SCHONE LUCHT AKKOORD

Monitoringsrapportage uitvoering Schone Lucht Akkoord

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

SCHONE LUCHT AKKOORD

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Monitoringsrapportage uitvoering Schone Lucht Akkoord

Voortgang van uitvoering van de maatregelen en pilots januari 2020 tot maart 2021

Versie: 15 februari 2022, definitief
Contact: samenwerken.schoneluchtakkoord@rws.nl

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

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
2. Doel monitoring 5
3. Uitvoeringsplannen achtergronden 6
4. Maatregelen 7
4.1 Vaste maatregelen in het algemeen 7
4.2 Aanvullende maatregelen in het algemeen 7
5. Voortgang uitvoering maatregelen 9
5.1 Vaste maatregelen 9
5.2 Vaste maatregelen per thema 11
5.3 Aanvullende maatregelen 13
5.4 Aanvullende maatregelen per thema 14
6. Planning van maatregelen 15
7. Pilots 16
8. Conclusie voortgang maatregelen 17
Bijlage 1. Voortgang pilots 18

Figuren

Figuur 1. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden 9
Figuur 2. Voortgang van uitvoering Rijksmaatregelen 11
Figuur 3. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen per thema 12
Figuur 4. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen 13
Figuur 5. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen per thema 14

1. Inleiding

Deze eerste monitoringsrapportage geeft weer wat de stand van zaken is van de uitvoering van de maatregelen en pilots die overheden nemen binnen het Schone Lucht Akkoord (SLA). De peildatum voor de maatregelen is 1 maart 2021. Voor de pilots is de peildatum december 2021. De stand van zaken van de pilots is in december 2021 aangeleverd.
Maatregelen die na 1 maart 2021 zijn toegevoegd aan het SLA, of in uitvoering zijn gekomen na de peildatum, zullen onderdeel zijn van de rapportage over 2021, die rond de zomer van 2022 zal verschijnen.

In januari 2020 tekenden 46 partijen het Schone Lucht Akkoord (SLA) om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren, door middel van afspraken, maatregelen en acties om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Ondertussen hebben 87 gemeenten, alle 12 provincies en het Rijk het SLA ondertekend (peildatum 21 december 2021).

De partijen streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Daarbij wordt toegewerkt naar de advieswaarden (uit 2005)[1] 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 2021-2023 staat beschreven hoe de deelnemende partijen samenwerken en hoe, wanneer en door wie de afspraken worden uitgevoerd. Naast deze gezamenlijke uitvoeringsagenda stellen gemeenten, provincies en Rijk (decentrale) uitvoeringsplannen op. Daarin nemen ze de relevante afspraken uit het akkoord op (de vaste maatregelen) en geven ze aan welke aanvullende maatregelen ze nemen. De decentrale uitvoeringsplannen bieden dus ruimte voor lokaal maatwerk en aanvullende ambities. Deze plannen vormen ook de basis voor de monitoring van de voortgang in de uitvoering van de maatregelen en voor de berekening van het doelbereik. De voortgang van de uitvoering van de maatregelen die de Rijksoverheid neemt, is ook meegenomen in deze monitoring.

In de volgende hoofdstukken zijn de doelen van de monitoring beschreven (hoofdstuk 2), de achtergrond van de uitvoeringsplannen (hoofdstuk 3), het aantal maatregelen (hoofdstuk 4), de voortgang van de uitvoering van de maatregelen (hoofdstuk 5), de planning van de uitvoering van maatregelen (hoofdstuk 6), de uitvoering van de pilots (hoofdstuk 7) en de conclusie in hoofdstuk 8. Er is één bijlage bijgevoegd: de voortgang van de pilots (Bijlage 1).

[1] De advieswaarden uit 2005 zijn (jaargemiddelden): 10 µg/m^3 voor $PM_{2.5}$, 20 µg/m^3 voor PM_{10} en 40 µg/m^3 voor NO_2. 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.
[2] www.schoneluchtakkoord.nl

2. Doel monitoring

Elk jaar brengt Rijkswaterstaat Leefomgeving de voortgang van de uitvoering van de maatregelen in beeld. Dit resulteert in een rapportage en een dashboard. Het RIVM berekent eens in de 2 jaar met de gezondheidsindicator het doelbereik van het Schone Lucht Akkoord. Het RIVM rapporteert dan ook over de ontwikkeling in emissies en concentraties en de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging.

In 2021 heeft het RIVM voor het eerst het doelbereik van het Schone Lucht Akkoord bepaald door middel van de gezondheidsindicator. De rapportage hierover verschijnt tegelijk met deze rapportage, in maart 2022. Om de gezondheidswinst te kunnen berekenen, is een emissiereductie bepaald van de maatregelen die zijn opgenomen in de uitvoeringsplannen[2]. De uitvoeringsplannen vormen daarmee een belangrijk uitgangspunt voor de monitoring van het doelbereik van het Schone Lucht Akkoord.

Het doel van deze beide rapportages is drieledig:

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

Via de SLA-website[3] is het *Dashboard voortgang uitvoering SLA-maatregelen* te raadplegen. Het dashboard toont de voortgang van:

1) iedere individuele maatregel
2) maatregelen per sector
3) de uitvoering van maatregelen per SLA-partij

[2] Het rapport over het bepalen van de emissiereducties verschijnt als bijlage bij de rapportage van het RIVM.
[3] www.schoneluchtakkoord.nl

3. Uitvoeringsplannen achtergronden

De uitvoeringsplannen geven een overzicht van de vaste én aanvullende maatregelen die de SLA-partijen nemen. Met de vaste maatregelen is de set maatregelen bedoeld die een vast onderdeel van het akkoord zijn. Elke SLA-partij neemt deze maatregelen, tenzij deze is gericht op een sector of bron die bij een bepaalde partij niet relevant is. Zo kunnen gemeenten zonder havenfaciliteiten, zonder landbouw of zonder industrie van betekenis ervoor kiezen om de afspraken uit het akkoord voor deze thema's niet uit te voeren. Met aanvullende maatregelen zijn extra maatregelen bedoeld, naast de vaste SLA-maatregelen. Met deze maatregelen kunnen partijen invulling geven aan lokaal maatwerk en aanvullende ambities voor aanpalende doelen zoals klimaat en stikstof.

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

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

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

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

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

4. Maatregelen

Voor de eerste monitoringsronde konden SLA-partijen tot 1 maart 2021 gegevens aanleveren. 59 van de toenmalige 81 SLA-partijen hebben toen voor het eerst een (decentraal) uitvoeringsplan ingeleverd. Momenteel (peildatum: 21 december 2021) zijn er 100 SLA-partijen[4]. Alleen de partijen die op 13 januari 2020 het Schone Lucht Akkoord tekenden waren in 2021 verzocht een uitvoeringsplan in te leveren op 1 maart. Dat waren 46 overheden. Partijen die het Schone Lucht Akkoord later hebben ondertekend konden alsnog vrijwillig een uitvoeringsplan indienen. Door 20 partijen is dat gedaan en hun plan is onderdeel van de gegevens waarop deze rapportage is gebaseerd. Voor de overige SLA-partijen zal 2022 het eerste jaar zijn waarin zij een uitvoeringsplan inleveren.
Tijdens de looptijd van het Schone Lucht Akkoord kunnen SLA-partijen ook maatregelen toevoegen als uit de doorrekening blijkt dat het doelbereik naar verwachting niet gehaald gaat worden. Tot nu toe zijn er nog geen maatregelen toegevoegd aan het Schone Lucht Akkoord.

4.1 Vaste maatregelen in het algemeen

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

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

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

Tabel 1. Aantal vaste maatregelen per thema

4.2 Aanvullende maatregelen in het algemeen

In totaal zijn 772 aanvullende maatregelen in de decentrale uitvoeringsplannen opgenomen en daarmee toegevoegd aan het Schone Lucht Akkoord. Bij 47 van de 58 partijen die een decentraal uitvoeringsplan hebben ingediend, zijn aanvullende maatregelen ingevuld.

De hoeveelheid ingediende aanvullende maatregelen verschilt bij de partijen. Het maximum aantal aanvullende maatregelen van één SLA-partij is 42. Van de 47 SLA-partijen die aanvullende

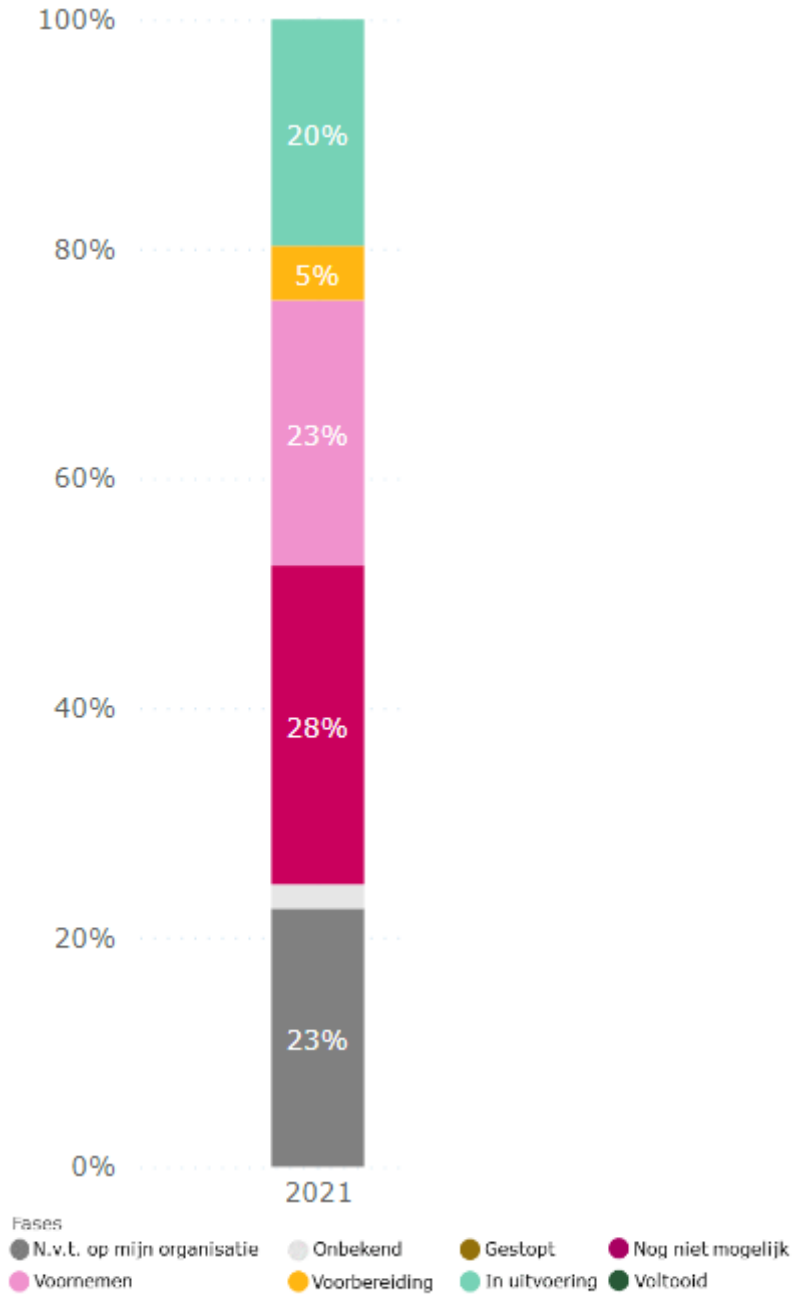
[4] Een actueel overzicht van SLA-partijen is te vinden op www.schoneluchtakkoord.nl/schone-lucht-akkoord/deelnemers/

maatregelen hebben ingediend, is het gemiddelde ongeveer 15 aanvullende maatregelen. 11 gemeenten hebben geen aanvullende maatregelen in het uitvoeringsplan hebben opgenomen.

5. Voortgang uitvoering maatregelen

5.1 Vaste maatregelen

De voortgang van de uitvoering van de vaste maatregelen door decentrale overheden is weergegeven in de Figuur 1 en Tabel 2. Bij 468 maatregelen is ingevuld dat deze niet van toepassing is op de betreffende organisatie (fase 0); het betreft 23% van de maatregelen. Dit kan bijvoorbeeld optreden omdat een stedelijk gelegen gemeente geen landbouw maatregel kan nemen. Bij 580 maatregelen (28%) is ingevuld dat deze nog niet kan worden ingevoerd (fase 1). Dit kan bijvoorbeeld optreden wanneer maatregelen op elkaar volgen. Van 483 maatregelen (23%) is aangegeven dat ze een bestuurlijk en ambtelijk voornemen zijn (fase 2). 99 maatregelen (5%) zijn bestuurlijk vastgesteld en in voorbereiding om uitgevoerd te worden (fase 3). 412 keer is aangegeven dat een maatregel in uitvoering is (20%, fase 4). Bij 2% van de vaste maatregelen is niet ingevuld in welke fase de maatregel zich bevindt. Er zijn nog geen vaste maatregelen in de plannen van decentrale overheden gerapporteerd met fase 5 of 6 (afgerond of stopgezet).

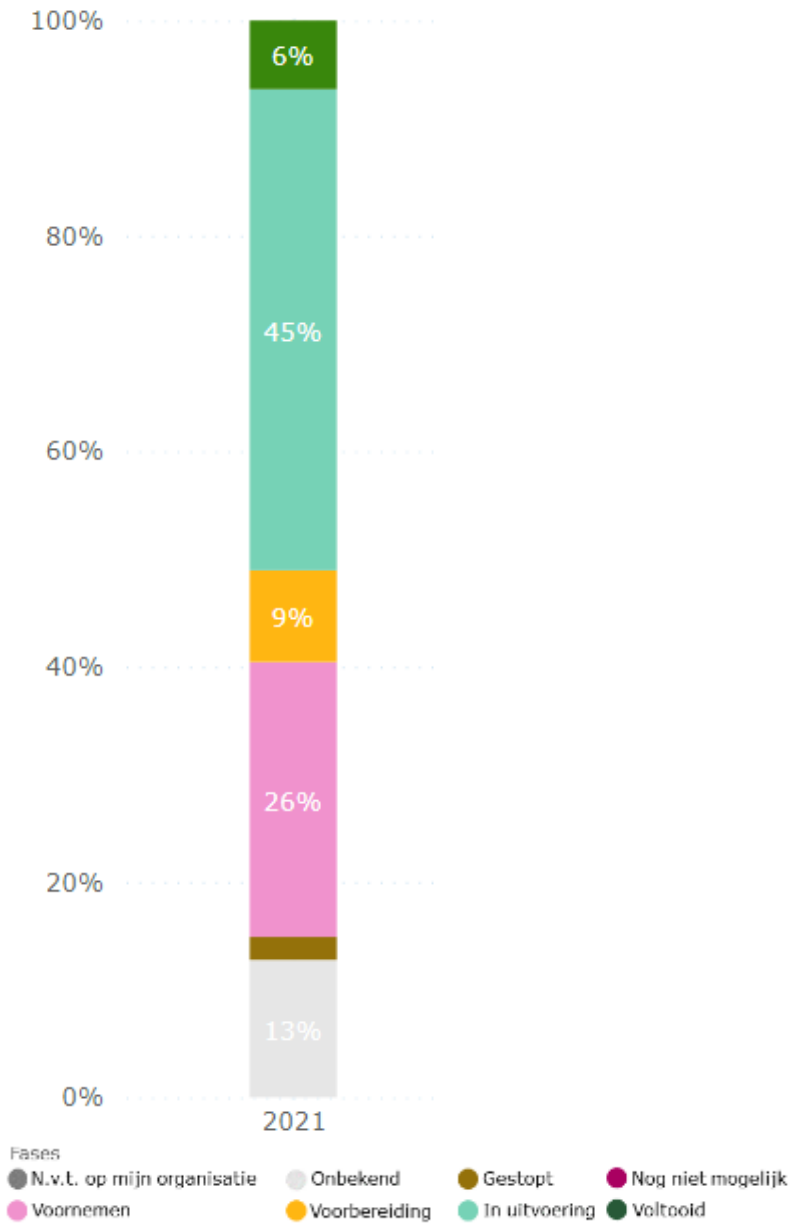


Figuur 1. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden

Fase	Aantal keer in betreffende fase	Percentage van vaste maatregelen in betreffende fase
4. Maatregel is in uitvoering	412	20%
3. Maatregel is bestuurlijk vastgesteld en in voorbereiding uitvoering	99	5%
2. Maatregel is een bestuurlijk en ambtelijk voornemen (uitgangspunt)	483	23%
1. Maatregel kan nog niet worden ingevoerd	580	28%
0. Maatregel is niet van toepassing op mijn organisatie	468	22%
Onbekend, er is geen fasering ingevuld	46	2%

Tabel 2. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen decentrale overheden

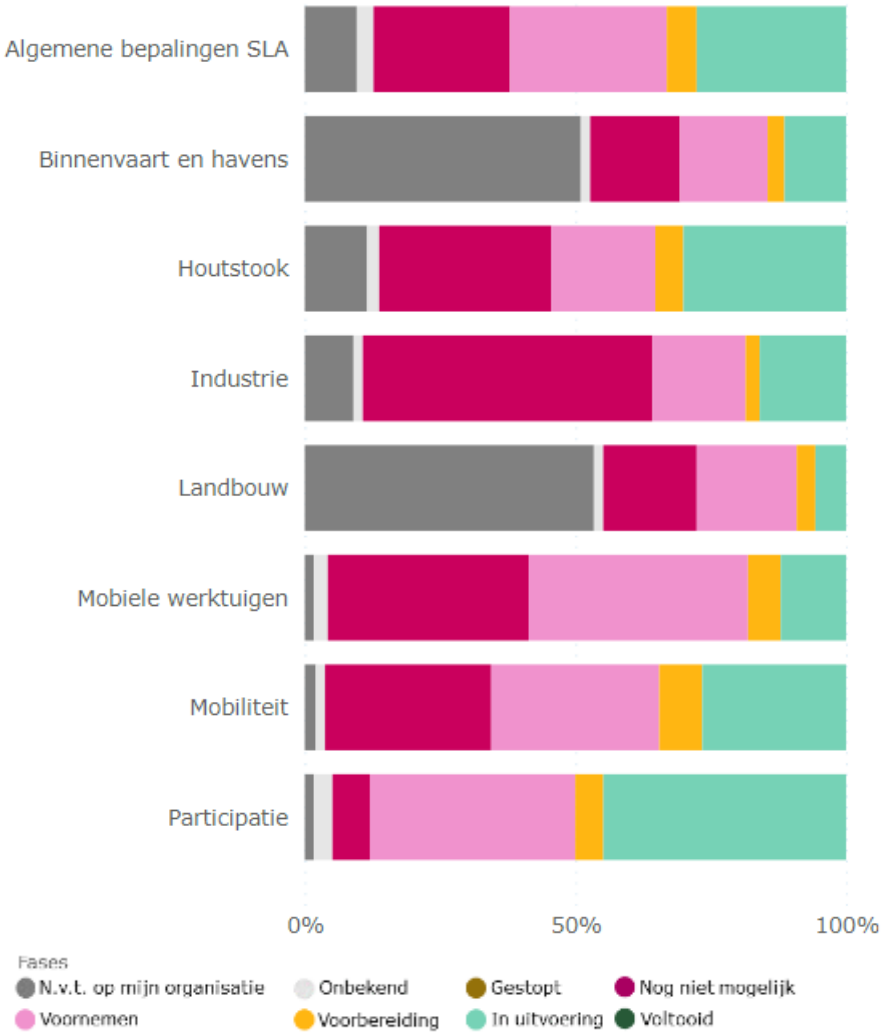
De voortgang van de uitvoering van de vaste maatregelen genomen door het Rijk wordt getoond in Figuur 2. Het Rijk heeft 47 vaste maatregelen. Bij 6 maatregelen is de fase onbekend (13%). 1 maatregel is stopgezet. 12 maatregelen (26%) zijn een ambtelijk en bestuurlijk voornemen, 4 maatregelen (9%) zijn in voorbereiding van uitvoering, 21 (45%) maatregelen zijn in uitvoering en 3 maatregelen (6%) zijn afgerond.



Figuur 2. Voortgang van uitvoering Rijksmaatregelen

5.2 Vaste maatregelen per thema

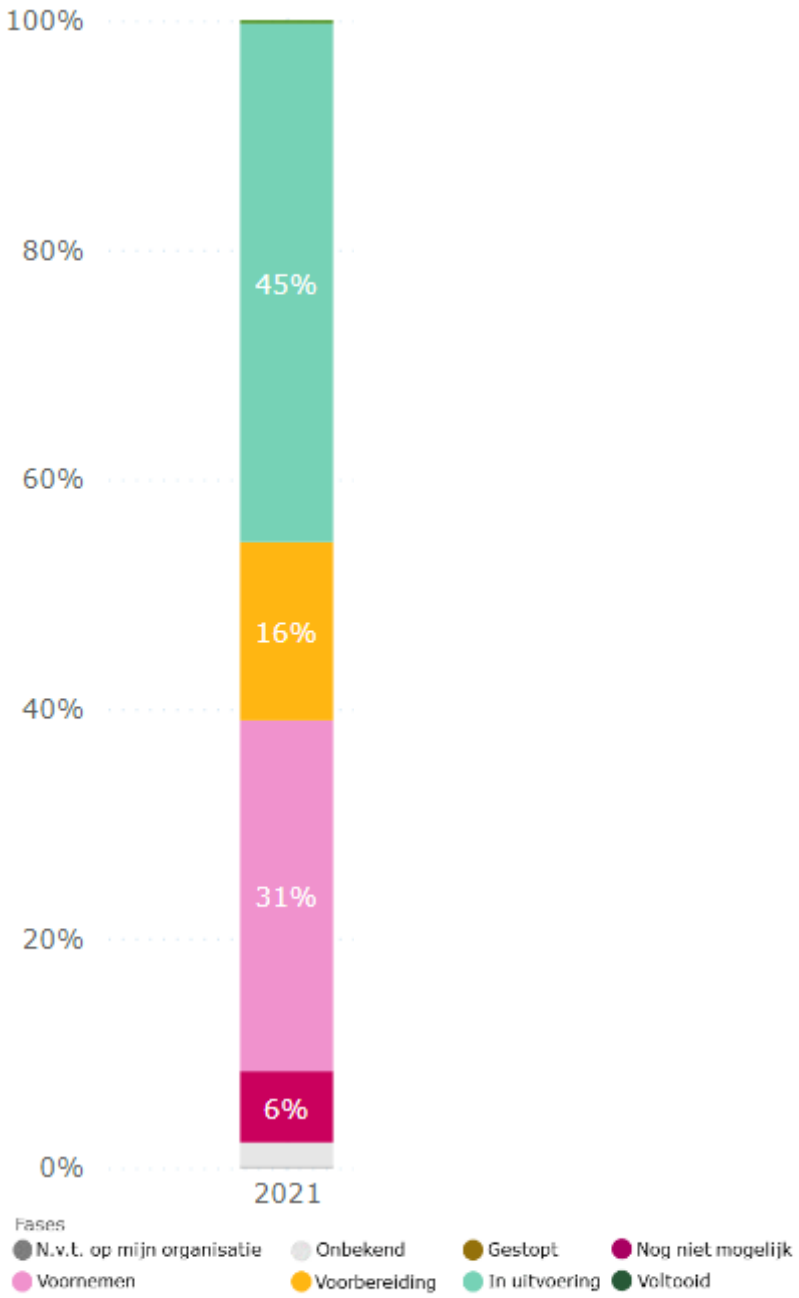
De voortgang van de uitvoering van de vaste maatregelen van alle deelnemers per thema is getoond in Figuur 3. Bij de thema's landbouw en binnenvaart en havens valt op dat hier het vaakst is ingevuld dat maatregelen niet van toepassing zijn op de organisatie. Dat is logisch; niet alle SLA partijen hebben landbouwgebieden in hun gemeente of provincie. Dit geldt ook voor binnenvaart en havens. Bij het thema industrie is het vaakst ingevuld dat een maatregel nog niet kan worden ingevuld. Daar gaat het in hoofdzaak om de maatregel over toezicht en handhaving. Op dit moment brengt de themagroep praktische tips en acties in kaart voor dit onderwerp, die bevoegd gezag kan nemen om toezicht en handhaving effectiever te maken. Daar wacht het bevoegd gezag op. Bij het thema participatie is het vaakst aangegeven dat de maatregelen al in uitvoering zijn.



Figuur 3. Voortgang van uitvoering vaste maatregelen per thema

5.3 Aanvullende maatregelen

In totaal zijn er 772 aanvullende maatregelen in de uitvoeringsplannen opgenomen. Bij de aanvullende maatregelen is het logisch dat er vrijwel geen maatregelen zijn ingevuld met een status "niet van toepassing op mijn organisatie" (fase 0). Ook is de groep maatregelen dat nog niet kan worden ingevoerd (fase 1) klein, met 48 maatregelen (6%). 234 maatregelen zijn een bestuurlijk en ambtelijk voornemen (31%, fase 2) en 118 maatregelen (16%) zijn bestuurlijk vastgesteld en in voorbereiding om te worden uitgevoerd (fase 3). Bijna de helft van alle aanvullende maatregelen is al in uitvoering (fase 4), met 350 maatregelen (45%). Van 16 (2%) aanvullende maatregelen is er niet aangegeven in welke fase van uitvoering de maatregel zich bevindt (fase onbekend).



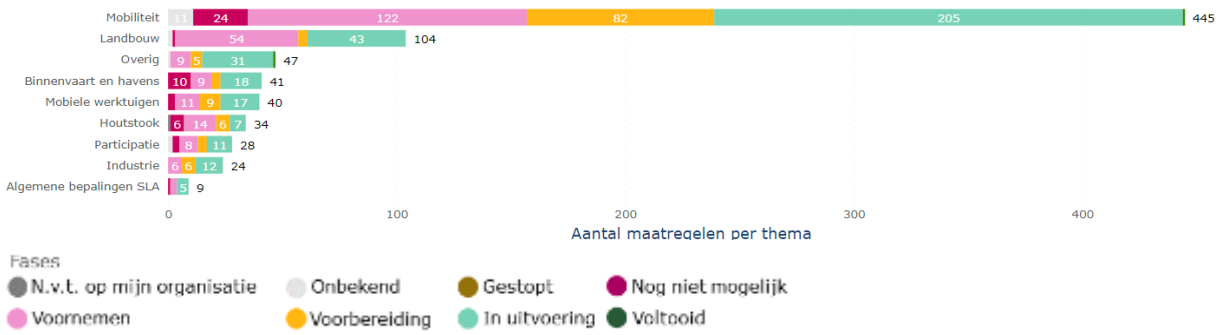
Figuur 4. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen

Fase	Aantal aanvullende maatregelen	Percentage van aanvullende maatregelen
4. Maatregel is in uitvoering	350	45%
3. Maatregel is bestuurlijk vastgesteld en in voorbereiding uitvoering	118	16%
2. Maatregel is een bestuurlijk en ambtelijk voornemen (uitgangspunt)	234	31%
1. Maatregel kan nog niet worden ingevoerd	48	6%
0. Maatregel is niet van toepassing op mijn organisatie	1	0%
Onbekend, er is geen fasering ingevuld	16	2%

Tabel 3. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen

5.4 Aanvullende maatregelen per thema

Bij het thema Mobiliteit de meeste maatregelen opgenomen, namelijk 445. Landbouw volgt met 104 maatregelen, daarna volgen Overig (47), Binnenvaart en havens (41), Mobiele werktuigen (40), Houtstook (34), Participatie (28), Industrie (24) en Algemene bepalingen (9).



Figuur 5. Voortgang van uitvoering aanvullende maatregelen per thema

6. Planning van maatregelen

SLA-partijen vullen in de uitvoeringsplannen in wanneer zij verwachten dat de maatregel is uitgevoerd of in doorlopende uitvoering is. Voor lang niet alle maatregelen is deze verwachting ingevuld, namelijk voor ongeveer de helft (47%) van alle maatregelen is er een jaartal ingevuld. In aanvulling daarop, is voor ongeveer 12% van alle maatregelen (vast en aanvullend samen) een tekstuele toelichting opgenomen.

Als een jaartal of datum is opgenomen, is bij ruim driekwart van de maatregelen aangegeven dat deze in de eerste 3 jaar van het Schone Lucht Akkoord wordt/is uitgevoerd. Voor de Rijksmaatregelen is dit beeld vergelijkbaar: voor de maatregelen waarvoor een verwacht jaar van uitvoering is ingevuld (28), is bij 15 maatregelen ingevuld dat deze naar verwachting in 2021 wordt ingevoerd. Er is in totaal 79 keer aangegeven dat het verwachte jaar waarin de maatregel is uitgevoerd vóór 2020 ligt. Deze maatregelen waren dus al uitgevoerd voordat het Schone Lucht Akkoord werd ondertekend.

Jaar van verwachte uitvoering	Aantal maatregelen (vast en aanvullend samen)	Aandeel in het totaal aantal maatregelen
Vóór 2020	79	7%
2020	340	26%
2021	452	35%
2022	209	16%
2023	48	4%
2024	27	2%
2025	74	6%
2026	37	3%
2027	0	0%
2028	1	0%
2029	3	0%
2030	20	2%

Tabel 4. Verwacht jaar van uitvoering maatregelen uit decentrale uitvoeringsplannen

7. Pilots

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

Bij een positieve evaluatie kunnen partijen besluiten om relevante nieuwe aanpakken en maatregelen aan de uitvoeringsagenda toe te voegen of om deze in de eigen uitvoeringsplannen als aanvullende maatregel op te nemen voor de eigen provincie of gemeente.

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

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

8. Conclusie voortgang maatregelen

Dit is de eerste jaarlijkse rapportage over de voortgang van de uitvoering van de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord. De analyses in de rapportage zijn gebaseerd op wat de SLA-partijen hebben ingevuld in de (decentrale) uitvoeringsplannen. 58 gemeenten en provincies hebben een uitvoeringsplan ingeleverd vóór 1 maart 2021. Het Rijk heeft daarnaast ook een uitvoeringsplan ingeleverd.

Van alle vaste maatregelen die zijn opgenomen in het Schone Lucht Akkoord is 20% in uitvoering en 5% is in voorbereiding voor uitvoering. Dit betekent dat na het eerste jaar Schone Lucht Akkoord een vijfde van alle vaste maatregelen in uitvoering is.
Van 28% van de vaste maatregelen is aangegeven dat de maatregel nog niet kan worden uitgevoerd. Dit speelt het vaakst bij de thema's industrie en mobiele werktuigen.

Gemiddeld neemt een SLA-partij 15 aanvullende maatregelen. Van alle aanvullende maatregelen is 46% in uitvoering. Verreweg de meeste aanvullende maatregelen (426 van 767, ofwel 55%) worden genomen voor het thema mobiliteit.

Zwaartepunt van (geplande) uitvoering van maatregelen ligt in de eerste jaren. Van het grootste deel van de maatregelen start de uitvoering in de periode 2020-2022, in totaal 77%. In de eerste helft – tot en met jaar 2025 - van de SLA-periode 2020-2030 start de uitvoering van bijna alle (95%) van de maatregelen.
Daarmee is rond 2025 waarschijnlijk ook een goede inschatting te maken of het beoogde effect voor 2030 haalbaar is. Zo nodig is nog tijd beschikbaar om extra maatregelen te nemen.

Het is belangrijk om te vermelden dat het aantal maatregelen niet direct is te vertalen naar het effect op de luchtkwaliteit en gezondheid. Dat komt omdat de effectiviteit van verschillende maatregelen sterk uiteen kan lopen.
Deze rapportage richt zich op de voortgang van de uitvoering, oftewel op de inzet van alle SLA-partijen om de doelen van het Schone Lucht Akkoord te halen. Om de twee jaar berekent het RIVM of de SLA-partijen op koers liggen om de doelen ten aanzien van de emissies, luchtkwaliteit en gezondheidswinst halen. Deze berekening is in 2021 uitgevoerd en is tegelijk met deze rapportage gepubliceerd.

De ingediende gegevens zijn, als het gaat om de omschrijvingen van de maatregelen en het aangeven van de fasering, vrijwel volledig. Bij 2% van de vaste maatregelen is geen fasering aangegeven, bij de aanvullende maatregelen is dat ook 2%. De gegevens over de planning van de uitvoering van de maatregelen zijn veel minder volledig. Voor ongeveer de helft van alle maatregelen is een jaartal of datum ingevuld. Daarnaast is voor 12% van alle maatregelen een tekstuele toelichting opgenomen. Dit betekent dat voor ongeveer 40% van de maatregelen niet is aangegeven wat het verwachte jaar is waarin de maatregel is uitgevoerd.
In het komende jaar zal er extra aandacht worden besteed aan de juiste manier van invullen van de uitvoeringsplannen, om zo de volledigheid te vergroten.

Bijlage 1. Voortgang pilots

Mobiele werktuigen

Pilotproject Amsterdam
In Amsterdam wordt in diverse projecten bekeken hoe schone mobiele machines in te zetten zijn. Doel daarbij is om in de praktijk te leren hoe schone en zero-emissie mobiele werktuigen via publiekrechtelijke middelen kunnen worden gestimuleerd. Daarnaast wil men antwoord op de vraag: "Hoe kan het proces van energievraag en aanbod en laadinfrastructuur (bouwstroom, batterijen, opladen etc.) optimaal worden ingericht t.b.v. emissieloos werken?".
Een belangrijk aspect in de pilot is het onderzoeken hoe toezicht en handhaving op de gemaakte afspraken vorm gegeven kan worden.
Vanuit de resultaten (2022) worden aanbevelingen gedaan die meegenomen kunnen worden in de SEB routekaart.

Pilotproject gemeente Den Haag
In Den Haag werkt men aan een project om tijdig de stroomvoorziening te realiseren voor de inzet van duurzaam bouwmaterieel. Doel is om te onderzoeken of de inzet van duurzame werktuigen wordt gestimuleerd door het aanbieden van de benodigde stroomvoorziening.
Daarnaast wil men weten hoe werken in de openbare ruimte middels tijdig verkregen stroomvoorzieningen zo kostenefficiënt mogelijk gerealiseerd worden. En hoe kan dit in werkprocessen een plek krijgen c.q. georganiseerd worden.
Resultaat moet een korte handleiding realisatie stroomvoorzieningen voor de bouwplaats zijn, dat onder meer inzicht biedt in de volgende onderdelen:

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

Begin 2022 volgen de eerste resultaten.

Pilotproject Gemeente Rotterdam
In de Rotterdamse pilot "Raamcontract Stadse Werken voor rioolvernieuwing" heeft men de volgende doelen geformuleerd:

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

De onderzoeksvraag hierbij is: Hoe kan inzet van schone en zero-emissie mobiele werktuigen worden gestimuleerd en geverifieerd tijdens de uitvoering van werkzaamheden? Welke lessen kunnen worden getrokken? Wat zijn bottlenecks t.a.v. werkprocessen, energievoorziening e.d.?
Het project levert informatie voor vragen over het toepassen van contracteisen in de praktijk: A) de gevolgen voor de uitvoeringspraktijk, B) de handhaving van contracteisen via contractmanagement en directievoering.
Begin 2022 volgt een rapportage met daarin o.m. de praktijkervaring relatie OG-aannemer (hoe staat het primaire proces en de markt tegenover inzet ZE bouwmaterieel). Daarnaast deelt Rotterdam de leerervaringen en geeft het input voor routekaart.

Pilotproject 'Hugo de Grootstraat Arnhem'
Het project Hugo de Groot Straat in Arnhem betreft de aanleg van een fietsstraat als onderdeel van een snelfietsroute.
De onderzoeksvraag voor wat betreft de inzet van mobiele machines is de volgende::
Hoe kan de gemeente in overleg met vooraf geselecteerde aannemer ervoor zorgen dat een zo groot mogelijk deel van de gebruikte machines zero emissie zijn en hoe kunnen we wat we geleerd hebben te verwerken in ons standaardbestek?
Het resultaat van het project is leren door overleg met aannemer (contracteren) hoe zero emissie machines ingezet kunnen worden in GWW project, hoe bestek opgesteld dient te worden en hoe gehandhaafd kan worden. Inzet machines: wat zij de extra kosten en wat is er nodig
De planning dat het project gerealiseerd is, is Q4 2021.

Provincie Gelderland
In de provincie Gelderland voert men het volgende project N346 Schakel Achterhoek-A1 uit. De provinciale weg met een nieuwe brug over het Twentekanaal vormt de Schakel Achterhoek-A1
In dit project wil men leren hoe schone en zero-emissie mobiele werktuigen via aanbestedingen worden gestimuleerd. Onderzoeksvraag hierbij is: Wat zijn op dit moment uitdagende en haalbare contracteisen voor schoon materieel en wat zijn de financiële consequenties en consequenties voor handhaving?"
Als resultaten heeft mijn de volgende punten geformuleerd:

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

Tevens heeft men tot doel om te leren hoe zero- en low-emissie mobiele werktuigen via faciliterend middelen worden gestimuleerd. Wat zijn quick wins om marktpartijen te faciliteren of stimuleren om schone (en zero emissie) mobiele werktuigen in te zetten?
Als resultaat komt er een overzicht faciliterende middelen om marktpartijen te stimuleren om schone (en zero) emissie mobiele werktuigen in te zetten.
Begin 2022 worden de resultaten verwacht.

Pilotproject Gemeente Utrecht
In de gemeente Utrecht werkt men in deze pilot aan twee maatregelen die worden uitgewerkt in dit project op juridisch vlak en vwb monitoring, toezicht en handhaving:

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

De scope van de pilot ligt op Bouwmachines (zoals graafmachines, laders, bulldozers) met een vermogen van 37 kWh* en hoger en aggregaten en bemalingspompen (ongeacht het vermogen).
Onderzoeksvraag daarbij is: Welke juridische sturingsmogelijkheden zijn er om bouwwerktuigen t/m Fase IIIb te weren binnen de gemeente Utrecht? Waarbij we eerst de publieke sturingsinstrumenten voor een generiek verbod verkennen, en pas als blijkt dat dit niet mogelijk is de instrumenten voor specifieke verboden.
Daarnaast gaat de gemeente Utrecht de kansrijkheid verkennen van een online webtool voor registratie en monitoring van de inzet van mobiele bouwwerktuigen binnen de gemeente Utrecht.
De onderzoeksvraag daarbij is: Kan een online webtool zoals bekend van het voorbeeld in Londen ook toegepast worden binnen de gemeente Utrecht (en andere gemeenten), om zicht te krijgen op inzet van bouwwerktuigen en hun fasenormen?
Resultaten van deze pilot zijn:
Inzicht in de publiek- en privaatrechtelijke sturingsmogelijkheden van een gemeente voor het weren van de meest vervuilende bouwwerktuigen;
Als blijkt dat een online webtool kansrijk is, gaat de gemeente Utrecht onderzoeken of ze dit als een opensource kunnen ontwikkelen. Dit in samenwerking met SLA-partners, zodat een tool uiteindelijk breder ingezet kan worden dan alleen voor gemeente Utrecht.
Resultaten worden in 2022 verwacht.

Industrie

In het Schone Lucht Akkoord [1] bij 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 standaard scherp vergund wordt binnen de BREF-range, en effectief gehandhaafd wordt op de emissie-eisen.
- ***De Pilot Vrijwillig spoor*** waarbij gekeken wordt naar mogelijke condities en processen die bedrijven doen besluiten – vrijwillig – verder te gaan dan de eisen die zouden volgen uit het louter toepassen van BBT op het strengste niveau en die afdwingbaar zijn binnen de vergunning.

Om hier goed uitvoering aan te kunnen geven is in juli 2020 de *Themagroep industrie* opgericht die bestaat uit vertegenwoordigers van de provincies en hun omgevingsdiensten. De themagroep dient als klankbordgroep voor het Rijk bij de uitvoering van de centrale maatregelen en faciliteert het bevoegd gezag en omgevingsdiensten bij het uitvoeren van de decentrale SLA-maatregelen. Deze decentrale maatregelen zijn gericht op het zoveel als mogelijk vergunnen aan de onderkant van de BREF-range en eventueel extra of andere inzet bij toezicht en handhaving. Met de oprichting van themagroep is de pilot scherp en uniform vergunnen gestart. Er zijn 5 bijeenkomsten[2] geweest.

Het Rijk heeft opdracht gegeven om de juridische mogelijkheden in beeld te brengen voor het stellen van strenge emissiegrenswaarden naar de lucht.[3] In dit rapport wordt geconcludeerd dat het huidige milieurecht voorziet in vier maatstaven, waarmee het bevoegd gezag emissiegrenswaarden kan stellen die voldoende streng zijn. Deze mogelijkheden zijn reeds beschikbaar binnen het huidige instrumentarium, maar worden nog niet ten volle benut. Hiervoor is verankering in lokaal beleid belangrijk. Deze resultaten zijn in de themagroep gedeeld, waarna gewerkt is aan een model tekst die provincies of gemeenten kunnen opnemen in hun VTH-nota. Dit lokale beleid geeft vergunningverleners steun bij het onderbouwen van hun eisen in vergunningen. De themagroep richt zich inmiddels ook op het onderwerp toezicht en handhaving.

Het Rijk werkt verder aan hulpmiddelen om het bevoegd gezag te helpen bij het bepalen van BBT. Er zijn voor recent gepubliceerde BBT-conclusies zogenoemde oplegnotities per branche 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 worden op dit moment bestaande factsheets over emissiereductietechnieken geactualiseerd. De inspanningen hebben zich in de afgelopen twee jaar op het eerste en meest belangrijke deel van de pilot gericht. De pilot vrijwillig spoor wordt opgestart in 2022.

Dit heeft vooralsnog geleid tot de volgende producten.

Product	**link**
Rapport: Schone lucht dankzij resultaatgerichte grenswaarden voor industriële emissies, KokxdeVoogd, 8 feb 2021	https://iplo.nl/publish/pages/188724/20210208-rapport-_-schone-lucht-dankzij-resultaatgerichte-grenswaarden-voor-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
Oplegnotitie BBT-conclusie grote stookinstallaties	https://iplo.nl/regelgeving/regels-voor-activiteiten/oplegnotitie-bref-lcp/
Oplegnotitie BBT-conclusie afvalverbrandingsinstallaties	https://iplo.nl/regelgeving/regels-voor-activiteiten/toelichting-milieubelastende-activiteiten/vergunning-milieubelastende-activiteit/ippc/wijzigingsbesluit-bal-oplegnotitie-bbt-conclusies/

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

1 Schone Lucht Akkoord | Tweede Kamer der Staten-Generaal
2 Waaronder 1 bijeenkomst voor de gemeenten die het SLA hebben ondertekend.
3 Rapport resultaatgerichte waarden stellen - Informatiepunt Leefomgeving (iplo.nl)

Houtstook

De pilot houtstookarme/vrije wijken wordt uitgevoerd in Utrecht, Nijmegen en Helmond.

Voorbereiding gestart in 2020. Daadwerkelijke start in 2021.
Partijen onderzoeken de juridische mogelijkheden en praktische uitvoering om houtrook te beperken en houtrookvrije en houtrookarme buurten of steden te realiseren. Het onderzoek geeft zicht op de mogelijkheden om eisen te stellen, handhaving en toezicht, meetprotocollen en onderzoekt hoe bewoners goed betrokken kunnen worden en wat de impact op gezondheidseffecten, het welzijn van hooggevoelige groepen zoals longpatiënten is en mogelijke effecten zoals de impact op bijvoorbeeld de huizenprijzen. Voor bestaande wijken worden de mogelijkheden onderzocht om uitbreiding van houtstook te voorkomen en voor uitfaseren en/of saneren van oudere houtkachels, bijvoorbeeld in wijken die van het gas af gaan: werkt het beter als er een sloopprémie wordt ingezet en kunnen aanvullende (verdergaand dan de Ecodesign-eisen) eisen worden gesteld aan de emissies? Doel is om in 2023 daadwerkelijk houtstookvrije-arme wijken/buurten te hebben gerealiseerd en deze houtstookvrij te houden c.q. houtrookarm te krijgen en te houden. Succesvolle elementen worden gedeeld met andere SLA partners zodat zij dat ook kunnen toepassen.

Nijmegen:
Doel:
Uitstoot als gevolg van houtstook verminderen. We doen dit door middel van workshops voor stokers, zodat zij zich meer bewust zijn van hoe je effectief hout stookt waardoor je minder uitstoot. Daarnaast kunnen mensen die de workshop hebben gevolgd en wonen in Nijmegen-West met subsidie een filter of katalysator plaatsen om hun uitstoot te reduceren. Ook kunnen bewoners van Nijmegen-West subsidie ontvangen voor het permanent verwijderen van het rookgaskanaal.

Start en looptijd
De pilot is gestart in oktober 2021 en heeft een looptijd van 2 jaar.

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

Subsidie en workshops:
Subsidie verminderen overlast houtkachel - Subsidies - Diensten - Gemeente Nijmegen

Utrecht:
Wil ook zo veel mogelijk houtstook emissies beperken. Zet o.a. in op subsidieregeling, maar deze is nog niet door de gemeenteraad vastgesteld. Subsidie is gericht op onklaar maken van de schouw of het vervangen. Ze subsidiëren geen filters.
Stooktrainingen worden gegeven door NHK en brandweer. Momenteel alleen online vanwege de coronamaatregelen.

Helmond:
Onderzoekt de mogelijkheden om een nieuwbouwwijk houtrookarm te maken; dan zijn de nieuwste kachels alleen toegestaan als ze niet als hoofdverwarming worden gebruikt. Momenteel zijn ze nog bezig met voorbereiding van de bestemmingsplanprocedure (verruimde reikwijdte).

Landbouw

De pilot landbouw richt zich op drie sporen. Namelijk:

1. Het beter benutten van bestaande emissiearme technieken
2. Het verleiden en verplichten van ondernemers tot het nemen van verdergaande emissiereducerende maatregelen
3. Bouwsteen voor de aanpak onder de Omgevingswet

Op alle drie de punten is in 2021 voortgang geweest. Zo zijn ten behoeve van het beter benutten van bestaande luchtwassers kennissessies georganiseerd op het gebied van toezicht en handhaving over luchtwassers. Deze sessies worden ook bezocht door niet-SLA partijen, waardoor de impact groter is. Deze sessies worden vanaf 2022 regionaal voortgezet. Met een SPUK-aanvraag zet de provincie Noord-Brabant in op onderzoek naar de werking van combi-luchtwassers in relatie tot de gehele bedrijfsvoering. Ook dit draagt bij aan het beter benutten van deze emissiearme techniek.
Ten behoeve van het tweede pilotpunt gaat de regio Food-Valley aan de slag met een pilot over bedrijfsontwikkelplannen van veehouders. Deze bedrijfsontwikkelplannen gaan in op het gebruik van ver(der)gaande fijnstoftechnieken in de stal. Hier heeft de regio een SPUK-aanvraag voor ingediend. Daarnaast is voor het tweede punt een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden van strenger vergunnen bij veehouderijen. Het rapport is in november 2021 voltooid en gepresenteerd aan de themagroep landbouw. Het rapport is op de SLA-website voor iedereen toegankelijk. Zie Landbouw - Schone Lucht Akkoord onder producten. Gemeenten kunnen vanaf nu de standaardtekst voor de VTH-nota, die het rapport ook levert, gebruiken voor hun eigen beleid.
Het rapport is ook een belangrijk onderdeel voor het derde pilotpunt, omdat het ingaat op mogelijkheden en instrumenten onder de Omgevingswet. Daarnaast is ten behoeve van het derde punt dit jaar een eerste kennissessie geweest over de instrumenten van de Omgevingswet in relatie tot lokaal luchtkwaliteitsbeleid voor veehouderijen. Dit wordt getrokken door de regio Food-Valley en zal in 2022 in samenwerking met een aantal andere veedichte regio's verder worden uitgediept.

Binnenvaart en havens

Met de themagroep binnenvaart en schone havens werken wij de SLA maatregelen verder uit met als doel om concrete handvatten te bieden aan deelnemers en zo de binnenvaart en havens in Nederland verder te verduurzamen.
Omdat er al veel gebeurt op dit onderwerp is er begonnen met een verkenning. In deze verkenning is er over vier onderwerpen een uitgebreide inventarisatie gedaan, is er afgestemd tussen verschillende initiatieven en zijn er goede voorbeelden en kennis verzameld. Het eindresultaat is een uitgebreid kennisdocument welke gepresenteerd is tijdens de kennisbijeenkomst van 23 september 2021 en welke te downloaden is op de samenwerkingswebsite. Tijdens deze bijeenkomst is er met de aanwezigen deelnemers verder gesproken over een nadere invulling van de volgende fase, welke in 2022 zal starten.
De belangrijkste conclusie van deze kennisbijeenkomst en van de themagroep is om een stap verder te zetten in het aanbieden van concrete handvatten. Met deze handvatten kunnen nieuwe en bestaande SLA deelnemers direct overgaan tot het uitvoeren van SLA maatregelen en het verduurzamen van de binnenvaart. Uitgaande van de SLA maatregelen zal deze uitwerking gedaan worden in drie aparte werkgroepen: Walstroom, label systeem en aanbesteding en launching customer.
De volgende partijen hebben als kerngroeplid actief meegewerkt aan de inhoud van fase 1:

- Gemeente Rotterdam
- Gemeente Nijmegen
- Provincie Zeeland
- Provincie Utrecht
- Provincie Zuid-Holland
- Gemeente Utrecht
- Gemeente Arnhem
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Participatie

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

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

Pilot provincie Zeeland
Vorig jaar is de pilot van start gegaan met 20 snuffelfietsen. De afronding van deze pilot heeft net voor de zomer plaatsgevonden door middel van een 'snuffelfiets event' op de Abdij in Middelburg. Mede door de positieve aandacht vanuit de lokale media voor deze bijeenkomst heeft de oproep voor aanmelding van nieuwe deelnemers geleid tot omstreeks 85 nieuwe aanmeldingen. Daarmee wordt het project opgeschaald. Het streven was om dit in de loop van 2021 plaats te laten vinden maar door het chiptekort is de levering van de sensoren vertraagd en zal dit begin 2022 worden. Daarnaast zetten ze ook snuffelfietsen in bij scholenprojecten. Deze projecten leveren naast betrokkenheid ook meer draagkracht op voor overige SLA-maatregelen als gevolg van meer bewustwording. Door de uitbreiding van de pilot in kader van het SLA wordt een grotere groep burgers (waaronder jongeren) betrokken bij het thema luchtkwaliteit, kan over een veel groter gebied data worden gegenereerd met inzicht over de actuele luchtkwaliteit en kan het bestaande scholenproject fijnstof worden gecontinueerd en uitgebreid.

Pilot gemeente Rotterdam
Vanaf juni is het project 'de Luchtclub' gestart met het uitrollen van de 600 sensoren. Het doel is om enerzijds zorgen bespreekbaar te maken en anderzijds de wijken een instrument te geven om meer inspraak te krijgen in de gemeenten. De pilot is vooral gericht op bewustwording bij de inwoners, maar ook educatie op het gebied van luchtkwaliteit is één van de onderwerpen. Eventuele oplossingen of maatregelen worden besproken en opgenomen in de wijkactieplannen.

Pilot gemeente Eindhoven
Eindhoven heeft in een regionale samenwerking voor een regionaal dekkend luchtmeetsysteem gerealiseerd met 23 gemeenten, provincie, Coöperatieve burgervereniging AiREAS en de kennisinstellingen GGD, RIVM, IRAS, TNO. Het consortium verzorgt de koppeling met burgermeetnetten en TNO, RIVM en IRAS verzorgen daarbij de kwaliteit van de meetapparatuur en metingen. Het meetnet is een instrument om samenwerking aan schonere lucht in de regio te bevorderen. De algemene doelstelling is samenwerken aan schone lucht. Het regionale meetsysteem gaat inzicht geven in de omwikkeling van de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied, het platteland en door de luchtvaart.

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