

# Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

## Schone Lucht Akkoord (SLA)

(Internetconsultatie van 13 januari tot en met 10 februari 2020)

De minister voor Milieu en Wonen heeft op 13 januari 2020 namens de Rijksoverheid het Schone Lucht Akkoord ondertekend. In dit akkoord hebben het Rijk, provincies en gemeenten maatregelen vastgelegd om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren, met gezondheidswinst door schonere lucht voor alle Nederlanders. Luchtverontreiniging leidt nu nog jaarlijks tot 11.000 vroegtijdige sterfgevallen en Nederlanders leven gemiddeld 9 maanden korter als gevolg van vervuilde lucht.

In het Schone Lucht Akkoord zijn maatregelen opgenomen voor de sectoren (weg)verkeer, mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. Het akkoord is relevant voor:

- Rijk, provincies en gemeenten;
- Inwoners;
- Bedrijfsleven;
- Gezondheids- en Milieuorganisaties.

Het doel van het Schone Lucht Akkoord is om in alle sectoren een dalende trend van emissies naar de lucht in te zetten. Doel is om hiermee in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst voor de gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen te realiseren ten opzichte van 2016. Ook wordt toegewerkt naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit in 2030 voor fijn stof en stikstofdioxide.

Per binnenlandse bron zijn maatregelen opgenomen om deze daling van emissies in gang te zetten. Het Schone Lucht Akkoord wordt vormgegeven en uitgevoerd door de deelnemende provincies en gemeenten. Te treffen maatregelen kunnen gevolgen hebben voor bedrijfsleven en burgers. Het doel is dat voor burgers de schadelijke gezondheidseffecten afnemen door de verbetering van de luchtkwaliteit.

Het Schone Lucht Akkoord is op 13 januari 2020 ondertekend door het Rijk, provincies en gemeenten. Hiermee zijn de hoofdlijnen vastgelegd en beginnen we aan de uitvoeringsfase van het beleid. Via de website [www.schoneluchtakkoord.nl](http://www.schoneluchtakkoord.nl) kunt u zien welke gemeenten en provincies het akkoord ondertekend hebben.

Met de internetconsultatie is gevraagd naar aandachtspunten voor het Rijk bij de uitvoering van maatregelen. Opmerkingen over lokaal of provinciaal beleid waren geen onderdeel van deze internetconsultatie.

De volgende vragen zijn gesteld:

Vraag 1: In het Schone Lucht Akkoord zijn maatregelen opgenomen voor de sectoren (weg)verkeer, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. Wat vindt u van deze maatregelen?

Vraag 2: Op welke manier kunnen de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord zo effectief mogelijk vormgegeven worden volgens u?

Vraag 3: Welke (aanvullende) maatregelen kan het Rijk opnemen in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord?

Vraag 4: Hoe kunnen we u zo effectief mogelijk betrekken in de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en hoe wilt u hierover op de hoogte gehouden worden?

Vraag 5: Het Schone Lucht Akkoord richt zich op 2030. Welke zaken op de langere termijn vindt u belangrijk?

Daarnaast was er de mogelijkheid om te reageren op de akkoordtekst zelf. Indien uit de internetconsultatie blijkt dat het noodzakelijk is om aanpassingen te maken in de akkoordtekst, zal dit worden besproken met de provincies en gemeenten die het akkoord hebben ondertekend.

### **Reacties op de internetconsultatie**

Er zijn in totaal 86 reacties binnengekomen, waarvan 66 openbaar. Hiervan zijn er twee dubbel, zodat er in totaal 84 afzonderlijke indieners hebben gereageerd.

De indieners zijn:

- Inwoners (62%)
  - Bedrijfsleven (28%)
  - Gezondheids- en Milieuorganisaties (8%)
  - Overig (2%)
- 
- *Bedrijfsleven*: Diemba BV (emissievraagstukken), Advanced Climate Systems bv, Dutch Data center Association, Kampervereniging NKC, NHK (Nederlandse Haarden en Kachelbranche), Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE), BioMCN, branchevereniging bouwmaschinen BMWT, LTO Nederland, BOVAG, NEPROM, Energie-Nederland, RAI Vereniging, Vereniging van Waterbouwers, Dutch Dairyman Board, Farmers Defence Force (FDF) Nederlandse Vakbond Pluimveehouders, Nederlandse Melkveehouders Vakbond, Bouwend Nederland, Kon VNCI (branche-organisatie chemische bedrijven), Louwman Group, Lime.
  - *Gezondheids- en Milieuorganisaties*: Beweging Friezen voor Frisse Lucht, Stichting Houtrookvrij, Comité N65, Longfonds, Stichting Drenthe Blijft Stil, Stichting HoogoverHatterm,
  - *Overig*: Gemeente Enschede, RM Serle Energieconsultancy.

78 indieners hebben de vragen die werden gesteld met de consultatie, beantwoord. De overige 6 indieners gingen in hun reactie niet specifiek op de vragen in. Hieronder volgt een beknopt verslag in hoofdlijnen. De reacties op de consultatie geven uitsluitend de opvattingen van de indieners weer.

De rest van het verslag is ingedeeld in drie onderdelen:

1. Algemeen beeld van de reacties
2. Hoofdlijnen van de ingediende reacties per sector
3. Antwoorden op de gestelde vragen

Per onderdeel wordt aangegeven wat de reactie is van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat namens de Rijksoverheid, op de ingebrachte vragen en voorstellen.

## **1. Algemeen beeld van de reacties**

In dit onderdeel 1. wordt een algemeen beeld van de ingediende reacties gegeven, uitgesplitst naar categorie indieners: inwoners, bedrijfsleven en gezondheids- en milieuorganisaties.

### **Reacties inwoners**

De meeste inwoners geven in hun reactie aan het streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit te onderschrijven. Daarnaast geven de meeste inwoners aan dat het Schone Lucht Akkoord meer ambitie en/of maatregelen zou moeten omvatten. Zij zijn met name van mening dat de luchtvaart opgenomen zou moeten worden in het Schone Lucht Akkoord en dat er meer moet worden gedaan om emissies uit houtstook tegen te gaan. Ook werden er vragen gesteld over de mogelijkheden tot handhaving. Ten slotte gaven een aantal partijen aan 2030 te laat te vinden voor het realiseren van de doelen.

### **Reacties bedrijfsleven**

Het overgrote deel van bedrijven en brancheorganisaties die hebben gereageerd, geeft aan schone lucht belangrijk te vinden, het Schone Lucht Akkoord in principe te steunen en ook zelf ambities te hebben op het gebied van schone lucht. Een groot aantal heeft hierbij nog vragen of opmerkingen of suggesties. Veel voorkomend zijn: vragen over de effecten en kosten van maatregelen, het verzoek om een integrale aanpak en afstemming met ander beleid, zoals klimaat en stikstofbeleid, en het verzoek om marktpartijen actief te betrekken bij de uitwerking van de afspraken. Enkele partijen uit de landbouwsector vragen om een onafhankelijk instituut voor het verrichten van metingen en berekeningen.

### **Reacties gezondheids- en milieuorganisaties**

Milieu- en gezondheidsorganisaties geven aan de doelen uit het Schone Lucht Akkoord te steunen en veel belang te hechten aan een integrale aanpak waarin natuur-, luchtkwaliteit- en klimaatbeleid elkaar versterkt. Er wordt gevraagd om in beeld te brengen waar de grootste knelpunten liggen en om de aanpak te richten op de grootste vervuilers. Tevens wordt aandacht

gevraagd voor gevoelige groepen. Ook stellen verschillende partijen vragen over hoe luchtvaart is meegenomen in het Schone Lucht Akkoord en wordt gevraagd naar de aansluiting tussen het IBO-luchtkwaliteit en het Schone Lucht Akkoord. Ten slotte stellen enkele partijen vragen over handhaving en deelname van gemeenten en provincies.

#### **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verheugd dat de ambitie uit het Schone Lucht Akkoord; het streven naar gezondheidswinst door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, breed wordt gedeeld. Wel zijn er verschillende vragen, opmerkingen en zorgen bij de uitvoering. In dit verslag geven we een reactie op de ingebrachte punten en geven we aan hoe we deze betrekken bij het verder uitwerken van de maatregelen en het opstellen van de uitvoeringsagenda voor het Schone Lucht Akkoord. De uitvoeringsagenda is voorzien voor eind 2020.

Het betrekken van bedrijfsleven, inwoners en milieu- en gezondheidsorganisaties bij de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord beperkt zich niet tot deze consultatie. Ook bij de verdere uitvoering van het akkoord worden bedrijven, gezondheid- en milieuorganisaties, wetenschappers en deskundigen uitgenodigd om mee te denken over, en mee te werken aan, het Schone Lucht Akkoord en de uitvoering van maatregelen en pilots. Nadere afspraken hierover nemen we op in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord. In het akkoord is een specifiek hoofdstuk aan participatie gewijd. Daarbij is onder andere afgesproken dat alle partijen hun inwoners en bedrijven actief informeren over luchtkwaliteit, gezondheidseffecten en de maatregelen die zij nemen.

#### Houtrook en luchtvaart

De reactie op suggesties met betrekking tot houtrook en luchtvaart worden onder 2 (Hoofdlijnen van de ingediende reacties per sector) meegenomen.

#### Handhaving

Het Schone Lucht Akkoord is een vrijwillig bestuursakkoord. De betrokken overheden committeren zich vrijwillig aan de afspraken, vanuit een gezamenlijke ambitie. Handhaving en het instellen van sancties voor deelnemende overheden passen hier niet bij. Het versterken van toezicht en handhaving vormt wel een belangrijk aandachtspunt bij het terugdringen van emissies in de verschillende sectoren. Bijvoorbeeld door de invoering van een roetttest in de APK vanaf 2021 waarmee wordt getest of voertuigen blijven voldoen aan de emissie-eisen.

#### Tijdpad

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderschrijft het belang om niet alleen op de langere termijn, maar ook op korte termijn gezondheidswinst te realiseren. Veel maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord worden door de deelnemende partijen op korte termijn ingezet en leveren ook op korte termijn gezondheidswinst. In het Schone Lucht Akkoord is een doel voor

2030 opgenomen om daarnaast te kunnen werken aan een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, juist ook op de langere termijn.

Aanpak waarin natuur-, luchtkwaliteit- en klimaatbeleid elkaar versterken

Het Schone Lucht Akkoord is nauw verweven met andere beleidsdoelen. Zo zorgen het Klimaatakkoord, de stikstofaanpak, lokale verkeers- en vervoersplanen, de agenda fiets, regionale energiestrategieën en lokale verkeers- en vervoersplannen ook voor gezondheidswinst door schonere lucht. Het Schone Lucht Akkoord maakt die gezondheidswinst zichtbaar en voegt waar nodig maatregelen toe. In het Akkoord zijn een aantal concrete afspraken gemaakt om dit vorm te geven, bijvoorbeeld de afspraak om de doelen en ambities uit het Schone Lucht Akkoord zo snel mogelijk te implementeren binnen de eigen omgevingsvisies, -plannen en/of -programma's. Daarnaast is in het akkoord opgenomen dat de Rijksoverheid verkent hoe permanente verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheidsdoelen beter kunnen worden verankerd in relevante sectoren en beleidsterreinen, en dat de Rijksoverheid nadere afspraken maakt over de doorwerking en verankering van deze kansen.

Verplichting tot deelname voor gemeenten

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deelt de wens van met name gezondheid- en milieuorganisaties om zo veel mogelijk gemeenten en provincies aan het akkoord te laten deelnemen. In het Schone Lucht Akkoord werken partijen samen vanuit een gezamenlijke ambitie om de luchtkwaliteit verder te verbeteren dan wettelijk verplicht is. Er is daarom niet gekozen voor een wettelijke verplichting om deel te nemen. Daarnaast blijven de bestaande juridische kaders (zoals de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit) voor het luchtbeleid gelden voor alle overheden in Nederland.

De Partijen die deelnemen aan het Schone Lucht Akkoord, spannen zich in om zo veel mogelijk gemeenten en provincies te laten aansluiten. Alle gemeenten en provincies zijn uitgenodigd om deel te nemen aan het Schone Lucht Akkoord en worden regelmatig geïnformeerd over de activiteiten, resultaten en voordelen van deelname.

Aansluiten bij het IBO, onderzoek wat de grootste vervuilers zijn

De aanpak in het Schone Lucht Akkoord is gebaseerd op een analyse van de bijdrage van verschillende bronnen aan de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging. De resultaten hiervan staan in de [Notitie effectraming Schone Lucht Akkoord](#) die 13 januari 2020 is gepubliceerd. Uit de analyse blijkt dat de gezondheidseffecten van luchtvervuiling in Nederland van veel verschillende bronnen en sectoren afkomstig zijn. In het Schone Lucht Akkoord zijn daarom afspraken gemaakt om de emissies en negatieve gezondheidseffecten van al deze bronnen te verminderen. Voor de analyse is gebruik gemaakt van het advies van de gezondheidsraad, het IBO luchtkwaliteit, analyses van de luchtkwaliteit en berekeningen van de gezondheidseffecten met de gezondheidsindicator door het RIVM. Het Schone Lucht Akkoord richt zich, conform het advies van de Gezondheidsraad en het IBO-luchtkwaliteit, zowel op de 'deken van luchtvervuiling' als op bronnen die lokaal sterk verhoogde concentraties opleveren.

#### Vraag om een onafhankelijk instituut voor de metingen en berekeningen

De metingen en berekeningen worden uitgevoerd door een onafhankelijke wetenschappelijke partij, namelijk het RIVM. Voor de monitoring wordt daarnaast gebruik gemaakt van de referentieramingen die PBL als onafhankelijke wetenschappelijke partij opstelt. In het akkoord is daarnaast opgenomen dat partijen samenwerken aan het versterken van citizens science. Daarmee maken we het mogelijk voor inwoners, bedrijven en andere betrokkenen om ook zelf de luchtkwaliteit te meten. Het RIVM onderzoekt of metingen met sensoren benut kunnen worden voor doorontwikkeling van het meetnet voor de luchtkwaliteit.

#### Speciaal beleid voor gevoelige groepen

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderschrijft het belang van het beperken van de gezondheidseffecten voor hoog gevoelige groepen. Voor de gevoelige groepen zijn in het Schone Lucht Akkoord drie afspraken opgenomen. Dit zijn:

1. De Rijksoverheid werkt samen met partijen een aanpak uit om de negatieve gezondheidseffecten bij hooggevoelige groepen te beperken. Deze richt zich onder andere op gevoelige bestemmingenbeleid.
2. Partijen nemen naar aanleiding hiervan initiatieven tot aanvullend beleid, binnen hun eigen taken en bevoegdheden en werken indien nodig samen als de inspanningen en de bronnen daarom vragen.
3. De Rijksoverheid onderzoekt, als onderdeel van de kennisagenda, het effect van piekconcentraties op de gezondheidsklachten en het welzijn van hooggevoelige groepen en onderzoekt welke maatregelen mogelijk zijn om piekconcentraties te verminderen en wat de effectiviteit van deze maatregelen is.

Bij de uitwerking van deze maatregelen betrekken we vertegenwoordigers van hooggevoelige groepen zoals longpatiënten.

## 2. Hoofdpijnen van de ingediende reacties per sector

In dit onderdeel 2. worden de ingediende reacties per sector weergegeven.

### De sectoren:

- a. Houtstook
- b. Luchtvaart
- c. Binnenvaart/Scheepvaart
- d. Industrie
- e. Landbouw
- f. Wegverkeer
- g. Mobiele werktuigen

### a. Houtstook

#### Houtstook, reacties inwoners

Veel inwoners benadrukken het belang van maatregelen om emissies uit houtstook tegen te gaan voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van overlast en gezondheidsklachten. In de meeste reacties van inwoners wordt gepleit voor scherper en landelijk beleid ten aanzien van houtstook. Er zijn twijfels bij de effectiviteit van communicatie gericht op goed stookgedrag. Verschillende partijen pleiten voor het ontmoedigen van houtstook en voor het afschaffen van de subsidie op pelletkachels.

#### Houtstook, reacties bedrijfsleven

Vanuit het bedrijfsleven wordt gepleit voor het aanscherpen van de installatie-eisen voor houtkachels en voor beleid voor het vervangen van oudere haarden. Ook wordt aandacht gevraagd voor de overlast als gevolg van het stoken buitenshuis.

#### **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

Het verminderen van luchtvervuiling uit houtstook is een belangrijk onderdeel van de aanpak in het Schone Lucht Akkoord. Hierbij is een rol weggelegd voor zowel de Rijksoverheid als gemeenten en provincies. In het Schone Lucht Akkoord is een brede aanpak met verschillende sporen aangekondigd. Het gaat om:

1. Beleidsinzet om te zorgen dat de houtkachels zo schoon mogelijk zijn,
2. het tegengaan van hoge emissies door onjuist stoken met voorlichting en een betere handhaving bij overlast,
3. het beperken van de overlast door een stookalert bij ongunstig weer.

Het afgelopen jaar is de ISDE subsidie op houtkachels afgeschaft. Om handhaving bij onjuist stoken door gemeenten te faciliteren wordt de toolkit geactualiseerd. Door TNO is een meetmethode ontwikkeld. Met deze meetmethode en andere mogelijkheden om overlast te beperken wil de Rijksoverheid, samen met gemeenten, experimenteren in de pilots houtstook. Bij positief resultaat kunnen gemeenten deze methode gebruiken bij de handhaving van overlast.

In het Schone Lucht Akkoord is verder aangekondigd dat de Rijksoverheid de mogelijkheden en effecten van aanvullende maatregelen om overlast door onjuist stoken tegen te gaan, onderzoekt. Daarbij worden zowel de aanbeveling uit het IBO om het 'Duitse systeem' in te voeren als de mogelijkheden voor controle op goed stookgedrag en certificering van de kachels betrokken. De inzet van het kabinet is om maatregelen die positief uit de verkenning naar voren komen, breder uit te rollen om daarmee aanvullende gezondheidswinst te realiseren. Deze kunnen vervolgens in overleg met de deelnemende partijen worden toegevoegd aan de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord.

## **b. Luchtvaart**

### **Reacties Inwoners en Milieu- en Gezondheidsorganisaties**

Verschillende partijen vragen waarom de luchtvaartsector niet in het akkoord is opgenomen en uitentwils of het akkoord voldoende effect kan hebben als er geen maatregelen voor luchtvaartemissies in opgenomen zijn. Ook wordt gevraagd om het beperken van (de groei van) de luchtvaart.

### **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

Alle sectoren zijn van belang voor het schoner maken van de lucht. Zo ook de luchtvaart. In de hoofdlijnenbrief die op 2 juli 2019 naar de Tweede Kamer is gestuurd, is de doelstelling voor het Schone Lucht Akkoord uiteengezet. De doelstelling is om 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016 te behalen, voor de gezondheidseffecten afkomstig van Nederlandse bronnen.

Omdat de besluitvorming over maatregelen voor de luchtvaart zijn eigen trajecten kent, is deze niet als thema in het Schone Lucht Akkoord opgenomen. De maatregelen zijn opgenomen in de ontwerp-Luchtvaartnota<sup>1</sup>, die inmiddels naar de Tweede Kamer is verstuurd. Daarin staat dat één van de doelen is om de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart te verminderen. Daarmee sluit de ontwerp-Luchtvaartnota aan op de doelen van het Schone Lucht Akkoord. In de ontwerp-Luchtvaartnota staat dit verder uitgewerkt.

De gezondheidseffecten van luchtvaartemissies worden meegenomen in de monitoring. Daarbij worden ook maatregelen om de emissies te beperken, zoals als de overgang naar zoveel mogelijk emissieloze grondgebonden activiteiten bij luchthavens betrokken. De effecten van deze maatregelen worden meegenomen in de monitoring en dragen ook bij aan het doel van de 50% gezondheidswinst.

#### Gezondheidseffecten van ultrafijn stof

Uit de consultatiereacties blijkt dat omwonenden van Schiphol bezorgd zijn over de effecten van vliegverkeer op hun gezondheid. Het gaat daarbij vooral om de uitstoot van ultrafijn stof. Over de

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 2020, D18831



effecten van ultrafijn stof op de gezondheid is wereldwijd nog weinig bekend. Daarom heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het RIVM opdracht gegeven om hier onderzoek naar te doen. Dit vierjarige onderzoeksprogramma loopt sinds 2017. In 2019 heeft het RIVM de eerste deelonderzoeken gepubliceerd naar acute effecten van ultrafijn stof. Het RIVM heeft kortdurende effecten gevonden van blootstelling aan ultrafijn stof. Deze resultaten geven nog geen inzicht in mogelijke lange termijn gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Dit komt aan bod in het deelonderzoek naar de effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijn stof van vliegverkeer. De resultaten hiervan worden in 2021 verwacht.

#### Advies ultrafijn stof

Ultrafijn stof is niet alleen afkomstig van het vliegverkeer, maar van verschillende bronnen. De gezondheidsraad is om advies gevraagd over ultrafijn stof in den brede. Het advies wordt verwacht in 2021. De uitkomsten van het advies worden betrokken bij de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord en de Luchtvaartnota.

### c. Binnenvaart/Scheepvaart

Verschillende partijen benadrukken dat in de scheepvaart nog veel klimaat- en gezondheidswinst te behalen is. De ontwikkeling van emissieloze schepen, aangedreven door elektriciteit uit batterijen of groene waterstof, wordt daarbij als belangrijke kans gezien. Onzekerheid over de ontwikkeling van het beleid voor verduurzaming van de scheepvaart wordt als belemmering gezien. Ten slotte worden zorgen geuit over de beschikbaarheid van schonere motoren en wordt gepleit voor het versterken van de positie van emissieloze technieken in het Register Energie voor Vervoer (REV).

#### **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderschrijft het belang van het verduurzamen van de scheepvaart voor het terugdringen van luchtvervuiling en de negatieve gezondheidseffecten hiervan. Partijen werken in het Schone Lucht Akkoord samen aan het versneld verduurzamen van de binnenvaart en havens. Deze inzet ligt in het verlengde van de Green deal binnenvaart en Havens waarbij overheden en bedrijfsleven samen aan een verduurzaming van de binnenvaart sector werken. Om de marktzekerheid te vergroten wordt daarbij onder andere gewerkt aan een langere termijn strategie voor emissieloze binnenvaart en havens. Voor de internationale scheepvaart zijn in het Schone Lucht Akkoord vanwege het internationale karakter geen aanvullende afspraken gemaakt.

### d. Industrie

Partijen vragen aandacht voor de kwaliteit van de binnenlucht op de werkplek omdat deze vaak slechter is dan de buitenlucht. Ook wordt aandacht gevraagd voor de gezondheidsklachten als

gevolg van luchtmissies van biomassa-centrales, en wordt gevraagd om het sluiten van biomassa-centrales. Ook wordt aandacht gevraagd voor inzet op handhaving in internationaal verband.

#### **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

Het Schone Lucht Akkoord richt zich op het verbeteren van de kwaliteit van de buitenlucht. Het is belangrijk dat werkgevers ervoor zorgen dat werknemers gezond en veilig kunnen werken. Daarvoor is de Arbeidsomstandighedenwet. De Inspectie SZW (voorheen Arbeidsinspectie) controleert of werkgevers én werknemers zich aan de arboregels houden.

Het kabinet onderzoekt momenteel de mogelijkheden om de emissie-eisen van kleine en middelgrote biomassa-installaties vanaf 2022 aan te scherpen en een vergunningplicht in te voeren voor biomassa-installaties < 15MW. Installaties voor de verbranding van vaste houtige biomassa die in 2021 SDE++ subsidies aanvragen zullen al aantoonbaar moeten voldoen aan de verwachte aanscherping van de emissie-eisen voor installaties tussen de 0,5 en de 50 MWth. In de najaarsronde van de SDE++ in 2020 zal geen subsidie aangevraagd kunnen worden voor warmteproductie door verbranding van houtige biomassa middels installaties met een vermogen < 5 MWth.

De aanscherping van de emissie-eisen maakt onderdeel uit van het Schone Lucht Akkoord waarin het kabinet streeft naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Om de doelen uit het Klimaatakkoord te halen, zet Nederland in op energiebesparing en hernieuwbare bronnen zoals zon en wind. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van biomassa als transitiebrandstof om de klimaatopgave op kosteneffectieve wijze te realiseren. Het kabinet zet er hierbij op in om duurzame biomassa zo hoogwaardig mogelijk te gebruiken. Het duurzaamheidskader voor biomassa waar het kabinet aan werkt is erop gericht dit nader uit te werken. De SER komt in juli met een advies hiervoor. Ook de effecten op de luchtkwaliteit hebben daarbij de aandacht van het kabinet. Het kabinet heeft al eerder besloten de ISDE-subsidie op kleinschalige houtpelletkachels en biomassaketels te stoppen per 1 januari 2020 vanwege de nadelige luchtkwaliteitseffecten hiervan.

Een versterkte inzet op internationaal luchtbeleid en gelijke eisen voor de industrie in de hele EU is een belangrijk onderdeel van de beleidsinzet van het Schone Lucht Akkoord. Daarbij gaat het zowel om internationaal beleid ten aanzien van luchtmissies voor de industrie, als om luchtkwaliteitsbeleid voor andere sectoren zoals mobiliteit, mobiele werktuigen en apparatuur (Ecodesign). Daarmee werken we ook aan het terugdringen van de import van emissies uit het buitenland.

#### **e. Landbouw**

Een aantal partijen noemt in de reactie de ambitie en initiatieven van de landbouwsector om luchtmissies de komende jaren terug te dringen. Ook geven partijen aan dat het belangrijk is om de sector bij de aanpak te betrekken. Er wordt gevraagd om rekening te houden met het

verdienmodel en het investeringsritme van bedrijven. Partijen zien het risico van willekeur in gemeentelijk en provinciaal beleid en vragen aandacht voor het borgen van voldoende rechtszekerheid in de aanpak. Ook wordt ervoor gepleit stalemisaties meer te gaan meten.

#### **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

Initiatieven vanuit de sector zijn van belang om de luchtmissies terug te dringen. Bij de uitwerking van de maatregelen en pilots worden partijen uit de sector en vertegenwoordigers van milieu, gezondheid en bewonersorganisaties betrokken. Dit gebeurt in samenhang met de maatregelen die onder andere vanuit de (gebiedsgerichte) stikstof aanpak en de agenda voor verduurzaming van de veehouderij zijn opgesteld.

Het RIVM zorgt als onafhankelijk wetenschappelijk rijksinstituut voor de cijfers waar we ons op baseren. Daarnaast hebben partijen in het akkoord afgesproken dat de Rijksoverheid onderzoek faciliteert naar het inzetten van meetsensoren voor het feitelijk meten van emissies op de locatie van veehouderijen.

#### **f. Wegverkeer**

Verschillende partijen spreken hun steun uit voor maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord ten aanzien van het wegverkeer. Specifiek worden genoemd: de roetfiltertest in de APK, controle op adblue manipulatie bij vrachtwagens, de invoering van een, naar milieukeurmerken gedifferentieerde, vrachtwagenheffing en onderzoek naar de mogelijkheden voor het verder reduceren van negatieve gezondheidseffecten van luchtmissies bij de vormgeving van de autobelastingen. Verschillende partijen pleiten daarnaast voor het verder versterken van de stimulering van emissieloze mobiliteit in de autobelastingen, via de terugsluis van de vrachtwagenheffing en bij de verkenning anders betalen naar gebruik.

Daarnaast worden er suggesties gedaan voor aanvullende maatregelen waaronder: een sloopregeling voor oudere dieselloze voertuigen, een aanschafsubsidie voor nulmissietrucks, het vervangen van snelwegen in de bebouwde kom door autotunnels en het beperken van grote wegenprojecten. Ook wordt aangegeven dat de branche ernaar streeft om voor 2025 uitsluitend emissieloze nieuwe snorfietsen te verkopen en wordt aandacht gevraagd voor bestaande kampeerauto's waar de mogelijkheden voor het terugdringen van emissies beperkt lijken te zijn. Tenslotte zijn er vragen over de uitwerking van de afspraak om doelen uit het Schone Lucht Akkoord op te nemen in omgevingsplannen, programma's en andere beleidsinstrumenten.

#### **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

Het effect van een sloopregeling voor oudere dieselloze voertuigen is onderzocht ten behoeve van de studie "Kosten en effecten van opties voor Nationaal Luchtbeleid" (PBL, 2019). Geconcludeerd wordt dat het effect van een sloopregeling kortdurend is. Veelal worden oudere dieselloze voertuigen hierdoor een jaar eerder dan zonder sloopregeling uit de markt genomen. De kosteneffectiviteit van deze maatregel is daardoor beperkt. In het Schone Lucht Akkoord is daarom niet gekozen om

deze maatregel in te voeren, maar wordt ingezet op het versnellen van het aandeel schonere en 0-emissie voertuigen door onder andere fiscale voordelen voor 0-emissie voertuigen, de roettest in de APK, via aanbestedingen van voertuigen en mobiliteitsdiensten. Ook levert de beoogde invoering van zones voor emissieloze stadsdistributie in 2025 een belangrijke bijdrage aan de vermindering van verkeersemisseries.

De ondertunneling van autowegen in steden is niet in de afspraken opgenomen vanwege de hoge kosten van de maatregel. Voor de afweging m.b.t. infraprojecten is in het akkoord afgesproken dat de Rijksoverheid, in samenwerking met gemeenten en provincies, de mogelijkheden verkent om de negatieve gezondheidseffecten van luchtmissies te betrekken bij effectstudies voor projecten waarvan een mogelijk substantieel effect wordt verwacht.

#### Vrachtwagenheffing en stimulering emissieloze vracht- en bestelwagens

De vigerende Eurovignetrichtlijn maakt differentiatie van het tarief mogelijk op grond van gewicht, euroklasse en assenstelsel. Het is niet mogelijk een aparte tariefklasse in te voeren voor emissieloze voertuigen of een korting te geven. In de richtlijn is opgenomen dat het maximale tarief ten hoogste tweemaal het tarief van de schoonste emissieklasse mag zijn. De schoonste klasse is EURO VI en schoner. De richtlijn kent geen aparte klasse voor emissieloos (elektrisch of waterstof aangedreven voertuigen) en low emission (hybride) vervoer. Hiermee vallen emissieloze voertuigen onder het tarief dat hoort bij klasse EURO VI.

In lijn met het Regeerakkoord worden de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing in overleg met de sector teruggesluisd naar de vervoerssector voor verduurzaming en innovatie. Hiertoe werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de vervoerspartijen (evofenedex, TLN en VERN) aan de formulering van een gezamenlijke verduurzamings- en innovatieopgave: de versnelde transitie naar emissieloos vrachtvervoer, in de vorm van (1) het realiseren van batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch aangedreven vrachtwagens, (2) (tijdelijk) gebruikmaken van hernieuwbare brandstoffen en (3) optimaliseren van de logistieke keten, die bijdraagt aan een vermindering van het aantal gereden voertuigkilometers.

Het kabinet werkt daarnaast momenteel aan een stimuleringspakket om zowel de innovaties als de aanschaf van emissieloze bestel- en vrachtwagens te ondersteunen. Dat pakket bestaat in elk geval uit een subsidieregeling voor de aanschaf van een emissieloze bestelauto en de Demonstratieregeling klimaattechnologieën en –innovaties transport (DKTI-transport) om. Bedrijven kunnen voor de aanschaf van een nieuwe emissieloze bestel- en vrachtwagen inclusief de bijbehorende laadinfrastructuur op eigen terrein gebruik maken van de milieu investeringsaftrek (MIA). In aanvulling daarop treft het kabinet op dit moment voorbereidingen om de huidige DKTI-transport aan het eind van dit jaar uit te breiden met een nieuwe categorie, genoemd 'learning by using'. Deze categorie richt zich op bedrijven die samen investeren in meerdere emissieloze bestel- en vrachtwagens en bijbehorende infrastructuur met als doel om kennis op te doen met de grootschalige inzet van deze voertuigen in dagelijkse logistieke processen.

De afspraak om de doelen uit het Schone Lucht Akkoord op te nemen in omgevingsvisies, plannen, programma's en andere beleidsinstrumenten wordt het komende jaar nader uitgewerkt. Voor mobiliteit is in het Schone Lucht Akkoord de afspraak opgenomen dat de gezondheidsdoelen mee worden genomen in de uitwerking van Regionale Mobiliteitsprogramma's en bij relevante verkeer en vervoersplannen. Evenals bij de overige maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord worden stakeholders betrokken bij de uitwerking van de afspraken.

#### **g. Mobiele werktuigen**

Verschillende partijen vragen om de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord voor mobiele werktuigen te verbinden met andere beleidsterreinen, zoals het stikstofbeleid. Ook vragen zij om te zorgen voor uniform en voorspelbaar beleid zodat ondernemers zich kunnen voorbereiden. Een vraag daarbij is of het centraal stellen van de gezondheid betekent dat er in de steden strengere eisen komen dan daarbuiten. Daarnaast wordt gevraagd om marktpartijen te betrekken bij het uitwerken van de maatregelen

#### **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

Afstemming van maatregelen uit verschillende beleidsterreinen is van groot belang voor effectief beleid. In het Schone Lucht Akkoord is afgesproken dat de Rijksoverheid, in samenwerking met partijen, onderzoekt hoe een ingroei-pad ('routekaart') voor schoon en 0-emissie bouw materieel eruit kan zien. Op basis hiervan maken partijen nadere afspraken over een stapsgewijze aanscherping van de inkoopcriteria bij bouwprojecten. Door dit stapsgewijze ingroei-pad, in overleg met de sector, vast te stellen kunnen partijen zich hierop voorbereiden. Doordat overheden hierover gezamenlijk afspraken maken, wordt een gelijk speelveld gecreëerd, worden innovaties gestimuleerd en kunnen ondernemers beoordelen welke investeringen zich terugverdienen. Ook is er een aantal stimuleringsregelingen beschikbaar. Zo kunnen bouwbedrijven in aanmerking komen voor fiscale voordelen via de MIA/Vamil voor investeringen in nul-emissie of hybride mobiele machines.

Uitgangspunt bij alle afspraken uit het Schone Lucht Akkoord is dat deze gezondheidswinst opleveren, kosteneffectief zijn en op maatschappelijk draagvlak kunnen rekenen. Komend jaar worden de afspraken uit het Schone Lucht Akkoord uitgewerkt in overleg met stakeholders. De maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord zijn gericht op emissiereductie van zowel fijn stof als stikstofoxide en dragen zo ook bij aan de stikstofaanpak.

Bij het verschonen van de inzet van mobiele werktuigen ligt vanuit gezondheid de prioriteit bij gebieden waar veel mensen worden blootgesteld aan luchtverontreiniging. In de eerdergenoemde routekaart wordt, in samenhang met de doelen uit het klimaatakkoord en de stikstofaanpak, uitgewerkt hoe de stapsgewijze aanscherping van gunningscriteria in de aanbesteding vorm kan krijgen. Daarvoor wordt onderzocht of vanaf 2022 de toepassing van dieselmaterieel zonder roetfilter in de bebouwde kom kan worden beëindigd.

### 3. Antwoorden op de gestelde vragen

In dit onderdeel 3. worden de hoofdlijnen van de reacties op de vragen 2 t/m 5 weergegeven.

#### **Reacties vraag 2**

*Vraag: Op welke manier kunnen de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord zo effectief mogelijk vormgegeven worden volgens u?*

Partijen noemen als aandachtspunten voor een effectieve uitvoering: het handhaven van maatregelen, het nemen van maatregelen gericht op de grootste vervuilers, het zo snel mogelijk opschalen van maatregelen, het maken van bindende afspraken in internationaal verband en regie vanuit de Rijksoverheid. Ook pleit een partij voor een grotere rol voor de wetenschap in de besluitvorming.

Een aantal partijen pleit voor het invoeren van sancties en het intrekken van subsidies als de afspraken uit het akkoord niet nageleefd worden, terwijl anderen juist aangeven de afspraken te willen beperken tot het faciliteren van gemeenten. Tenslotte is ook de suggestie gedaan om maatregelen in te voeren die sturen op het gedrag van mensen en bedrijven.

#### **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderschrijft het belang van goede controle, toezicht en waar nodig handhaving. Om optimale effectiviteit te realiseren is een verdere versterking en borging van de uitvoering en een goede monitoring van de effecten van belang. In het Schone Lucht Akkoord zijn hiervoor een aantal afspraken gemaakt. Voor onder andere houtrook en mobiele werktuigen wordt daarnaast, samen met gemeenten en provincies, bekeken waar het wenselijk en effectief is om toezicht en handhaving te versterken.

In het Schone Lucht Akkoord is afgesproken dat dat partijen de ambitie onderschrijven om in de sectoren (weg)verkeer, inclusief mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens een dalende trend in te zetten van emissies van stikstofdioxide en fijn stof naar de lucht. Reden hiervoor is dat al deze sectoren substantieel bijdragen aan de negatieve gezondheidseffecten van luchtvervuiling in Nederland. Een aanpak die zich uitsluitend richt op de grootste vervuilers levert onvoldoende gezondheidswinst om de doelen te realiseren.

Omdat luchtvervuiling niet stopt bij de grens van een gemeente, provincie of land is een gezamenlijke aanpak van groot belang. In het Schone Lucht Akkoord staan daarom afspraken over maatregelen die een gezamenlijke inzet vragen. Waar dit niet nodig is, biedt het akkoord ruimte voor lokaal maatwerk, bijvoorbeeld voor hoog blootgestelde gebieden. Partijen maken afspraken om dit met kennisdeling te ondersteunen. De rijksoverheid neemt bij de uitvoering het initiatief waar dat effectief is. Waar dit beter past bij de taken, bevoegdheden, kennis en deskundigheid ligt het voortouw bij gemeenten of provincies.

Ook het belang van goede internationale afspraken onderschrijft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zeer. De inzet in Europees en internationaal verband is dan ook gericht op effectief bronbeleid en luchtkwaliteitsbeleid.

De voortgang van de maatregelen en afspraken uit het akkoord worden jaarlijks gemonitord. Daarnaast wordt minimaal driejaarlijks met de gezondheidsindicator berekend of het akkoord op koers ligt om de doelen uit het akkoord te realiseren. Als uit de monitoring blijkt dat de uitvoering of het doelbereik achter blijft, overleggen partijen hoe dit opgelost kan worden. Voor financiële bijdragen aan activiteiten van derden door het rijk worden de kaders en wijze van verantwoording nader uitgewerkt.

### **Reacties vraag 3**

*Vraag 3: Welke (aanvullende) maatregelen kan het Rijk opnemen in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord?*

#### Houtstook

Suggesties voor aanvullende maatregelen van partijen zijn: om houtstook alleen in een beperkte periode van het jaar toe te staan, om het inleveren van de houtkachel als voorwaarde voor isolatiesubsidie te stellen, om een subsidie op het verwijderen van rookkanalen in te stellen en om houtstook in woonwijken en dorpen volledig te verbieden.

#### **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

De inzet van het ministerie van het Infrastructuur en Waterstaat is gericht op het terugdringen van luchtmissies en negatieve gezondheidseffecten van houtrook, niet op het verbieden van houtstook. Voor de overige vragen, zie antwoord op de vragen bij houtrook onder onderdeel 2.

#### Luchtvaart

Suggesties voor aanvullende maatregelen richten zich vooral op het beperken van het vliegverkeer, waaronder het verzoek om Lelystad Airport niet open te stellen. Ook werd gevraagd om de luchtvaart op te nemen in het Schone Lucht Akkoord.

#### **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

Zie voor de reactie op deze suggesties de reactie bij luchtvaart onder onderdeel 2.

#### Overig

Verschillende partijen vragen om een gecoördineerde, integrale aanpak vanuit een degelijke langere termijn visie. Ook wordt gevraagd om invoering van een CO<sub>2</sub>- en fijnstofbelasting, om meer fijnstofmeetpunten in de wijken en om het in kaart brengen van de effecten van gemeentelijke maatregelen op bedrijven.

#### **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deelt de visie dat fiscale incentives effectief kunnen zijn voor het terugdringen van emissies en het verder vergroenen van de economie. Het kabinet werkt dan ook al aan de invoering van een heffing op emissies van CO<sub>2</sub> die naar verwachting in 2021 wordt ingevoerd. Ook is in 2020 een roettoeslag ingevoerd voor auto's zonder roetfilter. Aanvullend is afgesproken dat de Rijksoverheid de mogelijkheden voor het verder reduceren van negatieve gezondheidseffecten van luchtmissies bij de vormgeving van de autobelastingen onderzoekt.

Het kabinet zet voor de komende periode vooral in op het effectief uitvoeren van de aangekondigde maatregelen en pilots. Daarnaast wordt gewerkt aan de doorontwikkeling van beleid om de permanente verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheid zo optimaal mogelijk vorm te geven. Beprijzing kan daarbij een optie zijn waarvan de kosten en baten worden verkend. Indien deze optie wordt verkend, is het van belang om per type emissie goed te bekijken naar de relatieve meerwaarde van verschillende vormen van beprijzen ten opzichte van, en samenhang met, ander instrumentarium, zoals wet- en regelgeving.

In het Schone Lucht Akkoord is de afspraak opgenomen dat partijen samen werken aan het versterken van het kennisnetwerk rond citizens science. Doel is om meer mensen in de gelegenheid te stellen de luchtkwaliteit in de omgeving te meten en een kwaliteitsslag te realiseren in de voorlichting over het zelf luchtmetingen uitvoeren.

Uitgangspunt voor het Schone Lucht Akkoord is dat maatregelen haalbaar en betaalbaar moeten zijn. Ook bij de verdere uitwerking en uitvoering van maatregelen worden de effecten hiervan op bedrijfsleven en andere stakeholders betrokken bij de besluitvorming. Daarnaast worden stakeholders, waaronder bedrijfsleven, betrokken bij de uitwerking en implementatie van maatregelen. Voor maatregelen die gemeenten in aanvulling op de afspraken uit het akkoord nemen, zijn de gemeenten zelf verantwoordelijk voor het beoordelen van de effecten op belanghebbenden en het betrekken van stakeholders. In het akkoord is hierover afgesproken dat partijen zowel inwoners als bedrijven actief informeren over de maatregelen die zij nemen.

Het Schone Lucht Akkoord werkt vanuit een langere termijn visie met maatregelen op de korte termijn en pilots en een kennis- en innovatieagenda om effectief beleid voor de langere termijn te realiseren. Zie ook antwoord op vraag 5.

#### **Reacties vraag 4**

*Vraag 4: Hoe kunnen we u zo effectief mogelijk betrekken in de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en hoe wilt u hierover op de hoogte gehouden worden?*

Verschillende partijen vragen om inwoners ook te betrekken bij het vormgeven van de maatregelen en om ook echt goed te luisteren naar burgers. Daarbij werd nog specifiek het verzoek gedaan om longpatiënten actief te betrekken. Partijen geven verschillende voorkeuren aan over de wijze waarop zij betrokken willen worden. Meest genoemd zijn nieuwsbrieven en



bijeenkomsten. Ook werd gevraagd om de mogelijkheid te bieden om plannen tussentijds te kunnen aanpassen.

#### **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

De algemene communicatie over het Schone Lucht Akkoord verloopt via een specifieke website, sociale media en een nieuwsbrief waar alle belangstellenden zich voor kunnen aanmelden. Stakeholders, waaronder vertegenwoordigers van longpatiënten en het Longfonds betrekken we actief bij het akkoord en de ontwikkeling en uitvoering van voor hen relevante maatregelen. De voortgang van de maatregelen wordt jaarlijks gemonitord en de effecten op luchtkwaliteit en gezondheid minimaal één keer per drie jaar. Als uit de monitoring blijkt dat extra inzet nodig is om de doelen te bereiken, voegen partijen maatregelen toe aan de uitvoeringsagenda, de uitvoeringsplannen en indien nodig aan het Schone Lucht Akkoord.

#### **Reacties vraag 5**

*Vraag 5: Het Schone Lucht Akkoord richt zich op 2030. Welke zaken op de langere termijn vindt u belangrijk?*

Partijen noemen als belangrijke zaken voor de langere termijn: Om nu al te kijken naar maatregelen die na 2030 kunnen worden toegepast, om een heldere transitieagenda op te stellen en af te stemmen met andere maatregelen, om naast schone lucht ook geluidsnormen op te nemen, om te werken vanuit een centrale aanpak en om in te zetten op Europees beleid.

#### **Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

In de kennis en innovatieagenda kijken we ook naar de langere termijn. Zo ontwikkelen we in de pilots nieuwe maatregelen die we vervolgens uit kunnen rollen. Hiermee creëren we een permanente motor voor verbetering van de luchtkwaliteit, ook voor de periode na 2030.

Aangezien langdurige blootstelling aan hoge geluidsniveaus tot gezondheidseffecten kan leiden, is het uitgangspunt in het Nederlandse geluidbeleid om een voldoende mate van bescherming tegen hinder en slaapverstoring van geluid te bieden. De komende periode wordt bezien welke mogelijkheden er zijn om recente adviezen van de WHO over geluid door te laten werken in het nationale geluidbeleid. Daarbij geldt dat het overal bereiken van niveaus die corresponderen met de advieswaarden van de WHO voor geluid aanmerkelijk verder weg ligt dan dat voor de luchtkwaliteit het geval is. Uiteraard zijn ook voor geluid inspanningen van, en een goede samenwerking tussen, de verschillende overheden van belang.

In de uitvoeringsagenda werken partijen een heldere aanpak en tijdspad voor de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord uit. Dit vormt de leidraad voor de uitvoering van het akkoord, voor de betrokken partijen en voor andere stakeholders. Maatregelen en transitiepaden worden daarbij zo veel mogelijk afgestemd met de aanpak vanuit bijvoorbeeld het Klimaatakkoord, Regionale Energiestrategieën en Regionale Mobiliteitsstrategieën.