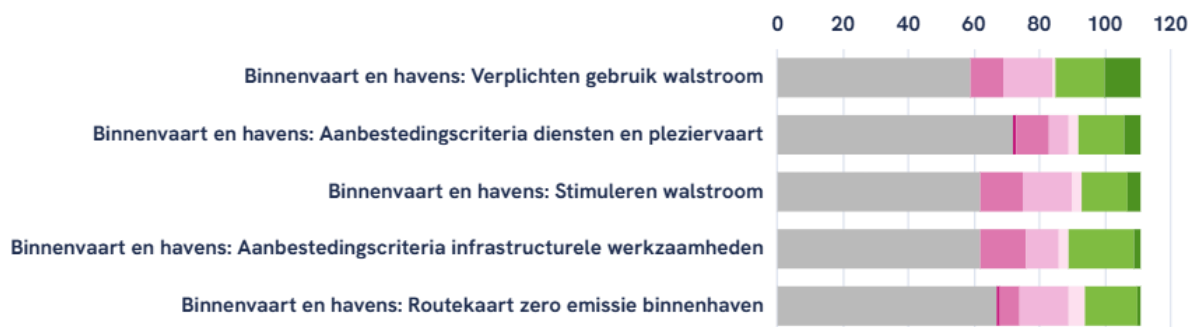
De grotere gemeenten met havens geven relatief vaak aan te werken aan de zero emissie binnenhaven (maatregel "Routekaart zero-emissie binnenhaven") en geven daar eigen invulling aan. Het SLA-team heeft een stappenplan opgesteld om de deelnemers op weg te helpen naar een zero-emissie binnenhaven. Deze is te vinden [op de SLA website](#).

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.

Het themateam Binnenvaart en Havens gaat het komende jaar kennissessies organiseren om kennis en ervaring uit te wisselen tussen de gemeenten en provincies die aangeven maatregelen in uitvoering te hebben en deelnemers die aangeven de maatregel nog niet te kunnen uitvoeren. Er is

ook een kennisdocument opgesteld om deelnemers te ondersteunen bij de uitvoering van een aantal maatregelen voor het thema binnenvaart en schone havens, bijvoorbeeld walstroom, aanbestedingen & launching customership⁷.

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



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

Houtstook

In figuur 9 is te zien dat 48% van de vaste maatregelen voor het thema Houtstook in uitvoering is, dat is hetzelfde percentage als vorig jaar. De maatregelen verschillen in voortgang veel van elkaar. Maatregelen die zich richten op communicatie, voorlichting en de [Stookwijzer](#) zijn al veel in uitvoering.

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. De resultaten van de pilot zijn te vinden op de [themapagina houtstook](#) op de website van het SLA onder het kopje 'Pilot houtstookarme/houtstookvrije wijk'.

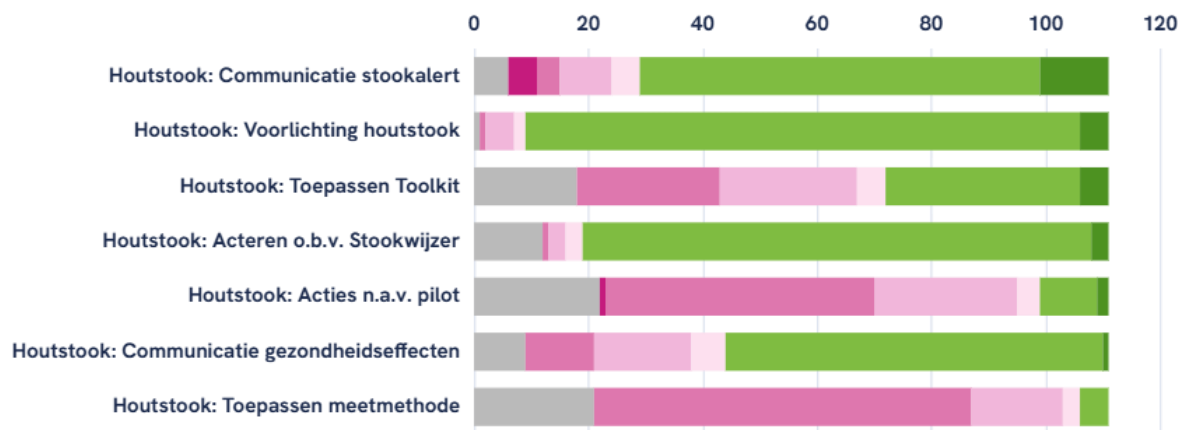
Voor de maatregel "Toepassen toolkit" zijn onder de Routewijzer nu twee producten beschikbaar: (1) Juridische Blauwdrukken 'Denkrichtingen houtstookregels omgevingsplan' (2) Handhavingsblauwdrukken (worden in 2025 gepubliceerd)

Beide producten zijn te vinden op de [themapagina houtstook](#).

Daarbij zijn nu twee communicatie toolkits beschikbaar. Een [voor de Stookwijzer](#) (en het invoeren van een stookverbod tijdens code rood en oranje), en een [over de gezondheidseffecten van houtstook](#) (onderdeel van de Milieu Centraal campagne 'Eerlijk over houtstook').

Verder is de het Stookalert gepauzeerd. Deze wordt nu geïntegreerd in de Stookwijzer.

⁷ [Schone havens en binnenvaart: kennisdocumenten - Schone lucht akkoord](#)



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

Citizen Science en Participatie

Bij het thema Citizen science en Participatie is het grootste aandeel vaste maatregelen in uitvoering van alle thema's, namelijk 78%. Dat is 6 procentpunt meer dan vorig jaar. 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. Verder hebben 6 deelnemers de maatregel voltooid en 87 deelnemers geven aan dat de maatregel in uitvoering is. Om de uitvoering van dit thema nog verder aan te wakkeren is er in september 2025 een inspiratiesessie georganiseerd waarbij SLA deelnemers kennis konden maken met het thema en de toepassing van burgermeetdata.



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

Algemene bepalingen

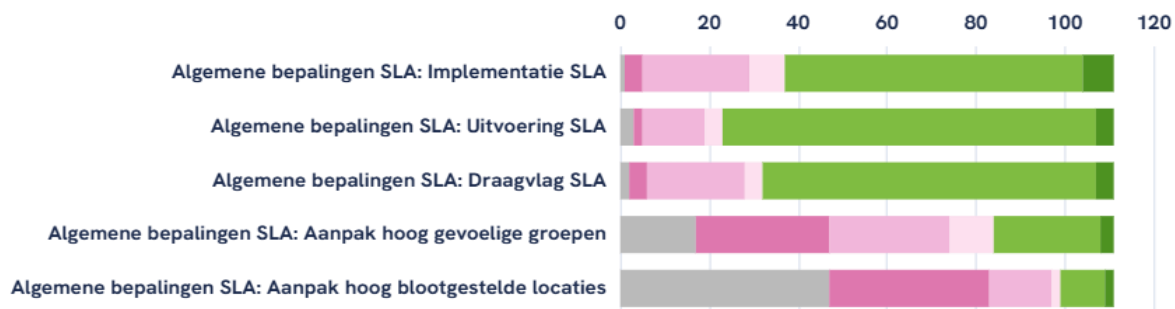
Van alle vaste maatregelen onder het thema Algemene bepalingen is 47% in uitvoering, dat is 2 procentpunt minder dan vorig jaar. Dat verschil is te verklaren doordat er veel nieuwe deelnemers bij het SLA zijn aangesloten dit jaar. Zij hebben voor dit thema nog niet alle maatregelen in uitvoering kunnen brengen.

Begin 2023 is het advies *Bescherming Hooggevoelige Groepen*⁸ 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 (21%). De themagroep zal dit advies nogmaals onder de aandacht brengen bij de deelnemers en goede voorbeelden uitlichten.

In september is ook het *Stappenplan Gemeentelijke maatregelen hoogblootgestelde gebieden* gepubliceerd. Daarmee kunnen de deelnemers makkelijker de maatregelen "aanpak hoog blootgestelde locaties" uitvoeren. Het stappenplan is opgesteld met behulp van deelnemers en stakeholders van het SLA en is te vinden [op de website van het SLA](https://www.schoneluchtakkoord.nl/actueel/nieuws-schone-lucht-akkoord/hoogblootgestelde-gebieden/advies-bescherming-hooggevoelige-groepen/).

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.

⁸ <https://www.schoneluchtakkoord.nl/actueel/nieuws-schone-lucht-akkoord/hoogblootgestelde-gebieden/advies-bescherming-hooggevoelige-groepen/>

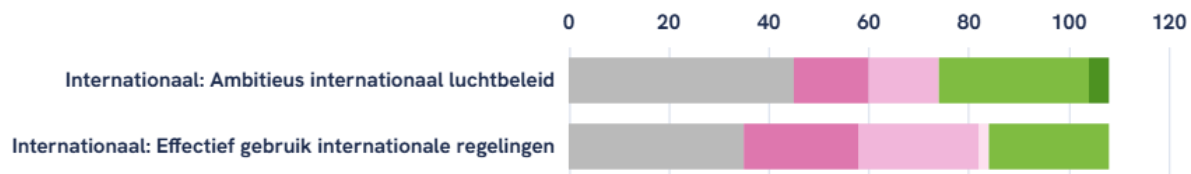


Figuur 11. Voortgang van uitvoering van vaste maatregelen voor de algemene bepalingen.

Internationaal

Ongeveer 27% van de maatregelen behorende bij het thema internationaal zijn in uitvoering of voltooid. Voor 37% van de maatregelen geven de deelnemers aan dat de maatregel niet van toepassing is. Vaak geven deelnemers hier aan dat ze de ontwikkelingen volgen, of dat ze nog onderzoeken wat ze kunnen doen.

De uitvoering van de maatregel "Ambitieuus internationaal luchtbeleid" is licht toegenomen ten opzichte van vorig jaar, namelijk 31% dit jaar ten opzichte van 28% vorig jaar. Voor de maatregel "Effectief gebruik internationale regelingen" is de uitvoering relatief gelijk gebleven, namelijk 22%.



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

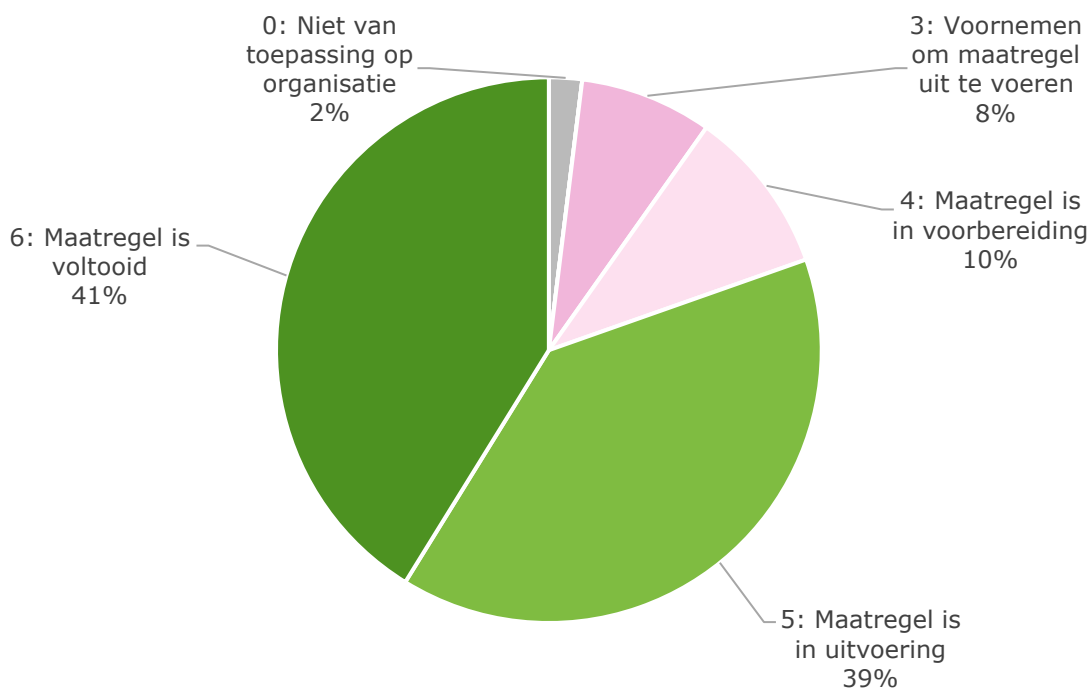
5.3 Vaste maatregelen Rijksoverheid

De voortgang van de uitvoering van de vaste maatregelen genomen door het Rijk wordt getoond in figuur 13. Het Rijk heeft 51 vaste maatregelen. 4 maatregelen (8%) zijn een ambtelijk en bestuurlijk voornemen, 5 maatregelen (12%) zijn in voorbereiding van uitvoering, 20 maatregelen (39%) zijn in uitvoering en 21 maatregelen (41%) zijn voltooid. Ten opzichte van vorig jaar zijn er meer maatregelen voltooid. Echter zijn er ook meer maatregelen in voorbereiding en minder in uitvoering. Dit komt doordat een aantal maatregelen van uitvoering naar voorbereiding zijn gegaan. Voor bijvoorbeeld de maatregelen "Verankering van gezondheidsdoelen" en "Inzetten op ambitieus bronbeleid EU" geldt dat er nieuwe besluiten zijn genomen waardoor er aanvullende voorbereidingen nodig zijn.

Tabel 7. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen Rijksoverheid.

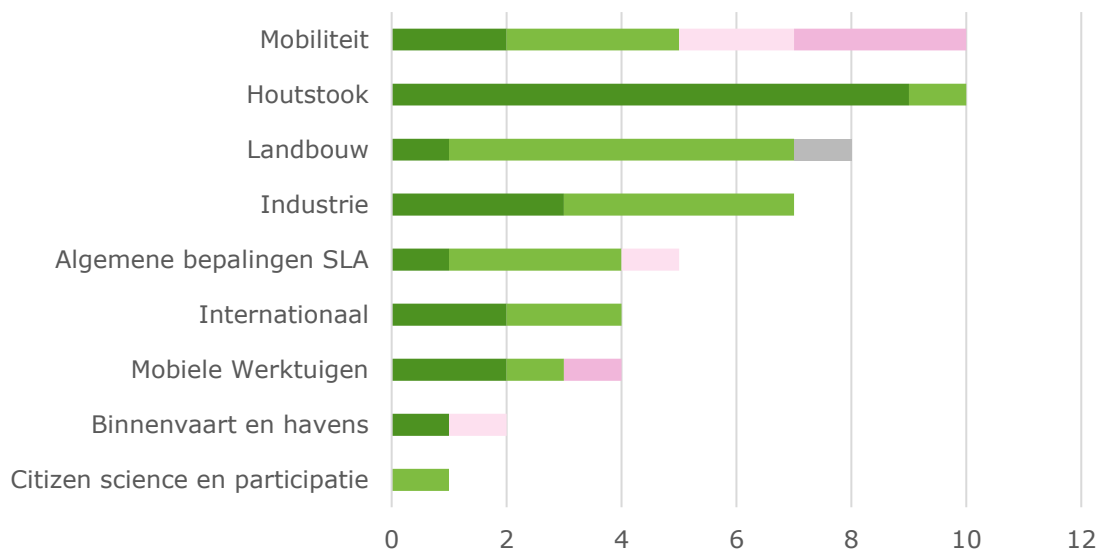
Fase	Aantal keer in betreffende fase	Percentage van vaste maatregelen in betreffende fase	Trend t.o.v. 2024
0. Maatregel is niet van toepassing op mijn organisatie	1	2%	↑2 procentpunt
1. Maatregel is stopgezet	0	0%	
2. Maatregel kan nog niet worden ingevoerd	0	0%	
3. Maatregel is een bestuurlijk en ambtelijk voornemen (uitgangspunt)	4	8%	↓2 procentpunt
4. Maatregel is bestuurlijk vastgesteld en in voorbereiding uitvoering	5	5%	↑8 procentpunt
5. Maatregel is in uitvoering	20	39%	↓12 procentpunt
6. Maatregel is voltooid	21	41%	↑4 procentpunt

Figuur 13. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen Rijksoverheid.



5.3.1 Vaste maatregelen Rijksoverheid per thema

Figuur 14 laat de voortgang van de vaste Rijksmaatregelen per thema zien. Het valt op dat bij het thema houtstook 9 van de 10 maatregelen voltooid zijn. Bij het thema mobiliteit valt op dat 2 maatregelen in voorbereiding zijn en dat 3 maatregelen een voornemen zijn. Bij de maatregel "Meten en onderzoek" van het thema Landbouw staat aangegeven dat deze 'niet van toepassing is, omdat dit een deelmaatregel/onderdeel van het Chw experiment is. Daarom moet deze ook niet gezien worden als een losse maatregel in het SLA.



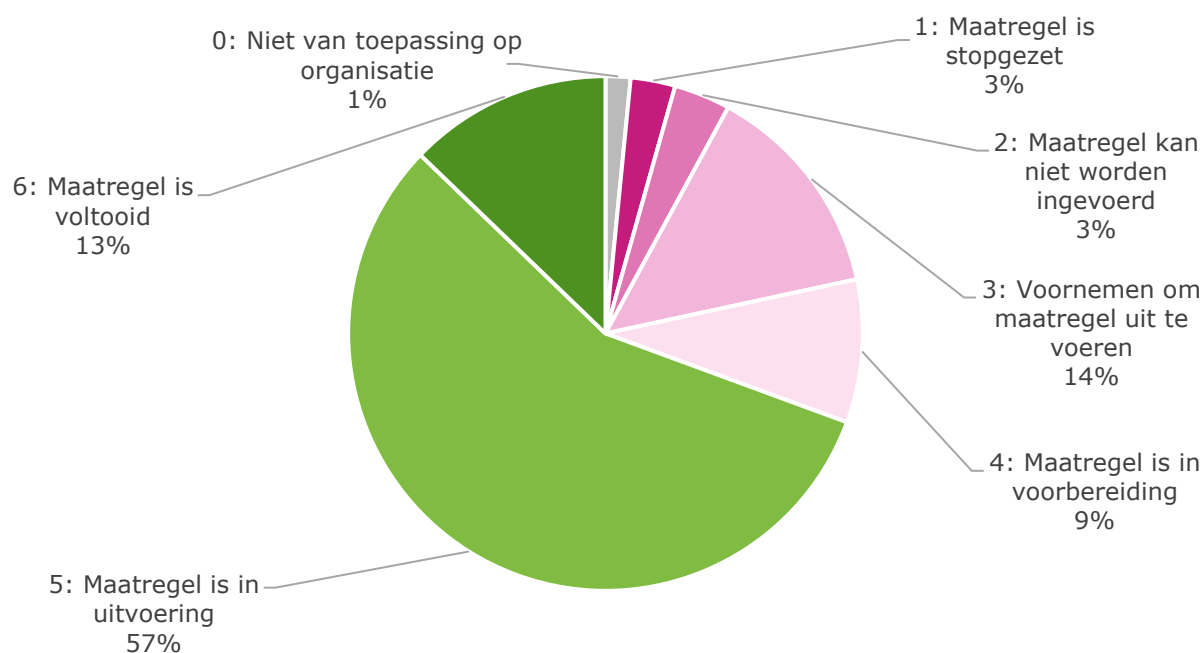
Figuur 9. Voortgang van uitvoering van vaste Rijksmaatregelen per thema.

5.4 Aanvullende maatregelen decentrale overheden

Naast de vaste maatregelen die alle deelnemers moeten uitvoeren als onderdeel van het SLA, mogen deelnemers vrijwillig "aanvullende maatregelen" nemen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en gezondheid.

In totaal zijn er 1212 aanvullende maatregelen in de uitvoeringsplannen opgenomen door decentrale overheden, dat zijn er 173 meer dan vorig jaar. Opvallend genoeg zijn er dit jaar 19 aanvullende maatregelen aangemerkt als “niet van toepassing op mijn organisatie” (fase 0). Een groot deel hiervan komt van één deelnemer, het gaat hier om een invoerfout. Bij andere maatregelen waar niet van toepassing wordt aangegeven, wordt ook opgenomen dat de maatregel inmiddels achterhaald is.

Verder is de groep maatregelen die nog niet kan worden ingevoerd (fase 2) klein, met slechts 43 maatregelen (4%). Hier wordt vaak aangegeven dat de deelnemers nog wacht op Rijksbeleid, wetgeving of SLA-product. Er zijn 166 maatregelen in de fase van een bestuurlijk en ambtelijk voornemen (14%) en 109 maatregelen (9%) zijn bestuurlijk vastgesteld en in voorbereiding om te worden uitgevoerd. Ruim de helft van alle aanvullende maatregelen is in uitvoering, namelijk 686 maatregelen (57%). Voor 155 aanvullende maatregelen (13%) is aangegeven dat de maatregel is voltooid. Dat is ruim twee keer zo veel als in 2024, toen waren er 65 voltooid. Tot slot zijn 34 aanvullende maatregelen vroegtijdig gestopt.



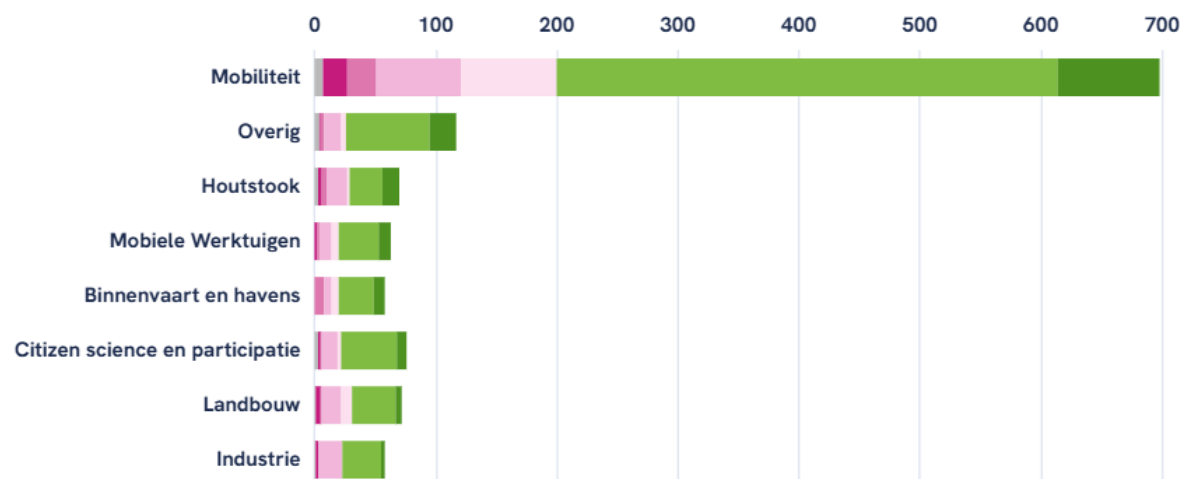
Figuur 10. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen decentrale overheden.

Tabel 8. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen decentrale overheden.

Fase	Aantal aanvullende maatregelen	Percentage van aanvullende maatregelen	Trend t.o.v. vorig jaar
0: Niet van toepassing op organisatie	19	2%	↑2 procentpunt
1: Maatregel is stopgezet	34	3%	↑2 procentpunt
2: Maatregel kan niet worden ingevoerd	43	4%	
3: Voornemen om maatregel uit te voeren	166	14%	↓4 procentpunt
4: Maatregel is in voorbereiding	109	9%	↑4 procentpunt
5: Maatregel is in uitvoering	686	57%	↓1 procentpunt
6: Maatregel is voltooid	155	13%	↑7 procentpunt

5.4.1 Aanvullende maatregelen decentrale overheden per thema

Bij het thema Mobiliteit zijn de meeste maatregelen opgenomen, namelijk 698. Het thema Overig volgt met 117 maatregelen, daarna volgen Citizen Science en Participatie (76), Landbouw (72), Houtstook (70), Mobiele werktuigen (63) en als laatste Industrie en Binnenvaart en Havens met beide 58 maatregelen. De aanvullende maatregelen worden hieronder per thema besproken



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

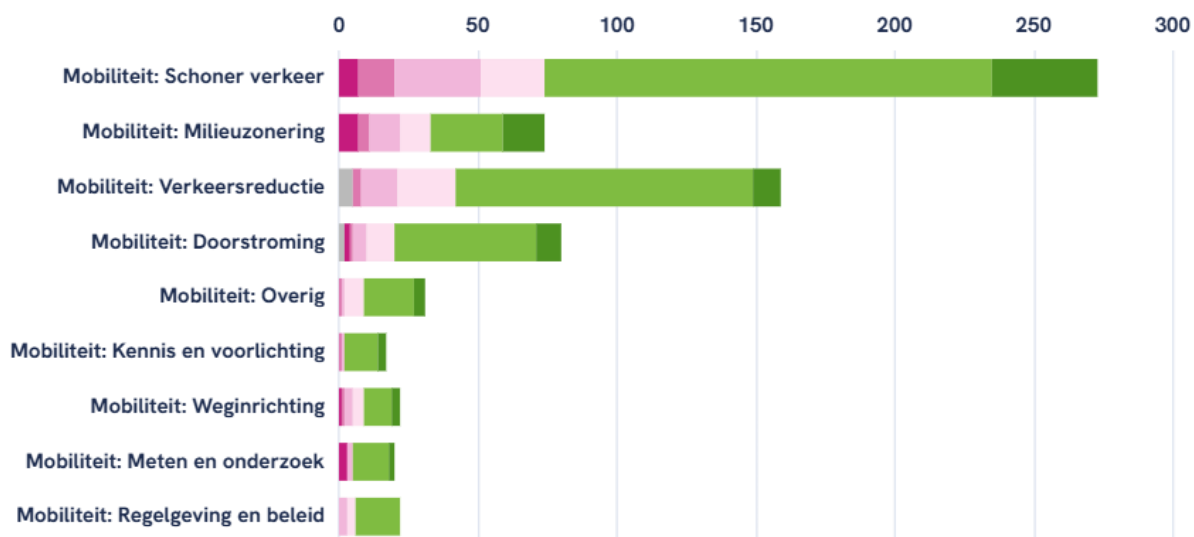
Mobiliteit

Veruit de meeste aanvullende maatregelen in het thema Mobiliteit richten zich op schoner verkeer en verkeersreductie, er zijn respectievelijk 161 en 107 maatregelen hiervan in uitvoering.

Maatregelen voor schoner verkeer zijn bijvoorbeeld: verschonen gemeentelijk- of provinciaalwagenvaart, 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.

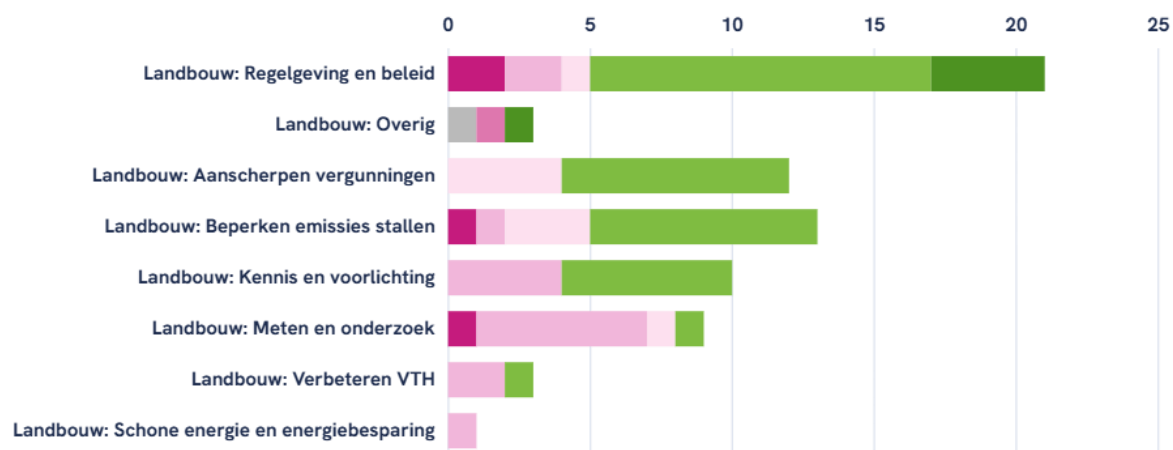
De maatregel 'Milieuzonering' heeft niet alleen effect in de betreffende gemeenten zelf, maar ook daarbuiten in andere gemeenten. Bestaande milieuzones worden uitgebreid in omvang of in toegangseisen waardoor versneld schonere voertuigen worden aangeschaft door inwoners en bedrijven. In januari 2025 is in 17 gemeenten de zone voor zero-emissie stadsdistributie ingegaan. Bedrijven die regelmatig in deze steden moeten zijn, hebben geïnvesteerd in elektrisch vervoer of schonere dieselveertuigen om tijdig te voldoen aan deze toegangseisen. Deze voertuigen rijden ook buiten de steden met een ZE-zone. De komende jaren komen er [nog 11 steden](#) bij met een ZE-zone, waardoor nog meer bedrijven in verschillende regio's hun wagenpark versneld zullen verduurzamen.



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

Landbouw

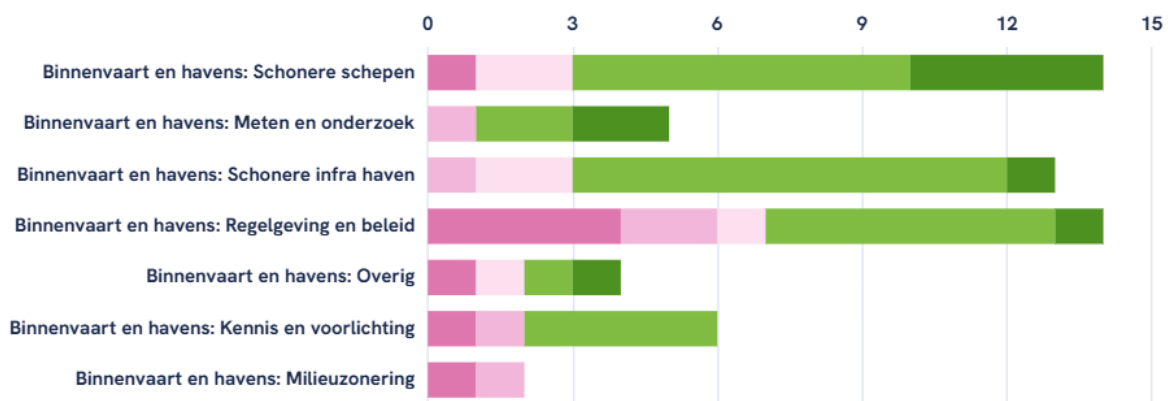
Bij het thema landbouw valt op dat er dit jaar een stuk meer aanvullende maatregelen zijn opgenomen dan vorig jaar, namelijk 72 dit jaar ten opzichte van 56 vorig jaar. Dat verschil is ook terug te zien in de hoeveelheid maatregelen die in uitvoering zijn. In 2024 waren dat er 26, in 2025 36. Vooral bij het sub-thema "Aanscherpen vergunning" is een slag gemaakt. Daar waren vorig jaar 2 maatregelen in uitvoering en dit jaar 8.



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

Binnenvaart en havens

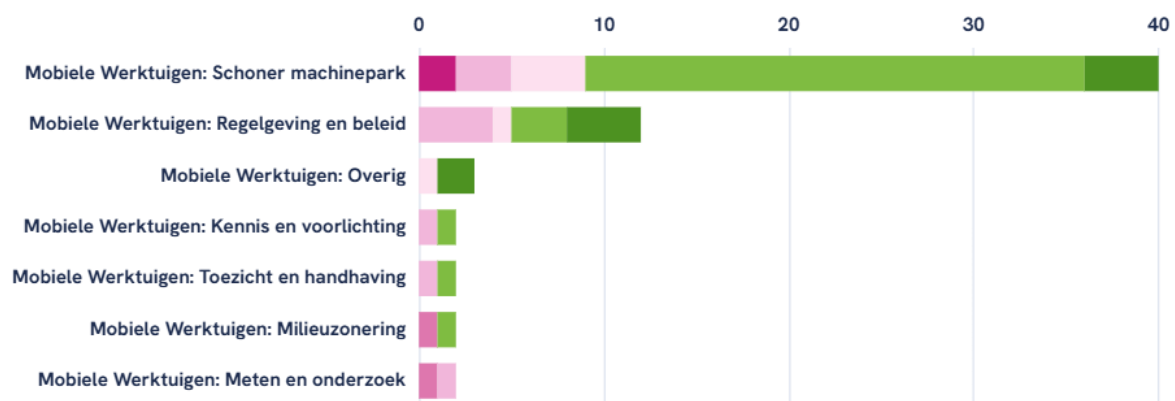
Er zijn dit jaar 58 aanvullende maatregelen opgenomen voor het thema binnenvaart en havens. De drie sub-thema's met de meeste maatregelen zijn "Schonere schepen", "Schonere infra havens" en "Regelgeving en beleid". Deze maatregelen omvatten bijvoorbeeld het onderzoeken van mogelijkheden voor zero-emissie schepen en het verkennen van de mogelijkheden voor het stellen van milieueisen aan pleziervaart, watertaxi's en veerboten. Ongeveer 66% van de maatregelen is in uitvoering of voltooid.



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

Mobiele werktuigen

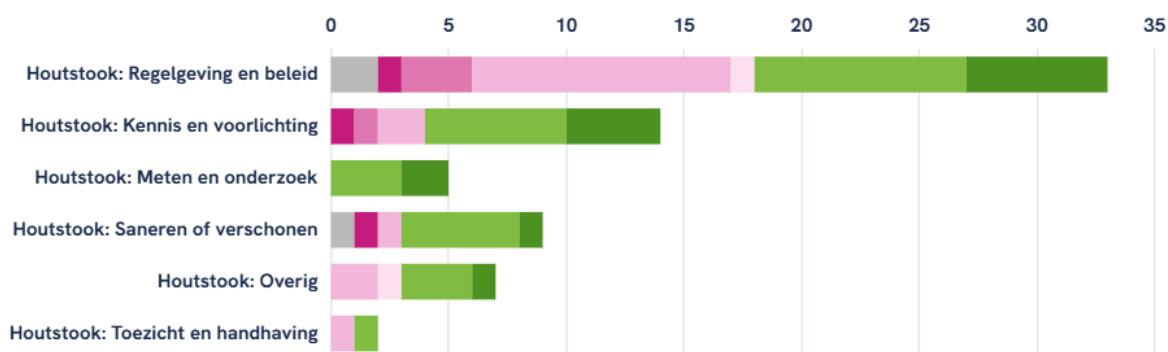
Dit jaar zijn er 63 aanvullende maatregelen ingevuld voor het thema mobiele werktuigen. Verreweg de meeste aanvullende maatregelen bij dit thema vallen onder het sub-thema "Schoner machinepark". Dit zijn maatregelen als het aanschaffen van zero-emissie materieel voor het eigen machinepark, het stellen van verdergaande emissie-eisen in aanbestedingen (verder dan de verplichte maatregel voor mobiele werktuigen) en duurzaam evenementenbeleid. Algemeen genomen is 68% van de maatregelen die bij dit thema behoren in uitvoering of voltooid. Opvallend is dat er op dit thema een relatief grote toename is van voltooide maatregelen. Namelijk 10 in 2025 ten opzichte van 3 in 2024.



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

Houtstook

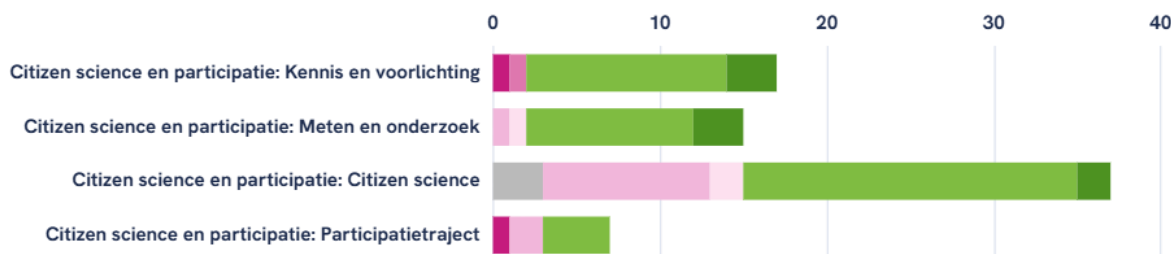
Er zijn dit jaar 70 aanvullende maatregelen opgenomen over Houtstook in de uitvoeringsplannen, dat zijn er 11 meer dan vorig jaar. De meeste aanvullende maatregelen die genomen worden voor dit thema vallen onder het sub-thema "Regelgeving en beleid". Het gaat hierbij bijvoorbeeld om onderzoeken of het mogelijk is om (delen van) nieuwbouwwijken houtstookvrij te ontwikkelen, [opnemen van omgevingswaarden in het omgevingsplan](#) en een verbod op vreugdevuren. Ongeveer 36% van de maatregelen onder dit sub-thema is voornemen of in voorbereiding.



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

Citizen Science en Participatie

In het thema Participatie zijn in totaal 76 aanvullende maatregelen genomen, dat zijn er 9 meer dan vorig jaar. Hiervan is 71% in uitvoering of voltooid. De meeste maatregelen vallen onder de categorie "Citizen science", vaak gaat het om [snuffelfiets](#)campagnes bij scholen of inwoners. Een ander voorbeeld van citizen science is een reizende tentoonstelling over luchtkwaliteit. Onder het sub-thema "kennis en voorlichting" worden o.a. Iespakketten ontwikkeld en voorlichtingen georganiseerd voor inwoners en scholieren.

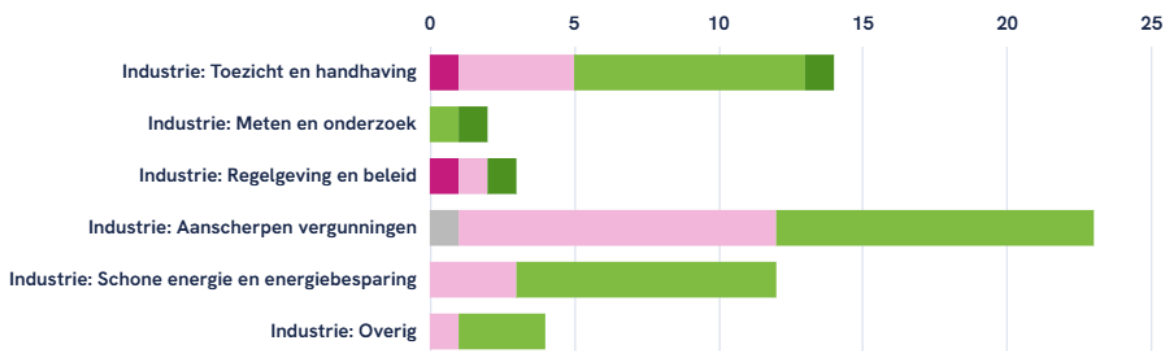


Figuur 13. Voortgang van uitvoering van aanvullende maatregelen voor participatie en citizen science.

Industrie

Voor het thema Industrie zijn 58 aanvullende maatregelen opgenomen, dat zijn er 2 meer dan vorig jaar. Van de maatregelen is 60% in uitvoering of voltooid en 34% een bestuurlijk en ambtelijk voornemen. Vooral bij de fase bestuurlijk en ambtelijk voornemen is dat een groot verschil, namelijk 13 procentpunt minder. Dat zijn maatregelen die grotendeels naar de fase 'in uitvoering' zijn gegaan. De meeste maatregelen vallen onder het sub-thema "Aanscherpen vergunningen". Een voorbeeld daarvan is het uitwerken van een opleidings- en kennistrace om maatwerk te leveren.

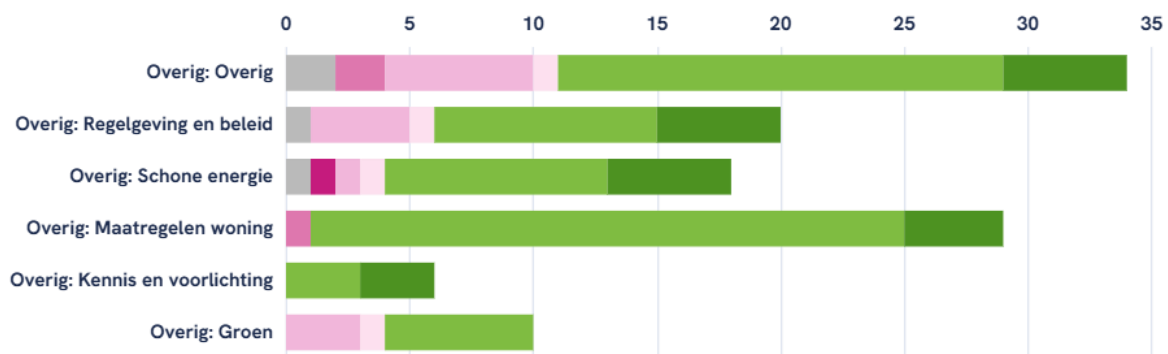
Daarna vallen de meeste maatregelen onder de categorieën "Schone energie en energiebesparing" en "Toezicht en handhaving". Dat zijn maatregelen zoals het stimuleren van het gebruik van restwarmte in de industrie en het handhaven op het nemen van energiebesparende maatregelen.



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

Overig

Onder dit thema vallen 117 aanvullende maatregelen, 20 meer dan vorig jaar. 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 woning". 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.

5.4.2 Aanvullende maatregelen Rijksoverheid per thema

De Rijksoverheid heeft 28 aanvullende maatregelen opgenomen in het uitvoeringsplan. De meeste van deze maatregelen vallen onder het thema mobiliteit, namelijk 7. Hiervan zijn ook de meeste maatregelen (6) in uitvoering. Ook op het thema internationaal worden veel maatregelen genomen. Deze betreffen onderhandelingen in de EU over internationale verbanden, richtlijnen en verdragen en emissiehandelssystemen voor zee- en luchtvaart.

Bij het thema Houtstook zijn 2 van de 3 maatregelen al voltooid; dat zijn beide voltooide pilots. De pilots gingen over een Stookverbod bij een RIVM-Stookalert en houtstookvrije/houtstookarme wijken.

Daarnaast heeft het Rijk in [juni 2023 in een Kamerbrief](#) aangekondigd in te gaan zetten op een aantal extra maatregelen voor houtstook in het kader van het SLA.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een subsidie verstrekt aan Milieu Centraal voor het uitwerken en publiceren van een landelijke voorlichtingscampagne, [Eerlijk over houtstook](#). Deze campagne is in oktober 2024 live gegaan en wordt in het najaar van 2025 herhaald.

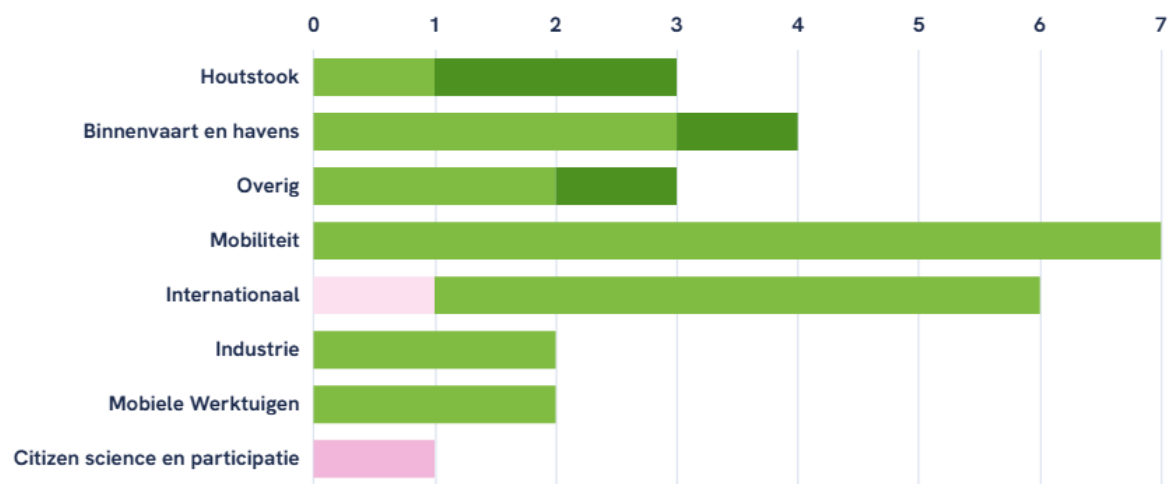
Ook is er in opdracht van het ministerie [een handreiking opgesteld](#). Daarin zijn juridische voorbeeldregels en motivatieteksten opgenomen die gemeenten in hun omgevingsplan kunnen opnemen voor het beschermen van kwetsbare groepen.

In oktober 2024 heeft het RIVM de Stookwijzer een update gegeven. Daarnaast is er nu ook een app beschikbaar voor de Stookwijzer via de Stookwijzer website. Het Stookalert is momenteel gepauzeerd omdat het RIVM en IenW werken aan een integratie van de twee instrumenten. Tot slot heeft Rijkswaterstaat in 2024 een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om mensen die houtstook gebruiken als hoofdverwarming te stimuleren om over te stappen naar schonere alternatieven. Daarnaast is er ook verkend of het mogelijk zou zijn om een landelijke subsidie op te stellen voor het vervangen van houtstook als hoofdverwarming met duurzame alternatieven (bijvoorbeeld isolatie, warmtepomp etc.). Helaas bleek dit niet kosteneffectief te zijn.

Bij het thema binnenvaart en havens is ook een maatregel voltooid, hier gaat het om een "Tijdelijke subsidieregeling voor walstroom voor zeeschepen". Ook is de maatregel "Verbod op varende ontgassen" in uitvoering gegaan. Binnenvaarttankschepen mogen sinds 1 juli 2024 de ladingdampen van een groot deel van de vervoerde stoffen niet meer varende ontgassen, ofwel het restant in de tanks van bijvoorbeeld nafta, benzine of stookolie onder het varen laten verdampen met behulp van ventilatoren.

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 geven in het uitvoeringsplan aan in welk jaar zij verwachten dat de maatregel is uitgevoerd of in doorlopende uitvoering is. Bij 64% van alle maatregelen is een verwacht jaartal van invoering ingevuld. Er zit verschil tussen de vaste en de aanvullende maatregelen. Voor 55% van de vaste maatregelen genomen door **decentrale overheden** is een jaartal opgenomen, voor de aanvullende maatregelen is dat 89%. 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 86%, namelijk 44 van de 51 maatregelen, een verwacht jaartal van uitvoering ingevuld. Voor de aanvullende maatregelen is dat percentage 100%.

*Tabel 9. Aantal en percentage maatregelen waarvoor een verwacht jaar van uitvoering is opgenomen in **alle** uitvoeringsplannen.*

Soort maatregel	2023 aantal	2023 %	2024 aantal	2024 %	2025 aantal	2025 %
Vast	1714	54%	1889	57%	2345	55%
Aanvullend	862	87%	977	94%	1107	89%
Rijksmaatregel vast	45	88%	45	88%	44	86%
Rijksmaatregel aanvullend	0	0%	27	96%	28	100%
TOTAAL	2581	61%	2938	66%	3524	64%

Ongeveer 57% van alle maatregelen, genomen door decentrale overheden, is in de eerste 6 jaar (2020, 2021, 2022, 2023, 2024 en 2025) van het SLA in uitvoering gegaan. Nog zo'n 5% van alle maatregelen zal vóór 2030 in uitvoering komen. Het lijkt erop dat de verwachte uitvoering van maatregelen verschuift in de tijd. Ook dit jaar is dat weer zichtbaar in Tabel 9 en Figuur 26.

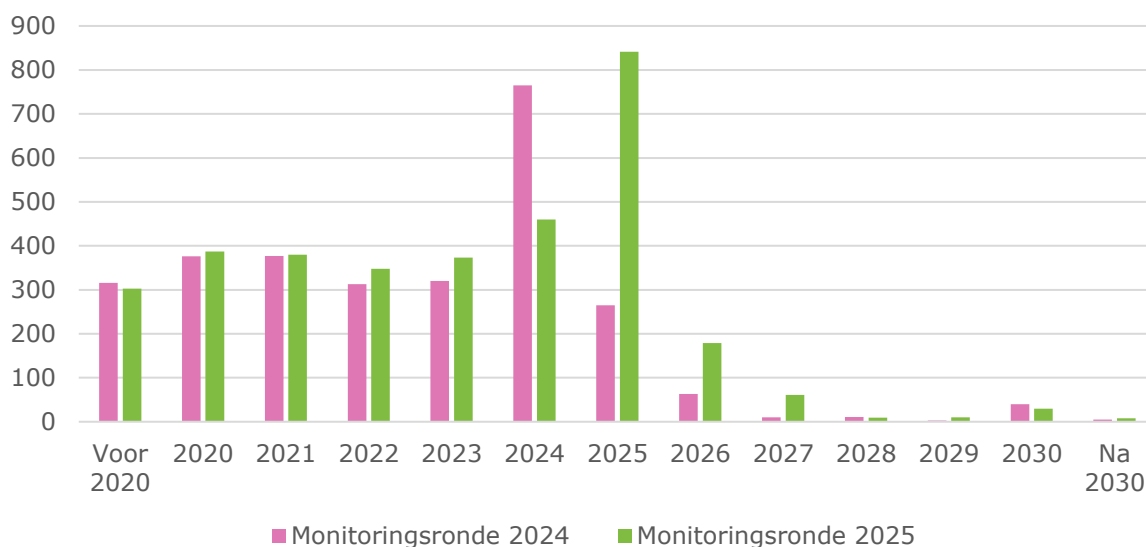
*Tabel 10. Verwacht jaar van uitvoering alle maatregelen uit **decentrale** uitvoeringsplannen.*

Jaar van verwachte uitvoering	Aantal maatregelen in 2024	% van totaal aantal maatregelen 2024	Aantal maatregelen in 2025	Aandeel in totaal aantal maatregelen 2025	Trend tov 2023
Vóór 2020	316	7%	303	6%	↓ 1 procentpunt
2020	376	8%	387	7%	↓ 1 procentpunt
2021	377	9%	380	7%	↓ 2 procentpunt
2022	313	7%	348	6%	↓ 1 procentpunt
2023	320	7%	373	7%	
2024	765	17%	460	8%	↓ 9 procentpunt
2025	265	6%	841	16%	↑ 10 procentpunt
2026	63	1%	179	3%	↑ 2 procentpunt
2027	10	0%	61	1%	↑ 1 procentpunt
2028	11	0%	9	0%	
2029	3	0%	10	0%	
2030	40	1%	30	1%	
Na 2030	0	0%	0	0%	
Jaartal onbekend	1470	34%	2035	38%	↑ 4 procentpunt
Totaal	4344	100%	5424	100%	

Figuur 26 geeft een globaal beeld van het verloop van het jaartal van uitvoering van vaste en aanvullende maatregelen genomen door **decentrale** overheden. Bijvoorbeeld, tijdens de monitoringsronde van 2024 (roze) werd voor ongeveer 765 vaste en aanvullende maatregelen aangegeven dat deze naar verwachting in 2024 in uitvoering zouden gaan. In de monitoringsronde van 2025 (lichtgroen) is voor ongeveer 460 maatregelen aangegeven dat deze in 2024 in

uitvoering zijn gegaan. Het gaat dus om momentopnamen die een prognose laten zien van wanneer de maatregelen in uitvoering zullen gaan.

Verder is in Figuur 26 af te lezen dat de verwachte uitvoering van veel maatregelen is verschoven van 2024 naar 2025. Dit laat zien dat deelnemers vaak veronderstellen dat zij maatregelen 'volgend jaar' kunnen invoeren maar dat dat niet altijd lukt. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat door her-prioritering of vertraging de uitvoering van de maatregelen daadwerkelijk verschuift in de tijd.



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 hoog blootgestelde gebieden, mobiele werktuigen, houtstook, industrie, binnenvaart en havens, landbouw en citizen science en participatie zijn er pilots geformuleerd. 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 SLA-deelnemers 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 vijfde jaarlijkse rapportage over de voortgang van de uitvoering van de SLA maatregelen. De analyses in de rapportage zijn gebaseerd op wat de deelnemers hebben ingevuld in de (decentrale) uitvoeringsplannen. 97 deelnemers hebben een uitvoeringsplan ingeleverd vóór 10 maart 2025. Dat zijn 8 plannen meer dan vorig jaar. Deze ronde zijn er 5 plannen ingeleverd door deelnemers die pas volgende ronde een plan hoefden in te leveren, het totaal aantal ingeleverde uitvoeringsplannen komt daarmee op 102. Dit jaar hebben 17 deelnemers geen uitvoeringsplan ingediend. Daarvan hebben 8 deelnemers al vaker geen uitvoeringsplan ingediend.

Ongeveer 48% van alle maatregelen, genomen door decentrale overheden, is in de eerste 6 jaar van het SLA in uitvoering gegaan of voltooid. Wanneer de maatregelen die niet van toepassing zijn niet worden meegerekend, is 60% van alle maatregelen in uitvoering of voltooid.

Van alle **vaste** maatregelen is 37% in uitvoering, een toename van 1 procentpunt ten opzichte van vorig jaar. Daarbij zijn 159 maatregelen voltooid (5%), dat zijn er 89 meer dan vorig jaar. Verder is bij 15% van de vaste maatregelen aangegeven dat de maatregel nog niet kan worden uitgevoerd. Dat is 4 procentpunt minder dan vorig jaar. Bij de thema's Houtstook, Landbouw en Industrie wordt het meest aangegeven dat een maatregel nog niet kan worden uitgevoerd.

Er zitten grote verschillen in de voortgang van uitvoering tussen de thema's. Dat geldt met name voor de uitvoering van de vaste maatregelen. Bij een aantal thema's is er tussen de maatregelen ook veel verschil in mate van uitvoering. De thema's Citizen Science en Participatie, Mobiliteit en Houtstook zijn het verst gevorderd met de uitvoering en afronding van vaste maatregelen. De thema's Landbouw, Binnenvaart en Havens en Internationaal hebben de laagste uitvoering en voltooiing van vaste maatregelen. Dat beeld blijft hetzelfde wanneer de maatregelen waarvoor is aangegeven dat deze, al dan niet terecht, niet van toepassing zijn niet worden meegerekend.

Van alle **aanvullende** maatregelen is 57% in uitvoering, dit is hetzelfde percentage als vorig jaar. Verreweg de meeste aanvullende maatregelen (689 van 1212, ofwel 58%) worden genomen voor het thema Mobiliteit.

Nog zo'n 5% van alle maatregelen zal vóór 2030 in uitvoering komen. Dat geeft aan dat de uitvoering tot nu op schema ligt, maar dat er in de aankomende jaren nog veel maatregelen in uitvoering moeten komen. Daar ligt een belangrijk aandachtspunt. Voor een groot deel van die maatregelen is nog geen jaartal van invoering duidelijk. Daarbij lijkt het erop dat de verwachte uitvoering van maatregelen steeds opschuift in de tijd. Het is van belang dat de resterende maatregelen vóór 2030 voorbereid en uitgevoerd worden en niet steeds opschuiven.

Voor 64% van alle maatregelen is een verwacht jaartal van uitvoering vermeld. Dat betekent dat er voor een groot deel van de maatregelen nog geen verwacht jaartal van invoering is. Dit is ook een aandachtspunt. De deelnemers moeten er zorg voor dragen dat de uitvoering van de maatregelen wordt ingepland. Zodoende kunnen ze nog vóór 2030 in uitvoering komen. 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. De vorige voortgangsmeting van het RIVM is op 27 juni 2024 gepubliceerd. In 2026 wordt de volgende voortgangsmeting van het RIVM verwacht.

9. Aanbevelingen

In dit hoofdstuk wordt een aantal aanbevelingen gedaan. De aanbevelingen zijn gericht aan zowel de deelnemers als de stuurgroep van het SLA. Het doel achter de aanbevelingen is om de uitvoering van de maatregelen te bevorderen.

Het wordt aanbevolen, blijkt uit rondvraag bij deelnemers, om bij de deelnemers intern één contactpersoon aan te wijzen voor het uitvoeringsplan die het invullen ervan coördineert. Ook gedurende het jaar houdt deze persoon een vinger aan de pols voor de uitvoering. Dit is een aanbeveling die eerder is besproken tijdens een bijeenkomst over het invullen van de uitvoeringsplannen.

Om een beter beeld te krijgen van de impact van de SLA maatregelen is het belangrijk dat de beschrijvingen van de maatregelen in de uitvoeringsplannen zo duidelijk mogelijk zijn. Bij het berekenen van de impact van de maatregelen valt op dat veel maatregelen niet concreet genoeg zijn om emissiereducties aan te koppelen. Om tot een betere doorrekening van de impact van de SLA maatregelen te komen moet hier nog een stap in worden gemaakt. Stel uzelf bij het invullen van de beschrijving van een maatregel bijvoorbeeld de vraag; 'kan ik met de beschrijving van deze maatregel een grove inschatting maken van de emissiereductie?'. Voor maatregelen die betrekking hebben op voorlichting, onderzoek, metingen of communicatie is deze aanbeveling niet van toepassing. Maar deze maatregelen zijn wel van belang voor emissiereductie.

Momenteel is onduidelijk hoeveel maatregelen nog in uitvoering komen vóór 2030. Een aandachtspunt voor alle deelnemers is om de nog niet uitgevoerde maatregelen zo veel mogelijk te plannen. Vul daarvoor in het uitvoeringsplan een verwacht jaartal van invoering in. Voor de stuurgroep is dit ook een aandachtspunt. Vóór 2028 moeten zo veel mogelijk maatregelen in uitvoering zijn, daarna wordt het erg lastig om de maatregelen nog binnen de looptijd van het SLA af te ronden.

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 niet alleen goed te communiceren met de themagroep, maar ook met de groep die niet actief deelneemt aan de themagroepen. Deelnemers moeten daarom goede toegang hebben tot informatie over maatregelen en hoe deze uit te voeren. Het helpt ook als het eenvoudig is om deze schriftelijke informatie te vinden. Hier is het van belang dat de stuurgroep tijdig bijstuurt wanneer de voortgang van een thema in zijn geheel dreigt achter te lopen.

Met het oog op de herziene EU-richtlijn wordt aanbevolen dat zowel de deelnemers als de stuurgroep kijkt waar het mogelijk is om een tandje bij te zetten. Zo zorgen we er samen voor dat de maatregelen die binnen het SLA extra worden benadrukt ook helpen in de route naar het behalen van de doelen van de Richtlijn.

Inmiddels is de implementatie van de herziene EU-richtlijn in gang gezet. Het is belangrijk dat de aansluiting van het SLA hierbij goed wordt geborgd. Bij de implementatie kan worden geput uit de kennis en ervaring van het SLA, andersom zal de implementatie van de Richtlijn ook (juridisch bindende) activiteiten inzetten die van invloed zijn op (de doelen van) het SLA.

Afgelopen jaar heeft het SLA-team een nieuw dashboard en webformulier laten ontwikkelen. Deze hebben gezorgd voor een aanzienlijke toename van gebruiksvriendelijkheid en het aantal actualisaties van uitvoeringsplannen. Aankomende ronde zal het uitvoeringsplan een stuk eerder beschikbaar gemaakt worden voor de deelnemers zodat deze tijdig aan de slag kunnen met het actualiseren van het decentrale uitvoeringsplan. Het SLA-team blijft het dashboard en uitvoeringsplan beheren en onderhouden. Daar waar een ontwikkeling gewenst is zal worden gekeken naar de mogelijkheden daarvoor.

Het SLA-team verzorgt eind 2025 een webinar waarin wordt uitgelegd hoe het nieuwe dashboard en het webformulier gebruikt kunnen worden.

Steeds meer werken deelnemers regionaal samen aan luchtkwaliteitsbeleid en in het verlengde daarvan aan het SLA. Zoek als deelnemer aan het SLA ook naar oplossingen die andere deelnemers al hebben bedacht, gebruik hiervoor ook het SLA-team.

Belangrijk te vermelden is dat het SLA-team voor alle vragen, opmerkingen en problemen kan worden benaderd voor ondersteuning. Het zou jammer zijn als (uitvoering van) een maatregel stagneert of stopt vanwege onduidelijkheid. Het SLA-team heeft het beste zicht op wat er al in gang is gezet, wat niet werkt, of hoe problemen of tegenvallers al zijn opgelost of aangepakt.

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.

Tussen 2022 en 2024 zijn vier pilots uitgevoerd, in Utrecht, IJmond, Tilburg en Groningen. In de pilots werd ingezoomd op de bijdrage van verschillende bronnen in elk gebied en werden hypothetische maatregelen toegepast en doorgerekend tot aan gezondheidseffecten. De volgende punten zijn uit de pilots gekomen:

1. Een gebiedsgerichte aanpak met lokale maatregelen kan de blootstelling in een hoog blootgesteld gebied dusdanig verlagen dat het gezondheidswinst oplevert.
2. Een gebiedsanalyse waarin lokale bronnen worden bepaald (binnen de lokale invloedssfeer) geeft de juiste informatie om binnen de belangrijkste bronnen maatregelen te treffen.
3. Bij het nemen van maatregelen levert een combinatie van maatregelen die PM10 en NO2 verlagen de meeste gezondheidswinst op.
4. Er bestaat geen one-size-fits-all maatregelenpakket. In iedere gemeente is de situatie anders, zowel qua luchtkwaliteit en lokale bronnen als qua bestuur. Daar horen ook andere maatregelen bij.

Kortom: een aanvullende aanpak voor hoogblootgestelde gebieden heeft in elke gemeente zin, maar er is maatwerk nodig om een goed beeld te hebben van de lokale bronnen en de juiste maatregelen te kiezen die effect hebben op zowel stikstofdioxide als fijnstof.

De resultaten van de pilots worden door Rijkswaterstaat en de themagroep Hoogblootgestelde Gebieden en Gevoelige Groepen verwerkt tot een stappenplan voor beleid voor hoogblootgestelde gebieden. Hierbij worden naast de resultaten van de pilots, ook andere actuele inzichten en ontwikkelingen meegenomen. In 2025 wordt het stappenplan vastgesteld.



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 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. 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

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

Het doel was een standaard werkwijze voor voorbereiding ontwikkelen en aanvraag van bouwstroom 3x80ampere, mogelijkheden voor 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 ZE rioolvervanging

Grootschalige rioolvervanging in Rotterdam vindt plaats binnen het meerjarige programma van Stadse Werken. Een groep van 10 aannemers voert dit werk uit, waarbij elk jaar zo'n 40 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 rioolvervanging in Rozenburg. Vervolgens zijn in het vervolgprogramma (SW 2.0) minimumeisen gesteld naar aanleiding van het SEB-convenant, dat door Rotterdam op hoog ambitieniveau is ondertekend.

Beschrijving van het project en belangrijkste resultaten

Voor het pilotproject is in 2022 een prijsvraag opgesteld, waarbij de aannemer die het meeste zware ZE-materieel inzette een bijdrage in de meerkosten kreeg. BAM heeft de meeste variëteit aan apparaten aangeboden, alsmede veel aandacht besteed aan de verspreiding van de resultaten.

De pilot heeft plaatsgevonden in het eerste kwartaal van 2023. De belangrijkste uitdagingen waren gelegen in de tijdige beschikbaarheid van voldoende zware stroomaansluiting. Extra accucapaciteit bleek nodig om de zware rupskraan een boost te kunnen geven gedurende de middagpauze. Wijzigingen in de planning vanwege bodemverontreiniging heeft geleid tot hoge huurkosten van materieel, dat niet elders kon worden ingezet op korte termijn. Het kennisniveau op de bouwplaats schoot soms tekort bij het gebruik van elektrisch materieel. Over het algemeen kan gesteld worden dat de pilot een succes was: het werk is binnen de gestelde tijd en kosten zonder noemenswaardige problemen uitgevoerd.

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. Daarnaast wordt in de nabijheid van Natura2000-gebied (Hoek van Holland) volledig ZE uitgevraagd, wat op basis van de ervaringen in Rozenburg en de ontwikkelingen op technisch gebied anno 2025 goed mogelijk blijkt te zijn. Er is regulier overleg tussen opdrachtgever en opdrachtnemers over knelpunten ten aanzien van beschikbaarheid van materieel en laadinfrastructuur en er zijn afspraken gemaakt over verantwoordelijkheden en kosten. Ook met de netwerkbeheerder wordt gekeken naar de mogelijkheden voor tijdelijke stroomaansluitingen. Rotterdam heeft de bouwlaadpas ingevoerd die het aannemers mogelijk maakt om materieel op te laden bij laadpalen voor mobiliteit. Stroompunten van de gemeente, zoals bij markten, evenemententerrein, bruggen en gemalen worden opengesteld voor andere gebruikers, waaronder aannemers. Bij tijdelijke bouwdepots legt Rotterdam ook stroompunten aan voor gebruik door aannemers.

Ook in alle inkoopcontracten voor bouw en onderhoud in Rotterdam worden ZE-eisen opgenomen en er worden pilotprojecten gestart bij onder andere asfaltvernieuwing, onderhoud van kademuren en bij sloop en projectontwikkeling in de woning- en utiliteitsbouw. De minimumeis van 56 kW wordt binnen enkele jaren opgevoerd tot 130 kW. Voor wat betreft voertuigen van aannemers worden dezelfde eisen gesteld als die gelden voor de ZE zone in de binnenstad. Op deze wijze pakt Rotterdam de transitie naar zero emissie bouwmaterieel voortvarend op.

Pilotproject "Hugo de Grootstraat Arnhem"

Start en einddatum pilot: februari t/m april 2022 was de uitvoering van het Pilotproject Emissieloos Werken Hoogwaardige fietsroute Hugo de Grootstraat/ Valckenierstraat Arnhem. Een deelnemer van de pilot was Heijmans.

Doelstelling van het pilotproject

De gemeente Arnhem heeft meerdere doelstellingen voor het pilotproject:

1. Minder hinder voor de buurt én minder luchtvervuiling door inzet van zero-emissie machines (draagt bij aan doelen uit de Luchtagenda 2019).
2. Bijdragen aan de doelen van het energietransitie programma New Energy made in Arnhem (meer elektrische voertuigen in 2030).
3. Impact op toekomstige GWW-projecten in Arnhem, door het opnemen van nieuwe regels voor aanbestedingen in de openbare ruimte (moederbestek).

Is er een product (bv rapport) of vervolgpilot/vervolgactie?

Er zijn twee rapporten opgesteld, namelijk rapport 'Lessons learned' en rapport onderzoek naar hoeveelheid uitstoot. Dit eindrapport over deze pilot is te vinden op:

Wat is/was het doel van de pilot (bv een aanpak realiseren voor een specifieke maatregel)?

Onderzoeksvraag: Hoe kan de gemeente, in overleg met de vooraf geselecteerde aannemer, zorgen dat een zo groot mogelijk deel van de gebruikte machines zero-emissie is? En hoe kunnen we ervan leren en het geleerde toepassen op toekomstige projecten?

Zijn er effectieve maatregelen en aanpakken uit naar voren gekomen?

Zie daarvoor het rapport 'Lessons learned'. Hier zijn alle geleerde lessen opgenomen. Zijn deze ook toepasbaar voor andere deelnemers, of in andere thema's? Deze zijn zeker toepasbaar voor andere deelnemers. Ondanks dat het pilotproject in 2022 is uitgevoerd kunnen andere deelnemers nog steeds leren van onze 'Lessons learned'.

Komen er kennisvragen uit de pilot naar voren?

We hebben laten zien dat met inzet van emissieloos materieel de reductiedoelstellingen (fijnstof, stikstof en Co2) van 2030 in 2022 haalbaar waren. Ook hebben we een vergelijk gemaakt van de ingezette mobiele werktuigen en bouwlogistiek met de Routekaart Schoon en Emissieloos bouwen (SEB). Op een paar werktuigen na konden we in 2022 al voldoen aan de Routekaart in 2030. Het pilotproject is voor Arnhem een vliegwiel geweest voor het Schoon en Emissieloos bouwen (SEB). Dit heeft weer geleid tot de ondertekening van het convenant SEB op ambitieniveau. Vorig jaar november heeft het college het beleid *De Arnhemse Routekaart 2030* vastgesteld. Vanaf 1 januari 2025 werken we bij de wegenbouwprojecten met een minimumeis dat tot 37kW emissieloos moet zijn. Bij grotere projecten gaan we de markt uitdagen met BPKV-uitvragen voor het meer inzetten van emissieloos materiaal. Dit jaar werken we aan de laadvisie hoe wij in de toekomst al onze projecten gaan voorzien van energie.

Pilotproject Provincie Gelderland

Schone Lucht Akkoord: N346 Schakel Achterhoek - A1

Het Project N346 Schakel Achterhoek – A1 is een infraproject waarbinnen tevens een pilotproject voor het Schone Lucht Akkoord (SLA) is gedaan. In dat kader wil de Provincie Gelderland (opdrachtgever) de beschikbaarheid en de mogelijkheden van het gebruik van schonere mobiele werktuigen i.s.m. de partijen in de aanbesteding bespreken, en daarna door de uitvoerend opdrachtnemer laten monitoren.

Het pilotproject met de marktpartij(en) heeft in totaal 2,5 jaar geduurd.

Vanuit de provincie zijn er ongeveer 6 personen mee bezig geweest, afhankelijk van de fase.

Vanuit de vier marktpartijen zijn in de aanbesteding een meerdere mensen bij de gesprekken in de aanbesteding geweest evenals bij de opdrachtnemer in bij de uitvoering.

Er zijn minder kosten gemaakt dan gepland. De oorzaak hiervan is dat er uiteindelijk minder inzet van materieel geweest en de kosten voor de laadinfra vielen erg mee. Daarnaast heeft de provincie maar een beperkt deel van de gemaakte kosten in de verantwoording opgenomen.

Er was ook voor de initiatiefnemer een risico dat de inzet van zero emissie de uitvoering in de weg ging zitten, aangezien deze minder langdurig en betrouwbaar zijn. Dit heeft zich ook in enige mate voorgedaan.

In algemene zin heeft een pilot een vrijblijvend karakter daardoor is de kwaliteit van uitvoering minder dan als er sprake is van een harde verplichting. Zie ook hierna bij ervaringen

Daarnaast heeft de provincie zelf o.m. de volgende ervaringen opgedaan.

Aanbestedingsfase

In de aanbestedingsfase heeft de provincie met de vier deelnemende marktpartijen gesproken over:

1. *Welke emissie-eisen voor de verschillende mobiele werktuigen zijn realistisch?*
2. *Welke wijze van vastlegging van het gebruik van de mobiele werktuigen is passend?*
3. *Wat dient Aanbesteder te faciliteren om de inzet van schone(re) mobiele werktuigen daadwerkelijk mogelijk te maken?*

De marktpartijen waren in de aanbestedingsfase zeer bereidwillig om mee te praten en input te leveren, dit was positief. Bij de meeste partijen zaten in die individuele dialoogsessie tevens ervaren specialisten aan tafel. De partijen hebben daarna schriftelijke input geleverd op de drie hoofdvragen en de resultaten heeft de provincie door middel van een NvI laten landen in het contract voor de uitvoering van het infraproject. Zoals onder andere welke twee mobiele werktuigen (Graafmachine en Wiellaadschop) in te zetten en te monitoren.

Marktpartijen in de aanbesteding laten meepraten over wat wel niet mogelijk/realistisch is voor het project is aan te raden. De aanbestedingsprocedure moet dit wel mogelijk maken uiteraard. Hier betrof het een concurrentiegericht dialoog. Partijen geven wel verschillende antwoorden, dus daar moet wel een modus in gevonden van wat dan daadwerkelijk in het contract landt.

Wat in deze fase mogelijk bijdroeg aan de positieve houding van de marktpartijen, is dat de gunning van de grote infraopdracht nog op het spel stond. Ondanks dat dit een pilot betrof (met vergoeding in de uitvoering) en niet een concreet gunningscriterium o.i.d., willen marktpartijen in die fase wel graag hun beste beentje voorzetten. Dit is geen reden om het wel of niet te doen, maar wel goed om in het achterhoofd te houden.

Uitvoeringsfase

Uiteindelijk is de uitvoering van het infraproject gegund aan BAM.

- 1) Snel bleek de voorgenomen inzet van de twee specifieke mobiele werktuigen lastig te realiseren door BAM. De oorzaak hiervan was voornamelijk gelegen in dat de mobiele werktuigen worden weggeconcurrerd door andere projecten waarin er een (EMVI/BPKV-) bonus of boete hangt aan de inzet van de zero emissie/ schonere mobiele werktuigen. Het belang van BAM, want een pilot met vergoeding van 90% van de meerkosten, was minder groot. Hierdoor werd de door het projectteam BAM toegezegde beschikbaarheid continu gewijzigd of niet nagekomen. Op die manier kan een aannemer zijn werkzaamheden niet plannen met deze inzet, en wordt daardoor ook minder gedreven om eraan te voldoen doordat extra risico's in de uitvoering ontstaan. In onderling overleg is toegestaan dat nog twee andere mobiele werktuigen mochten worden ingezet i.p.v. de wiellaadschop. Daarbij speelde voor wat betreft de inzet ook een rol dat de mobiele werktuigen tevens niet altijd betrouwbaar waren in gebruik of gedurende werkzaamheden meer moesten worden opgeladen.

De beschikbaarheid in Nederland van grotere zero-emissie mobiele werktuigen is nog beperkt. Hou daar rekening mee in wat van de markt wordt gevraagd en op welke wijze. Geef bijvoorbeeld ruimte tot inzet van verschillende (grote) mobiele werktuigen, zodat de aannemer flexibel blijft op recente ontwikkelingen en beschikbaarheid. Zorg voor ruimte in de planning, zodat de nu nog voorkomende onbetrouwbaarheid niet gelijk te grote consequenties heeft. Alles om te voorkomen dat projecten het elkaar onderling alleen maar moeilijk gaan maken.

Zie voor de eindrapportage: [Eindrapportage N346 schakel Achterhoek A1 is beschikbaar - Schone lucht akkoord](#)

- 2) Dezelfde lijn als het voorgaande, was ook te merken in de vastlegging van de inzet en het rapporteren erover. De prioriteit bij BAM werd vooral gegeven aan de 'normale' contractuele verplichtingen binnen het infraproject. Harde contractuele verplichtingen zullen beter werken om zaken tijdig te ontvangen. Wel speelt hier ook mee dat bv. de adviesbureaus die testen uitvoeren m.b.t. een emissiemeting ook behoorlijk vol zitten en lastig in te plannen waren.
- 3) Er was volgens de marktpartijen weinig voor de provincie, als opdrachtgever, te faciliteren anders dan een kostenvergoeding en de bouwaansluitingen. De bouwaansluitingen zijn uiteindelijk door BAM zelf aangevraagd, omdat BAM beter kon bepalen welke locaties hiervoor het meest geschikt waren en er op dat moment nog voldoende tijd leek. De doorlooptijd was echter absurd lang, 66 weken, wat wel voor problemen in de uitvoering heeft opgeleverd. BAM heeft maatregelen moeten nemen om stroom te verkrijgen op locaties in de buurt van de uit te voeren werkzaamheden. Het op tijd bouwaansluitingen aanvragen is essentieel. Dit blijft lastig omdat een aannemer de locatie beter kan aangeven. Dit zou ook al bij start aanbesteding aan de marktpartijen kunnen worden gevraagd, zodat de opdrachtgever dan al kan gaan aanvragen.

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.

Verbod tot en met Fase IIIB

Het juridisch adviesbureau AKD heeft onderzocht in welke publieke sturingsinstrumenten het verbod op vervuilende werktuigen het beste past. Op basis van dit advies en de factsheet "Handelingsoverzicht artikel 7.19a Bbl en de verhouding tot SEB" van het ministerie, is besloten om het verbod via een beleidsregel in te voeren. Onlangs heeft het Stadsbestuur deze beleidsregel vastgesteld die het gebruik van verouderde dieselmachines op Utrechtse bouwplaatsen actief verbiedt. De toets wordt gedaan langs het minimumniveau van het landelijke convenant Schoon en Emissieloos Bouwen. Hiermee worden alle vergunningsaanvragers gestimuleerd, actief over te stappen op schonere vormen van materieelinzet in vergunningsplichtige bouw.

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. Hieruit bleek dat een dergelijk verbod zinvol is voor mobiele werktuigen die worden ingezet op bouwplaatsen. Voor de overige sectoren (evenementen, groenwerkzaamheden en kabels & leidingen) is een verbod zoals hierboven beschreven niet kosteneffectief. Het effect op de luchtkwaliteit is beperkt en de kosten voor deze sectoren zijn relatief hoog.



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. Inmiddels hebben meerdere provincies dit beleid in hun vergunning opgenomen zoals dit [nieuwsbericht](#) laat zien.

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 mogelijkheden er zijn om handhaving en toezicht te ondersteunen die eenvoudig zijn te realiseren. Twee concrete acties die hieruit zijn gevolgd zijn (1) dat we werken aan nieuwe LRSO-voorschriften op vlak van monitoren en (2) via een webinar hulpmiddelen zijn aangeboden, die toezicht op stookinstallaties faciliteren.

Daarnaast wordt onderzocht welke ondersteuning het middenmanagement nodig heeft om uitvoering te geven aan de decentrale industrie maatregelen. Overwogen wordt om hiertoe een bijeenkomst voor het middenmanagement te organiseren.

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, Kokx de Voogd, 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
Rapport mobiele werktuigen	https://www.schoneluchtakkoord.nl/publish/pages/203909/rapport-royal-haskoningdhv-mobiele-werktuigen-in-de-industrie.pdf
SCIOS	



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.

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.

Vanaf 1 oktober 2023 staat de Stookwijzer op de [Atlas Leefomgeving website](#). In juni 2024 is [de Minister](#) akkoord gegaan met de [aanbevelingen vanuit het RIVM](#) voor het verbeteren van de Stookwijzer. Sinds oktober 2024 zijn deze aanbevelingen [uitgevoerd](#) (aangepaste criteria, verbeterde functionaliteit, en vaste tijdsblokken) en is er een app beschikbaar (download mogelijk via de Atlas Leefomgeving website). Gemeenten kunnen op basis van dit instrument een stookverbod afkondigen als de weersomstandigheden ongunstig zijn voor houtstook (bijvoorbeeld tijdens een code rood of rood en oranje). Amersfoort is de eerste SLA-gemeente die een stookverbod bij ongunstige weersomstandigheden (gebaseerd op de stookwijzer) in heeft gevoerd (sinds oktober 2024). 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.

Daarnaast zijn binnen deze pilot ook 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 (of oranje en 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: • Houtstookbeleidsregel, voorbeeld Rotterdam • Werkinstructie toezicht en handhaving, voorbeeld • Juridische mogelijkheden om een stookverbod op te leggen tijdens het stookalert • 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	• Houtstook van particuliere huishoudens - Schone lucht akkoord • Denkrichtingen voor houtstookregels in het omgevingsplan - Schone lucht akkoord • Voorlichtingsmateriaal houtstook 2024/2025 Informatiepunt Leefomgeving • Herziening criteria Stookwijzer. Afleiden Criteria Stookwijzer op basis van overlastmeldingen RIVM

Product	Link
die gemeenten in het omgevingsplan kunnen opnemen. • Communicatiedraaiboek 'Stookverbod bij een code rood van de Stookwijzer' • Herziening criteria Stookwijzer, RIVM-onderzoek naar de criteria van de Stookwijzer op basis van overlastmeldingen en weersomstandigheden	
Samenwerkruimte: • Samenvatting van de pilotresultaten t.b.v. Stuurgroep SLA • Juridische analyse van Pels Rijcken i.r.t. conceptbeleidsregel Rotterdam (second opinion),	• Documenten Stuurgroep Schone Lucht Akkoord; Bijlage 5: Nota voor Stuurgroep SLA pilot stookverbod tijdens een stookalert def.pdf • Pilots houtstook Schone Lucht Akkoord
Notitie Handhaving Stookverbod (Mogelijkheden tot toezicht en handhaving tijdens een stookverbod op te leggen tijdens het stookalert)	



Landbouw

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

1. Projecten die binnen het SLA zijn en worden ontwikkeld zijn door andere deelnemers te benutten in hun aanpak voor het beter toepassen van al aanwezige emissiereducerende technieken. Doel is dat andere deelnemers deze voorbeelden ook overnemen. Deze staan in de samenwerkruimte van het SLA onder thema landbouw. Hier is ook een "Factsheet mogelijke maatregelen SLA gemeenten landbouw" opgenomen met laagdrempelige maatregelen.
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. Er is een aantal kennisproducten in opdracht van het rijk opgesteld. Er zijn projecten van deelnemers die door andere deelnemers laagdrempelig toe te passen zijn. Dit spoor geeft invulling aan de SLA-maatregelen 5, 6 en 7.
Verder is door het Rijk experimenteerruimte gecreëerd onder de Crisis- en herstelwet. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is er overgangsrecht voor experiment 7ae. Het experiment 7af is onder de Omgevingswet verlengd.
 - a. **Crisis- en herstelwet (Chw) (art 7af) -experiment aanpak bestaande situaties⁹:** Het Chw-experiment geeft gemeenten in de deelnemende provincies onder andere meer mogelijkheden om strengere voorwaarden te stellen dan wettelijk voorgeschreven voor geur, ammoniak en fijn stof.
 - b. **Chw experiment innovatieve stalsystemen (art. 7ae)¹⁰:** geeft vooruitlopend op de Omgevingswet het bevoegd gezag in deelnemende provincies de mogelijkheid om innovatieve stallen toe te staan die niet op bijlage 5 van de Ow staan, in combinatie met doelvoorschriften en meten.
3. Bouwsteen voor de aanpak ontwikkelen via instrumenten uit de Omgevingswet.
Er wordt invulling gegeven aan de verschillende instrumenten die de Omgevingswet biedt. Een bouwsteen is een voorbeeldpakket van (juridische) maatregelen die een gemeente kan inzetten om emissiereductie vanuit de landbouw te bereiken.

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/>
- Luchtwatercheck, ontwikkeld door provincie Overijssel, Omgevingsdienst Twente en Omgevingsdienst IJsselland: [Luchtwatercheck.nl](https://luchtwatercheck.nl) - [Provincie Overijssel](#)

In 2022 en 2023 hebben deskundigenbijeenkomsten plaatsgevonden met veehouders, luchtwaterfabrikanten, toezichthouders, vergunningverleners en TAP-leden, waarin mogelijke 'laaghangend fruit' maatregelen om de werking van luchtwassers te verbeteren zijn geïnventariseerd en beoordeeld op kansrijkheid. Als vervolgstap willen het ministerie van I&W en RWS-IPLO veehouders en bevoegde gezagen aanmoedigen om de meest kansrijke maatregelen in de praktijk uit te proberen. Hiervoor zijn luchtwaterleveranciers en toezichthouders benaderd. Dit heeft nog geen praktijksituaties opgeleverd waar maatregelen uitgetoetst kunnen worden. Bovendien gaven beide groepen aan dat de prioriteit moet liggen bij handhaving van bestaande regels. Nu wordt overwogen om de varkenshouderijsector te benaderen om praktijksituaties te vinden waar maatregelen uitgetoetst kunnen worden.

Daarnaast heeft RWS/IPLO in opdracht van I&W in 2022 vier regiobijeenkomsten georganiseerd voor kennisuitwisseling over luchtwassers voor bevoegde gezagen. Het doel was kennisuitwisseling initiëren en het was de bedoeling dat de omgevingsdiensten ODNL, Omgevingsdienst Regio Utrecht, Omgevingsdienst Brabant-Noord en Omgevingsdienst Twente na de regiobijeenkomsten zelf verdere kennisuitwisseling zouden organiseren. Dat hebben de genoemde omgevingsdiensten gedaan in de vorm van het Kennisplatform en de Kenniskring. De kenniskring bestaat uit meer dan honderd toezichthouders, vergunningverleners en juristen en is vanaf september 2022 vier keer bijeengekomen. De laatste bijeenkomst vond plaats in het najaar van 2024.

⁹ [Geur, ammoniak, fijnstof en Schone Lucht Akkoord \(artikel 7af\) - Kenniscentrum InfoMil](#)

¹⁰ [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.

De pilot "Goed benutten van biologische combi-luchtwassers in varkensstallen in Noord-Brabant" van de Provincie Noord Brabant is in de afrondende fase. Naast het meetrapport van de WUR dat in maart 2025 is gepubliceerd¹¹, worden naar verwachting in juli 2025 een e-learning over combiluchtwassers voor vee- en toezichthouders en een notitie met handvatten voor een landelijke aanpak. Daarnaast wordt een nieuwe methodiek van geur meten, de chemisch-analytische meetmethode, bij bestaande bedrijven getest. De monsters zijn zowel volgens de klassieke, als chemisch-analytische meetmethode getest. De resultaten van de analyse van de metingen en maatregelen worden vertaald naar een handleiding.

Daarnaast heeft de provincie Noord-Brabant een ankermeetstation voor luchtkwaliteit van het RIVM geplaatst in veedicht gebied in Nistelrode (metingen van 2021 t/m 2026). De meetresultaten worden continue gedeeld via het landelijke luchtmeetnet en samenmeten.nl.

De provincie Limburg heeft haar eigen meetnet luchtkwaliteit 'Grenzeloos Meten' uitgebreid met een aantal locaties. Dusdanig dat deze zowel voor Limburg als landelijk een beeld geven van ultrafijnstoflocaties in de bebouwde kom nabij ultrafijnstofbronnen. Naar verwachting zullen de eerste meetresultaten en de onderlinge vergelijking tussen de stations in Q1 van 2026 gepubliceerd worden. De meetresultaten zijn in te zien via luchtmeetnet.nl.

Bedrijfsontwikkelingsplannen

De regio Food-Valley heeft samen met pluimveehouders een pilot met bedrijfsontwikkelplannen uitgevoerd. Uit de pilot blijkt dat het praten over en het opstellen van bedrijfsontwikkelplannen een prikkel vormt om na te denken over toekomstplannen en inzicht geeft over het verloop van emissies op bedrijfsniveau en effecten en kosten van emissiereducerende maatregelen op bedrijfsniveau. De eindrapportage van de SLA-pilot staat online¹².

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 Barneveld/ Foodvalley)

In deze pilot is onderzocht wat omgevingsdiensten nodig hebben om scherper vergunnen mogelijk te maken (denk aan kennis, organisatie, geld) en hoe dit te verankeren in hun werkprocessen en het VTH-beleid. Verwachting is dat het onderzoeksrapport voor de zomer wordt voltooid.

¹¹ [WUR rapport "Goed benutten van biologische combi-luchtwassers: Onderzoek naar maatregelen aan biologische combi-luchtwassers om het verwijderingsrendement voor ammoniak en geur te verbeteren"](#)

¹² [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 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. 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

Wat betreft de projecten bij de provincie:

Ankermeetstation Nistelrode

Het ankermeetstation in Nistelrode is in 2023 van start gegaan en meet de luchtkwaliteit met hoogwaardige apparatuur in een veedicht gebied. Het meetstation is onderdeel van het landelijk meetnet luchtkwaliteit (LML). Het project is aangemerkt als SLA participatieproject en heeft een looptijd tot eind 2026. Deze participatie is tot op heden onvoldoende van de grond gekomen. Momenteel zijn wij in gesprek met gemeente Land van Cuijk om deze participatie verder vorm te geven.

Roulerende meetstations

Het project roulerende meetstations is in 2022 gestart en heeft een looptijd tot eind 2026. Burgers en gemeenten kunnen aan aanvraag indienen m.b.t. het meten van de luchtkwaliteit in hun gemeente. Doel van het project [Meetstations luchtkwaliteit - Brabant](#) is om meer inzicht te krijgen in de luchtkwaliteit op een locatie en burgers en gemeenten inzicht te geven in de verschillende aspecten die relevant zijn voor luchtkwaliteit. Van elke meetsessie wordt een rapportage gemaakt die met de betreffende gemeenten en burgers wordt gesproken. In sommige gevallen hebben de metingen geleid tot aanvullend onderzoek. De rapportages tot nu toe zijn [Rapportages luchtkwaliteit - Brabant](#) hier te vinden.

Enkele bevindingen uit het project tot nu toe:

- Proces: Wij organiseren maandelijks een digitale bijeenkomst waarbij de meetresultaten worden toegelicht en toegewerkt wordt naar een eindrapport. Burgers en gemeenten geven aan deze bijeenkomsten zeer te waarderen. Deze bijeenkomsten geven burgers en gemeenten inzicht in welke aspecten (o.a. meteorische) relevant zijn voor de metingen en geven meer inzicht in handelingsperspectief.
- Inhoud: de resultaten van de luchtkwaliteitsmetingen komen over het algemeen redelijk overeen met de GCN-berekeningen van het RIVM. De meteorische zijn echter van grote invloed op de uitkomsten van de luchtkwaliteitsmetingen.
- Kennisvraag: in hoeverre kunnen wij als provincie voldoen aan de huidige en aangescherpte luchtkwaliteitsnormen die in 2030 van kracht zijn.

Regionaal Meetnet Zuidoost Brabant

Eindhoven heeft in een regionale samenwerking voor een regionaal dekkend luchtmeetsysteem ILM2.0 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.

Het ILM2.0 wordt doorontwikkeld naar een ILM3.0. (looptijd 2026 t/m 2030) Hier vindt momenteel besluitvorming over plaats bij de betreffende deelnemers. De provincie heeft recent besloten de

deelname aan het regionale meetnet ILM3.0 voort te zetten. Bij de andere partners vindt besluitvorming plaats.

Wat betreft de metingen stelt TNO jaarlijks een rapportage op, daarnaast is er door het RIVM in 2024 in opdracht van het meetnet zuidoost Brabant onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit beide rapportages zijn hieronder te vinden

[Onderzoek naar luchtkwaliteit en beleving in een agrarisch gebied in Zuidoost-Brabant | RIVM](https://odzob.nl/file-download/download/public/3164)
<https://odzob.nl/file-download/download/public/3164>

Het doel van het ILM3.0 is om te zorgen voor gevalideerde gegevens (data en duiding) en kennis over luchtkwaliteit en gezonde leefomgeving, en hiermee gedragsverandering van burgers en bedrijven en beleidsbepaling door overheden ten behoeve van gezondheid te stimuleren.

Pilot Tilburg

Startdatum 1 februari 2024, beoogde einddatum 31 oktober 2026

Aantal deelnemers 60 (4 x 10 locaties voor meetstations, en overige geïnteresseerden)

Het doel van deze pilot is om inwoners die zelf data willen verzamelen over de luchtkwaliteit in hun eigen leefomgeving te faciliteren en te begeleiden. Door een goed dekkend meetnet op te zetten met goedkope en toegankelijke sensoren verzamelen we data en laten we inwoners nadenken over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving op gebiedsniveau. Met deze data kan bijvoorbeeld een nieuw gesprek op gang gebracht worden dat gebaseerd is op een beter inzicht van de situatie. De pilot is opgesplitst in twee delen: twee meetperiodes van ongeveer een jaar in twee verschillende wijken per periode. De eerste periode wordt in juni 2025 voltooid. Dan gaat ook de tweede periode van start. Na afloop van de twee periodes bundelen we de geleerde lessen in een document.

Het doel van deze pilot is om inwoners die zelf data willen verzamelen over de luchtkwaliteit in hun eigen leefomgeving te faciliteren en te begeleiden. Door een goed dekkend meetnet op te zetten met goedkope en toegankelijke sensoren verzamelen we data en laten we inwoners nadenken over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving op gebiedsniveau. Met deze data kan bijvoorbeeld een nieuw gesprek op gang gebracht worden dat gebaseerd is op een beter inzicht van de situatie. Er zijn nog geen effectieve maatregelen uit de pilot naar voren gekomen. Wel leren we veel over de mogelijkheden en onmogelijkheden van samen met inwoners meten in de eigen leefomgeving. Deze geleerde lessen zijn ook bruikbaar in andere thema's waar inwonerparticipatie gewenst is. Inwoners hebben veel kennisvragen, die de input vanuit de eigen metingen overstijgen.

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.

Scholenproject

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

Welke vooraf gestelde doelen zijn behaald? En eventueel welke niet? Hoe is het project ontvangen in de gemeente of provincie?

Met de toegekende SPUK-SLA en eigen middelen zijn mobiele meetsensoren voor fijnstof aangeschaft (Snuffelfiets). Deze zijn beschikbaar gesteld aan inwoners van provincie Zeeland en worden ingezet voor het scholenproject fijnstof (HAVO3/VWO3 van Zeeuwse Technasia). Voor de deelnemers aan het burgerproject zijn halfjaarlijkse terugkombijeenkomsten georganiseerd om ervaringen te delen en voorlichting te geven over SLA, luchtkwaliteit, gezondheid etc. Dit project wordt gecontinueerd al is het project i.r.t. SPUK-SLA voltooid. Ook het scholenproject is in

schooljaar 2023-2024 voortgezet omdat het door de scholen en de leerlingen zeer positief wordt ervaren.

Benodigde middelen

Wat kunt u zeggen over de tijd die dit project heeft gekost? Aantal personen? Welke kosten heeft u gemaakt? Welke risico's waren er? Wat kunt u zeggen over kwaliteit?

Dit project heeft de projectleider wat betreft de burgersensormetingen flink tijd gekost in de opstartfase. Ervaring met een project als deze ontbrak wat een tijdsinschatting vooraf lastig maakte. Eenmaal lopend is door minder vragen vanuit de deelnemers de tijdsinzet minder geworden en voornamelijk gericht op de (halfjaarlijkse) terugkombijeenkomsten.

Wat het scholenproject betreft was meer ervaring. Daar is 4 scholen in provincie Zeeland de max. geweest qua beschikbare sensoren maar ook qua tijd. Die tijdsinzet was naast afstemming onderverdeeld in kick-off meeting op school, digitale tussenevaluatie met de groepjes leerlingen, en eindpresentatie op locatie (zoals bijv. provinciehuis, gemeentehuis, congreslocatie).

Risico was de werking van de sensoren. De resultaten van de fijnstof PM_{2,5} metingen blijken boven verwachting goed als mede de levensduur van de apparaatjes. Communicatie/dataverwerking is wel een aandachtspuntje geweest. Ook met de leverancier.

Gezien verkregen resultaat van het project en de beschikbaar gestelde eigen middelen is besloten het project voorlopig voort te zetten.

Ervaringen

Advies voor een vergelijkbaar project

Wat ging goed en wat kon beter? Wat zou u met de opgedane kennis de volgende keer anders doen? Welke tips heeft u voor andere gemeenten of provincies?

Vooraf veel vragen van deelnemers in begin over gebruik sensor, data etc. Dit goed kunnen managen door bij aanvang een speciaal e-mailadres voor het project te creëren en alle communicatie via dat mailadres te laten verlopen.

Ter kennisdeling is eind 2021 is op de themadag participatie een presentatie verzorgd voor overige SLA deelnemers over het scholenproject in Zeeland en de uitbreiding met project Snuffelfiets. (sheets zijn nogmaals als bijlage bijgesloten).

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 data 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.

Een 12-tal deelnemers van de Luchtclub had aangegeven door te willen na afloop van het project. De gemeente Rotterdam en de DCMR hebben ze gedurende een drietal sessies geholpen met het beschrijven van de doelen die deze groep zou kunnen willen bereiken, en van de interne organisatiestructuur die ze daarvoor op zouden kunnen zetten.

De groep is nu nog bezig met deze interne structurering. Ze zijn door de DCMR uitgenodigd om deel te nemen aan het provinciale maandelijkse overleg voor burgermeetgroepen. De groep heeft verder aangegeven dat ze eigen sensoren willen gaan gebruiken. Ik ben zeer benieuwd naar hun vervolgstappen bij het starten van een burgermeetgroep, en heb af en toe contact met ze om hun voortgang te horen.

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/>.

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 levens veranderende 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. Gedurende het project is er via interviews, focusgroepen en vragenlijsten steeds meer inzicht verkregen in de doelgroep jongeren. De doelgroep is langzaam afgepeld en er zijn inmiddels definitief drie doelgroepen gekozen. Namelijk, brugklassers die net zijn begonnen op het vmbo, vmbo-scholieren die steeds zelfstandiger worden en daarmee meer vervoersmogelijkheden krijgen, zoals de scooter (leerjaar 2 en 3) en vmbo-eindexamenleerlingen die de middelbare school verlaten en zich hebben aangemeld bij het mbo. Het zijn namelijk dit soort momenten waarop de voorkeur voor verplaatsingsmogelijkheden wordt heroverwogen en waarop er nog gelegenheid is om de houding ten opzichte van de fiets en ov te beïnvloeden.

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 levens veranderende 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 stond 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 was van wezenlijk belang voor een goede inzet van de activatie en de kans van slagen.

Dit jaar (2025) zijn we doorgegaan met de verdere ontwikkeling en uitrol van interventies. De activiteiten bestaan uit:

1. Een welkomstpakket voor de vmbo-eindexamenleerlingen om ze goed van start te laten gaan op de fiets en in het ov in hun eerste jaar op het mbo.
2. Een rekenles voor leerjaar 1 t/m 3 waarin leerlingen vervoersmiddelen vergelijken op milieu-impact, gezondheid en kosten om zo hun inzicht te vergroten en misvattingen te verminderen. Zo stimuleren we een positieve houding t.o.v. de fiets en ov.
3. Een rekenles voor vmbo-eindexamenleerlingen waarin ze alvast hun nieuwe schoolroute naar het mbo-plannen. Met een concreet plan op zak, vergroten we hun gevoel van kunnen en verminderen we de weerstand t.o.v. de fiets en het ov.
4. Een brief gericht aan de ouders met een probeeraanbod voor ov en de fiets, om het eens samen met hun kind uit te proberen. Zo stimuleren we eerste positieve ervaringen en vergroten we het vertrouwen in het ov en de fiets.

Dit jaar zullen we ook starten met het monitoren en evalueren van de interventies. Daarnaast zijn we dit jaar actief in het borgen en het delen van de kennis die we hebben opgedaan, onder andere door op het podium te staan op diverse congressen, door het schrijven en delen van (online) artikelen (zie [link](#)) en door met experts van buitenaf kritisch te kijken naar onze eigen onderzoekszetel en proces.

Doordat we actief samenwerken met scholen en we rekening moeten houden met het curriculum, heeft dit project een jaar extra gekregen. 2026 zal in het teken staan van het (verder) toetsen van de effecten van de activatie(s). Mogelijk kunnen we sommige activiteiten herhalen. De opgedane kennis en resultaten worden geborgd en gedeeld binnen (en buiten) ons werkveld.

Start- en einddatum

Begin 2023 – november 2026

Pilot gemeente Maastricht educatie bewustwording luchtkwaliteit

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, zij geven ook de lessen in de klassen.

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 (onderbouw middelbare school). 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 voltooid. Het lespakket is klaar en wordt gedeeld op de samenwerkingsruimte van het SLA)*
- *Lespakket groep 7 en 8 (Het lespakket is ontwikkeld en wordt al sinds 2017 gebruikt op scholen in Maastricht).*
- *De 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 wordt gezocht naar een andere gemeente of provincie die de tentoonstelling zou willen gebruiken voor hun eigen educatie of bewustwordingsprogramma. De informatie over de tentoonstelling wordt gedeeld op de samenwerkingsruimte van het SLA).*

Start en looptijd

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

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 zich 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 deelnemer daar nog niet toe verplicht was.
- Een wit vakje betekent dat de deelnemer tijdens die ronde nog geen uitvoeringsplan hoefde in te leveren.

Organisatie	2021	2022	2023	2024	2025
Aalten					
Alblasserdam					
Almere					
Almelo					
Alphen aan den Rijn					
Ameland					
Amersfoort					
Amstelveen					
Amsterdam					
Arnhem					
Assen					
Barendrecht					
Barneveld					
Berg en Dal					
Bernheze					
Best					
Beuningen					
Beverwijk					
Blaricum					
Bodegraven-Reeuwijk					
Boekel					
Boxtel					
Breda					
Brummen					
Capelle a/d IJssel					
Culemborg					
Delft					
Den Bosch					
Den Haag					
Deurne					

Deventer					
Diemen					
Dongen					
Dordrecht					
Drenthe					
Ede					
Eemnes					
Eersel					
Eijsden-Margraten					
Eindhoven					
Etten-Leur					
Flevoland					
Fryslân					
Gelderland					
Gilze en Rijen					
Gooise Meren					
Gouda					
Groningen (provincie)					
Groningen					
Haarlem					
Haarlemmermeer					
Halderberge					
Harderwijk					
Hardinxveld-Giessendam					
Heemskerk					
Heerlen					
Helmond					
Hendrik-Ido-Ambacht					
Hengelo					
Heumen					
Heusden					
Hilversum					
Hoeksche Waard					
Horst aan de Maas					
Houten					
Kampen					
Kerkrade					
Krimpenerwaard					
Land van Cuijk					
Lansingerland					
Laren					
Leeuwarden					
Leiden					
Leidschendam-Voorburg					
Leudal					
Limburg					
Lingewaard					
Maashorst					

Maastricht					
Meerssen					
Meijerijstad					
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat					
Nederweert					
Nieuwegein					
Nijkerk					
Nijmegen					
Noord-Brabant					
Noord-Holland					
Oirschot					
Oosterhout					
Oss					
Overbetuwe					
Overijssel					
Papendrecht					
Peel en Maas					
Pijnacker-Nootdorp					
Putten					
Renkum					
Renswoude					
Reusel-De Mierden					
Rheden					
Rhenen					
Ridderkerk					
Rijswijk					
Roermond					
Roosendaal					
Rotterdam					
Scherpenzeel					
Schiedam					
Sint-Michielsgestel					
Sittard-Geleen					
Someren					
Son en Breugel					
Súdwest-Fryslân					
Terneuzen					
Tilburg					
Uitgeest					
Utrecht (provincie)					
Utrecht					
Utrechtse Heuvelrug					
Valkenswaard					
Veenendaal					
Velsen					
Venlo					
Venray					
Vlaardingen					

Vught					
Waalwijk					
Waddinxveen					
Wageningen					
Weert					
Wijchen					
Wijk bij Duurstede					
Woudenberg					
Zaanstad					
Zeeland					
Zeist					
Zevenaar					
Zuid-Holland					
Zuidplas					
Zutphen					
Zwijndrecht					
Zwolle					