

Schone Lucht Akkoord

Gezondheidswinst voor iedereen in Nederland

Partijen:

1. De Minister voor Milieu en Wonen, mevrouw S. van Veldhoven-van der Meer, hierna te noemen Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;

handelend in haar hoedanigheid van bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: **Rijksoverheid**;

2. Gedeputeerde Staten van ..., handelend als bestuursorgaan, namens deze de heer..., hierna te noemen: provincie....;
3. Gedeputeerde Staten van ..., handelend als bestuursorgaan, namens deze de heer..., hierna te noemen: provincie....;

Partijen ... t/m ..., hierna samen te noemen: **Provincies**;

4. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente..., handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, namens deze de wethouder..., hierna te noemen: ...;
5. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente..., handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, namens deze de wethouder..., hierna te noemen: ...;

Partijen ... t/m..., hierna samen te noemen: **Gemeenten**;

Hierna allen samen te noemen: **Partijen**.

VERSIE DEFINITIEF CONCEPT

Partijen overwegen:

Schone lucht is van levensbelang, voor iedereen. Luchtverontreiniging behoort tot de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, in dezelfde orde van grootte als overgewicht. Gemiddeld leven Nederlanders door luchtverontreiniging negen maanden korter en jaarlijks overlijden circa 11.000 mensen vroegtijdig als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging. Bovenstaande partijen streven daarom in dit Schone Lucht Akkoord naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Daarbij wordt toegewerkt naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit in 2030 voor fijn stof en stikstofdioxide¹. Dat zorgt voor minder ziekte, minder sterfte en een betere kwaliteit van leven. Het Schone Lucht Akkoord maakt de omslag van het voornamelijk sturen op het voldoen aan Europese grenswaarden, naar het realiseren van gezondheidswinst voor iedereen.

Partijen stellen als gezamenlijk doel om in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst uit binnenlandse bronnen te realiseren ten opzichte van 2016. Daartoe voeren zij de afspraken uit dit akkoord uit. Deze afspraken bevatten algemene bepalingen, landelijke maatregelen van de Rijksoverheid en deelnemende overheden (Bijlage I) en een aanvullend uitvoeringsplan per deelnemende gemeente of provincie. Ook om de luchtvervuiling uit het buitenland terug te dringen wordt de inzet in internationaal verband versterkt door ambitieus luchtkwaliteitsbeleid. Het streefresultaat is dat mensen in Nederland daardoor gemiddeld vier maanden langer leven. Voor heel Nederland levert dat €3 tot €6² miljard aan maatschappelijke baten per jaar op.

De luchtkwaliteit in Nederland is de afgelopen decennia al sterk verbeterd. Auto's worden schoner en steeds vaker elektrisch, de fiets is in de grote steden in opmars; steeds meer energie komt uit zon en wind en de landbouw werkt aan een integrale duurzame kringlooplandbouw. Toch is er ook de komende jaren en decennia nog veel gezondheidswinst te behalen. Dat is niet alleen goed voor de gezondheid, het zorgt ook voor leefbare en aantrekkelijke steden. Het Schone Lucht Akkoord richt zich op de door de Gezondheidsraad aanbevolen luchtverontreinigende stoffen³ fijn stof (PM₁₀ en PM_{2.5}), en stikstofdioxide. De maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord zijn mede gericht op het terugdringen van roet en ultrafijn stof, vooral uit verbrandingsmotoren van het (weg)verkeer. Er is geen doel voor vermindering van de concentratie ozon gesteld, omdat de concentraties nauwelijks door Nederlandse emissiereductie kan worden verminderd.

Luchtkwaliteit houdt zich niet aan grenzen. Daarom is goede samenwerking cruciaal. Het Schone Lucht Akkoord is om die reden een akkoord tussen de Rijksoverheid, gemeenten en provincies. Onderstaande partijen maken in het Schone Lucht Akkoord afspraken om gezondheidswinst te realiseren. Bij de uitwerking hiervan wordt zo veel mogelijk aangesloten bij bestaande overleggen met bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, belangenorganisaties en inwoners. De Rijksoverheid zet zich daarnaast in internationaal verband in om luchtverontreiniging door buitenlandse emissies sterk te verminderen.

Het Schone Lucht Akkoord loopt tot 2030. Dat vraagt om een akkoord dat flexibel is en kan inspringen op veranderende omstandigheden en nieuwe ontwikkelingen. De wereld verandert snel. Zo kunnen nieuwe effectieve maatregelen worden ontwikkeld en kunnen de inzichten in de ontwikkeling van emissies en gezondheidseffecten de komende jaren nog wijzigen. Jaarlijks monitoren de betrokken partijen daarom de voortgang van de maatregelen en identificeren zij nieuwe kansen. Ten minste eens in de drie jaar vindt een doorrekening van de gezondheidseffecten via de gezondheidsindicator plaats waarbij wordt gekeken of de partijen op koers liggen voor het realiseren van de doelstelling. De gezondheidsindicator is een instrument

¹ Momenteel zijn deze advieswaarden (jaargemiddelden): 10 µg/m³ voor PM_{2.5}, 20 µg/m³ voor PM₁₀ en 40 µg/m³ voor NO₂. Mochten deze waarden in de toekomst worden gewijzigd dan zal bekeken worden wat de gevolgen hiervan zijn voor het Schone Lucht Akkoord

² Memo RIVM

³ Gezondheidsraad advies: gezondheidswinst door schonere lucht

waarmee de gezondheidseffecten van het totale maatregelpakket kan worden berekend en gemonitord.

Het Schone Lucht Akkoord is nauw verweven met andere beleidsdoelen. Zo zorgen bijvoorbeeld het Klimaatakkoord, de stikstofaanpak, lokale verkeers- en vervoersplannen, de Agenda Fiets, regionale energiestrategieën, verduurzaming van mobiliteit en de landbouw ook voor gezondheidswinst door schonere lucht. Het Schone Lucht Akkoord maakt de daarmee gepaard gaande gezondheidswinst zichtbaar en voegt waar nodig maatregelen toe. Het Schone Lucht Akkoord draagt enerzijds bij aan een reductie van de stikstofdepositie uit stikstofdioxide en ammoniak en daarmee natuurdoelen. Anderzijds kan bronbeleid voor stikstofreductie vanuit natuurdoelen bijdragen aan een verdergaande gezondheidswinst. Daartoe worden de gezondheidsdoelen van het Schone Lucht Akkoord betrokken bij het bronbeleid voor stikstofreductie. Maatregelen en afspraken tussen overheden over enerzijds natuurdoelen en anderzijds gezondheidsdoelen worden daarbij zo veel mogelijk afgestemd.

Het Schone Lucht Akkoord is anders van aard en heeft een andere doelstelling dan het lopende Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL voorziet in een gezamenlijke inspanning van Rijksoverheid en decentrale overheden om de (resterende) overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit op te lossen. Het Schone Lucht Akkoord daarentegen is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor iedereen door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, waarbij toegewerkt wordt naar de WHO-advieswaarden in 2030. Tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet blijft het NSL van kracht. Voor de periode na het NSL heeft de Rijksoverheid het voornemen om bestuurlijke afspraken te maken met betreffende gemeenten en provincies in aandachtsgebieden, om de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de aanpak van overschrijdingen van Rijksomgevingswaarden voor NO₂ en PM₁₀ nader te verankeren⁴. Deze afspraken worden buiten het Schone Lucht Akkoord om gemaakt met de specifieke bestuursorganen die het betreft.

In het Schone Lucht Akkoord worden maatregelen voorgesteld voor de sectoren (weg)verkeer, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. In het Schone Lucht Akkoord wordt de bijdrage van de luchtvaart aan emissies in Nederland en de bijbehorende gezondheidseffecten in beeld gebracht. Aanpak en maatregelen worden uitgewerkt in de Luchtvaartnota en de daaropvolgende luchthavenbesluiten.

Spreken het volgende af:

Algemene bepalingen

Artikel 1. Doelen en ambities

1. Partijen streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof in 2030.
2. Partijen stellen als doel om landelijk in 2030 gemiddeld minimaal 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016 te behalen voor de negatieve gezondheidseffecten afkomstig van binnenlandse bronnen.
3. Partijen onderschrijven de ambitie 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.
4. Partijen erkennen dat éénieder verantwoordelijk is voor de eigen bijdrage aan de doelstelling en dat partijen gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van het akkoord en voor het bereiken van het doel.

⁴ In het Bkl zijn de grenswaarden omgezet naar Omgevingswaarden. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 5.2.1 en 7.1 van de Nota van toelichting van het Bkl.

Artikel 2. Definities

In het Schone Lucht Akkoord wordt verstaan onder:

1. Hoog blootgestelde groepen: mensen die langdurig verhoogd worden blootgesteld aan luchtverontreiniging.
2. Hoog blootgestelde locaties: dichtbevolkte gebieden met relatief hoge concentraties luchtvervuiling.
3. Hooggevoelige groepen: mensen die vanwege leeftijd (kinderen en ouderen) of ziekte extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging.
4. Beste Beschikbare Technieken: Het begrip Beste Beschikbare Technieken (BBT) staat voor de meest doeltreffende methoden die technisch en economisch haalbaar zijn om emissies en andere nadelige gevolgen voor het milieu van een bedrijf te voorkomen.
5. Fijn stof: PM_{2,5} en PM₁₀. Dit omvat zowel primair fijn stof als secundair fijn stof. De maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord richten zich daarmee ook op de precursors van secundair fijn stof zoals ammoniak.
6. Gezondheidsindicator: instrument waarmee gezondheidseffecten van luchtverontreiniging inzichtelijk gemaakt kunnen worden. De gezondheidsindicator 'winst in levensduurverwachting' geeft inzicht in hoeveel maanden we gemiddeld langer zouden kunnen leven door vermindering van blootstelling aan luchtverontreiniging.
7. Negatieve gezondheidseffecten: de met de gezondheidsindicator berekende gemiddelde afname in levensduurverwachting in maanden.
8. Uitvoeringsagenda: De door partijen gezamenlijk opgestelde uitvoeringsagenda bevat overkoepelende afspraken over de implementatie van uit het Schone Lucht Akkoord voortvloeiende afspraken en verplichtingen.
9. Uitvoeringsplannen: De uitvoeringsplannen worden opgesteld door individuele gemeenten en provincies en bevatten de implementatie van uit het Schone Lucht Akkoord voortvloeiende afspraken en verplichtingen en aanvullende lokale of regionale maatregelen.

Artikel 3. Uitvoering en samenwerking

1. Partijen voeren binnen de eigen taken en verantwoordelijkheden het Schone Lucht Akkoord uit en zeggen toe samenwerking te zoeken met andere partijen en derden indien dit voor de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord wenselijk is.
2. Partijen werken gericht samen bij de in het Schone Lucht Akkoord beschreven maatregelen en de doorontwikkeling daarvan om gezondheidswinst door schone lucht te realiseren.
3. Partijen stellen een gezamenlijke uitvoeringsagenda op, ter uitwerking en uitvoering van het Schone Lucht Akkoord. De Rijksoverheid neemt hiertoe het initiatief.
4. Gemeenten en provincies werken specifieke maatregelen uit in decentrale uitvoeringsplannen en committeren zich daaraan. De invulling van de plannen is lokaal maatwerk, waar mogelijk en kansrijk vindt regionale samenwerking plaats. De Rijksoverheid kan hierbij een ondersteunende rol verlenen.
5. Partijen stemmen de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord, waaronder de pilots, nauw af met, en brengen deze waar mogelijk en wenselijk onder bij bestaande uitvoeringsstructuren, zoals bijvoorbeeld de regionale energiestrategieën, regionale mobiliteitsagenda's en programma Kringlooplandbouw.

Artikel 4. Algemene afspraken en verplichtingen

1. Gebiedsgerichte aanpak hoog blootgestelde locaties: De Rijksoverheid faciliteert de uitwerking van een gebiedsgerichte aanpak voor hoog blootgestelde locaties. De Rijksoverheid faciliteert onder andere het opstellen van een gebiedsanalyse gericht op definiëring van hoog blootgestelde locaties, mogelijke aanpak en wijze waarop samenwerking tussen Rijk en/of provincie en gemeente mogelijk is om gezondheidswinst te bereiken. 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.

2. 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. 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 verkent de wijze waarop permanente verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheidsdoelen beter kunnen worden verankerd in relevante sectoren en beleidsterreinen en maakt nadere afspraken met Partijen en derden over de doorwerking en verankering van deze kansen. De focus ligt op beleid met grote impact op de luchtkwaliteit en/of waar overheden een belangrijke voorbeeldfunctie hebben zoals de eigen bedrijfsvoering en inkoop, fiscaal beleid, energie en klimaatplannen, mobiliteitsbeleid, ruimtelijke plannen en vergunningverlenende en toezichthoudende taken. In 2020 wordt de verkenning afgerond en worden de resultaten verankerd in de uitvoeringsagenda.

Artikel 5. Kennisdeling en innovatie

1. Partijen werken samen aan een kennis- en innovatieagenda om beter inzicht te verkrijgen in de luchtkwaliteit en gezondheidseffecten, innovatieve nieuwe maatregelen en de effectiviteit van beleid te realiseren. Kosteneffectiviteit is hierbij een belangrijk aandachtspunt. De Rijksoverheid onderzoekt als onderdeel van deze 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. De Rijksoverheid werkt verder aan de ontwikkeling van een monitoringsinstrumentarium, waaronder de gezondheidsindicator en instrumenten om gezondheidseffecten van maatregelen op kleinere schaal in beeld te brengen. Daarnaast vraagt de Rijksoverheid de Gezondheidsraad om advies over ultrafijn stof.
2. Partijen dragen bij aan de ontwikkeling en uitvoering van nieuwe instrumenten en een innovatieve aanpak, door deel te nemen aan pilotprojecten, door kennis, ervaringen en *best practices* te delen.
3. De Rijksoverheid neemt initiatief om samen met andere partijen, tweejaarlijks een nationaal schone luchtcongres te organiseren waarbij de partijen bij het Schone Lucht Akkoord de voortgang bespreken en nieuwe kennis, ervaringen, *best practices* delen.

Artikel 6. Implementatie in beleid

1. Partijen implementeren de doelen en ambities zoals benoemd in artikel 1 uit het Schone Lucht Akkoord, binnen de eigen taken- en bevoegdheden, zo snel mogelijk in hun omgevingsvisies, -plannen en/of -programma's en voor zover mogelijk in andere beleidsinstrumenten.
2. Partijen nemen waar nodig en wenselijk maatregelen om de effectiviteit van bestaand beleid te borgen en te versterken.

Artikel 7. Maatregelen en pilots

1. Partijen verbinden zich binnen hun eigen taken en bevoegdheden tot de uitvoering van de maatregelen voor de verschillende sectoren en onderwerpen, zoals opgenomen in Bijlage I bij dit akkoord en de uitvoeringsplannen en de uitvoeringsagenda.
2. Partijen kunnen hun interesse kenbaar maken bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor deelname in en uitvoering van de pilots, bedoeld in Bijlage I bij dit akkoord.

Artikel 8. Participatie en informatie

1. Partijen betrekken inwoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven bij de uitwerking van de maatregelen van het Schone Lucht Akkoord.
2. Partijen dragen zorg voor een adequate informatievoorziening over de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord onder meer via de website van de Rijksoverheid.

Governance en financiën

Artikel 9. Stuurgroep

1. Partijen stellen een Stuurgroep voor het Schone Lucht Akkoord in.
2. De Stuurgroep wordt samengesteld uit bestuurlijke vertegenwoordigers. Hierin wordt een vertegenwoordiger van het Rijk afgevaardigd, een vanuit de provincies en drie vanuit de gemeenten, zodanig dat de provincies en gemeenten zich vertegenwoordigd weten. De Stuurgroep komt minimaal een keer per jaar bijeen, of zoveel vaker als nodig. De Rijksoverheid faciliteert een secretariaat voor de Stuurgroep.
3. De Stuurgroep stelt een reglement van orde vast.
4. De Stuurgroep bewaakt de doelen van het Schone Lucht Akkoord en draagt deze uit. Hiertoe kan de Stuurgroep Partijen adviseren over en aanspreken op de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord. Daarnaast voert de Stuurgroep de taken uit die Partijen haar opdragen, waaronder:
 - a. Vaststellen van de uitvoeringsagenda.
 - b. In ontvangstnemen van decentrale uitvoeringsplannen.
 - c. Opstellen van de gebiedsgerichte aanpak hoog blootgestelden.
 - d. Opstellen aanpak om gezondheidseffecten bij hooggevoelige groepen te beperken.
 - e. Naar behoefte initiëren van werkgroepen en initiatieven om de uitvoering van het Schone Lucht akkoord effectief te realiseren.
 - f. Opzetten van de monitoring en vaststelling van de monitoringsrapportage.
 - g. Evalueren van de voortgang en waar nodig en kansrijk doen van voorstellen voor verhogen van de effectiviteit van het akkoord.

Artikel 10. Werkgroep

1. De Stuurgroep stelt een Werkgroep in voor het Schone Lucht Akkoord met ambtelijke vertegenwoordiging van de Rijksoverheid en de deelnemende provincies en gemeenten, zodanig dat de gemeenten en provincies zich vertegenwoordigd weten.
2. De Werkgroep bespreekt de voortgang, signaleert kansen en knelpunten, bereidt besluitvorming door de Stuurgroep voor, ondersteunt de Stuurgroep daar waar nodig en voert andere door de Stuurgroep opgedragen taken uit.

Artikel 11. Monitoring

1. Partijen monitoren:
 - a. Jaarlijks de voortgang van de uitvoering van de uitvoeringsagenda en de decentrale uitvoeringsplannen.
 - b. Ten minste eens in de drie jaar de ontwikkeling in (lokale en regionale) luchtkwaliteit (NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}). Partijen leveren daartoe de benodigde informatie aan, waaronder, voor de partijen die het betreft, de informatie die jaarlijks wordt aangeleverd volgens voorschriften in Wet Milieubeheer en na inwerkingtreding de Omgevingswet (artikel 10.11 en 10.12 Bkl).
 - c. Ten minste eens in de drie jaar het doelbereik van het Schone Lucht Akkoord door middel van de gezondheidsindicator. Partijen leveren daartoe de benodigde informatie aan.
2. De Rijksoverheid draagt zorg voor het noodzakelijke monitoringsinstrumentarium, waaronder de gezondheidsindicator en monitoring van de luchtkwaliteit. De Rijksoverheid draagt zorg voor de verdere doorontwikkeling van deze instrumenten en betreft gemeenten en provincies daarbij. De Rijksoverheid ondersteunt Partijen bij het aanleveren van gegevens ten behoeve van de monitoring.
3. Partijen werken nadere monitoringsafspraken uit en leggen deze voor aan de Stuurgroep. Hierbij wordt bekeken hoe deze zo goed mogelijk kunnen aansluiten op andere monitoringsafspraken, zoals de klimaat- en energieverkenning. De Rijksoverheid neemt daarbij het initiatief.

Artikel 12. Rapportage

1. Partijen leveren noodzakelijke input voor het opstellen van de rapportage met de gezondheidsindicator luchtkwaliteit van het RIVM over het bereiken van de doelen zoals benoemd in artikel 1. De Stuurgroep stelt deze rapportage vast en de Rijksoverheid informeert de Tweede Kamer.
2. Naar aanleiding van de jaarlijkse monitoring van de voortgang zoals genoemd in artikel 11, rapporteren Partijen jaarlijks over de voortgang van de uitvoering van de uitvoeringsagenda en de decentrale uitvoeringsplannen. De Rijksoverheid ondersteunt Partijen bij het aanleveren van gegevens ten behoeve van de rapportage.
4. Partijen werken nadere rapportageafspraken uit en leggen deze voor aan de Stuurgroep. De Rijksoverheid neemt daarbij het initiatief.

Artikel 13. Evaluatie en herziening

1. Als bij de jaarlijkse rapportage aan de Stuurgroep, bedoeld in artikel 13b, blijkt dat Partijen niet aan de afspraken over de uitvoeringsagenda en de decentrale uitvoeringsplannen voldoen, bespreekt de Stuurgroep dit met de betreffende Partijen.
2. Op basis van de resultaten van de monitoring die ten minste eens in de drie jaar plaatsvindt, bedoeld in artikel 12, evalueren Partijen of de doelen, zoals benoemd in artikel 1, gehaald worden. Indien uit de monitoring met de gezondheidsindicator luchtkwaliteit blijkt dat extra inzet nodig is om de doelen te bereiken, voegen partijen maatregelen toe aan de uitvoeringsagenda, de uitvoeringsplannen en waar nodig aan het Schone Lucht Akkoord.

Artikel 14. Financiën

1. Voor de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord heeft de Rijksoverheid in de begroting 2020 op Artikel 20 van het Infrastructuurfonds €50 miljoen gereserveerd, voor de periode 2020-2023. Naast deze middelen, heeft het kabinet ook middelen gereserveerd voor de aanpak van het Klimaatakkoord, de Stikstofaanpak en het Urgenda-vonnis, deze leveren ook een bijdrage aan schonere lucht.
2. De Rijksoverheid, provincies en gemeenten maken aanvullende afspraken over de uitvoering en monitoring van specifieke maatregelen en pilots waarbij de Rijksoverheid (mede) financier is.
3. De maatregelen die in aanmerking komen voor financiering worden op basis van nog nader te maken afspraken met Provincies en Gemeenten concreet uitgewerkt en geprioriteerd. Uitgangspunt voor de besteding van middelen is dat de Provincies en Gemeenten tevens een eigen bijdrage leveren om uitvoering te geven aan de maatregelen en dat deze zijn gericht op het behalen van gezondheidswinst.
4. De totale set aan maatregelen die in aanmerking komt voor financiering vanuit de gereserveerde Rijksmiddelen worden voor besteding jaarlijks integraal afgewogen.
5. De Rijksoverheid hanteert voor het beschikbaar stellen van middelen ten behoeve van de uitvoering van maatregelen, criteria die nog nader worden vastgesteld. In ieder geval zal 'kosteneffectiviteit' als criteria worden gehanteerd.
6. De Rijksoverheid werkt nader uit op welke manier de middelen aan de provincies en gemeenten worden verstrekt.

Slotbepalingen

Artikel 15. Uitvoering in overeenstemming met het recht

De afspraken van het Schone Lucht Akkoord en de nadere uitwerking daarvan zullen in overeenstemming met het Nederlands recht en met het recht van de Europese Unie worden uitgevoerd, in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de Europese- en Nederlandse regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun en technische normen en voorschriften.

Artikel 16. Nakoming en geschillenbeslechting

1. Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken van het Schone Lucht Akkoord niet in rechte afdwingbaar is.
2. Alle geschillen in verband met dit Schone Lucht Akkoord trachten Partijen op te lossen in onderling overleg. Indien Partijen daar niet in slagen kan het geschil worden voorgelegd aan de Stuurgroep.
3. De Stuurgroep zoekt een oplossing voor het geschil en biedt de bij het geschil betrokken Partijen de gelegenheid om hun zienswijzen te geven. Indien na zes maanden geen oplossing is gevonden, komt de Stuurgroep met een advies gericht aan de bij het geschil betrokken Partijen.

Artikel 17. Wijziging

1. Elke Partij kan de andere Partij(en) schriftelijk verzoeken de het Schone Lucht Akkoord te wijzigen. Een verzoek wordt gericht aan de Stuurgroep die dit aan alle Partijen toezendt. Indien Partijen niet binnen vier weken reageren wordt de wijziging geacht te worden geaccepteerd. Indien een Partij aangeeft niet in te stemmen met de wijziging, initieert de Stuurgroep overleg hierover.
2. De wijziging wordt als bijlage aan het Schone Lucht Akkoord gehecht.

Artikel 18. Toetreding nieuwe partijen

1. Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot het Schone Lucht Akkoord.
2. Deze nieuwe partijen kunnen een verzoek tot toetreding indienen bij de Stuurgroep. Een verzoek wordt gericht aan de Stuurgroep die dit aan alle Partijen toezendt. Indien Partijen niet binnen vier weken reageren wordt de toetreding geacht te zijn geaccepteerd. Indien een Partij aangeeft niet in te stemmen met de toetreding, initieert de Stuurgroep overleg hierover. De Stuurgroep bepaalt het moment van toetreding.
3. Partijen die zijn toegetreden tot het Schone Lucht Akkoord na het moment van ondertekening, staan vermeld in Bijlage II. Deze bijlage vormt een integraal onderdeel van het Schone Lucht Akkoord. De bijlage wordt actueel gehouden door de Stuurgroep en indien gewijzigd, halfjaarlijks gepubliceerd in de Staatscourant en op de website, zodat voor iedereen kenbaar is welke Partijen de doelstellingen van het Schone Lucht Akkoord onderschrijven.

Artikel 19. Opzegging

Elke Partij kan zijn deelname in het Schone Lucht Akkoord jaarlijks per 1 januari met inachtneming van een opzegtermijn van vier weken schriftelijk opzeggen bij de Stuurgroep. De Stuurgroep zal deze opzegging vervolgens publiceren op de website.

Artikel 20. Ontbinding

Het Schone Lucht Akkoord kan ontbonden worden op verzoek van een tweederde meerderheid van de Partijen. Het verzoek hiertoe wordt gemotiveerd en ondertekend aan de Stuurgroep gemeld.

Artikel 21. Looptijd

1. Dit akkoord treedt in werking met ingang van de datum van ondertekening en loopt tot en met 31 december 2030.
2. Partijen nemen de uitvoering van alle in dit akkoord opgenomen afspraken zo snel mogelijk ter hand.

Artikel 22 Openbaarmaking

Het Schone Lucht Akkoord wordt openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant en op een website van de Rijksoverheid.

Artikel 23. Citeertitel

Dit convenant kan worden aangehaald als Schone Lucht Akkoord.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te .. XX januari 2020

Bijlage I. Maatregelen

1. Mobiliteit

Inleiding

Het wegverkeer droeg in 2016 gemiddeld voor 36% bij aan de negatieve gezondheidseffecten⁵ van binnenlandse bronnen. De belangrijkste bijdrage is afkomstig van (oudere) dieselvoertuigen. Voor het wegverkeer zet de Rijksoverheid in op een verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor voertuigen en een verdere verbetering van de monitoring en het toezicht in Nederland. Daarnaast leveren maatregelen uit het Klimaatakkoord, waaronder elektrificatie, lokaal beleid voor het stimuleren van schone en actieve mobiliteit, 0-emissie stadslogistiek, de werkgeversaanpak een belangrijke bijdrage aan schone lucht, vooral op de langere termijn. In steden kunnen lokaal verkeer- en parkeerbeleid, het stimuleren van fiets en schoon openbaar vervoer en de ruimtelijke inrichting aanzienlijke reducties en gezondheidswinst opleveren. Ook hebben (auto)belastingen grote invloed op de samenstelling van het wagenpark en de luchtmissies.

Doel

Streven is een reductie van de negatieve gezondheidseffecten van verkeersemisies voor heel Nederland van minimaal 70%⁶ in 2030 ten opzichte van 2016 te realiseren.

Maatregelen

1. Partijen streven ernaar gezondheidsdoelen voor schonere lucht op te nemen in relevante verkeers- en vervoersplannen.
2. Partijen nemen gezondheidsdoelen, in de vorm van emissie-eisen, op in hun eigen inkoop van voertuigen en transportdiensten en waar mogelijk in de vergunningen voor bedrijven en relevante activiteiten. De Rijksoverheid faciliteert dit via de maatschappelijk verantwoord inkoop (MVI) criteria voor duurzame inkoop en aanbesteding. Ambitie is, in aanvulling op de afspraken uit het Klimaatakkoord, zo snel mogelijk de inzet van (oudere) dieselvoertuigen te beëindigen en schone alternatieven te stimuleren. Uiterlijk in 2020 maken partijen afspraken over de concrete eisen en criteria in de gunningen en nadere afspraken over de periodieke aanscherping in de periode naar 2030. Operationeel materieel in beheer bij de krijgsmacht is hiervan uitgezonderd.
3. Partijen nemen de gezondheidsdoelen uit dit akkoord mee in de uitwerking van Regionale Mobiliteitsprogramma's.
4. De Rijksoverheid verkent in samenwerking met gemeenten en provincies de mogelijkheden om de negatieve gezondheidseffecten van luchtmissies te berekenen bij effectstudies voor projecten waarvan een mogelijk substantieel effect wordt verwacht. Hierbij worden bestaande instrumenten⁷ betrokken.
5. De Rijksoverheid voert voor dieselauto's een nieuwe roetfiltertest in op basis van aantal roetdeeltjes in de Algemene Periodieke Keuring (APK). Streefdatum hiervoor is 2021. Vooruitlopend hierop worden roetfiltertesten uitgevoerd bij wegkantinspecties door de politie. Daarnaast loopt onderzoek naar de verhoogde NOx-uitstoot van oudere benzineauto's met katalysator. De Rijksoverheid gaat onderzoek doen naar een nieuwe emissietest in de APK voor controle van katalysatoren van benzineauto's. Streefdatum voor eventuele invoering van deze test is 2024.

⁵ Dit percentage betreft de bijdrage aan de gezondheidsindicator voor het aandeel binnenlandse bronnen. De gezondheidsindicator berekent de afname levensduurverwachting in maanden.

⁶ De doorrekening van de gezondheidseffecten van de mobiliteitssector van het Schone Lucht Akkoord door RIVM laten een gemiddelde afname van 71% zien in 2030 ten opzichte van 2016.

⁷ Zoals de gezondheidseffectscreening-methodiek

6. De Rijksoverheid gaat onderzoek doen naar de mate waarin in Nederland bij vrachtwagens defecte en gemanipuleerde AdBlue systemen voorkomen. Indien nodig worden in samenwerking met de politie en/of inspectie nieuwe test- en/of toezichtmethoden ontwikkeld voor controle van AdBlue manipulatie bij vrachtwagens.
7. De Rijksoverheid zet zich actief in voor verdere aanscherping van de Europese normstelling voor auto's, vrachtauto's, brommers en mobiele werktuigen. Voorzieningen voor het blijvend voldoen aan de normen, zoals bij het wegvervoer zijn daarbij een belangrijk aandachtspunt. De Rijksoverheid gaat een actieve bijdrage leveren aan het tot stand brengen van post Euro-6/VI emissienormen door de Europese Commissie. Ter onderbouwing hiervan wordt het emissiemeetprogramma voor auto's voortgezet.
8. De Rijksoverheid streeft ernaar in 2023 een vrachtwagenheffing in te voeren waarbij het tarief wordt gedifferentieerd naar Euroklasse en gewicht van het voertuig. De netto-opbrengsten vloeien terug naar de vervoerssector voor verduurzaming en innovatie, waaronder het beperken van de uitstoot van fijn stof en NOx en het versnellen van de invoering van niet-fossiel rijden.
9. De Rijksoverheid onderzoekt mogelijkheden voor het verder reduceren van negatieve gezondheidseffecten van luchtmissies bij de vormgeving van de autobelastingen.
10. De Rijksoverheid voert per 2020 een roettoeslag in de motorrijtuigenbelasting in.

2. Mobiele werktuigen

Inleiding

Mobiele werktuigen zoals bouwmachines, veegwagens, aggregaten en landbouwwerktuigen dragen ondanks hun beperkte aantal voor 10% bij aan de negatieve gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen. Evenals bij het wegverkeer zijn de Europese emissie-eisen van groot belang voor de afname van de emissies. Op dit moment is nog een aanzienlijk deel van de werktuigen niet voorzien van een effectief roetfilter. Daarnaast komen bij het stationair draaien van de machines hoge NOx-emissies vrij. In het Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt om de transitie naar 0-emissie mobiele werktuigen te versnellen. De Rijksoverheid, provincies en gemeenten hebben met de aanbesteding van wegen, kunstwerken en via de (omgeving)vergunning een belangrijke invloed op de markt voor mobiele werktuigen. De afspraken richten zich op bouwmachines, materieel voor groenbeheer, aggregaten voor bijvoorbeeld bronbemaling en festivals, koelvoorzieningen in het wegvervoer en speciale voertuigen die onder de categorie mobiele werktuigen vallen. Diverse gemeenten zijn al begonnen met het verkennen en toepassen van mogelijkheden deze emissies te reduceren. In het verleden is ruimschoots aandacht geweest voor deze bronnen, bijvoorbeeld via de Green Deal "het nieuwe draaien". De afspraken vanuit het Klimaatakkoord en duurzaam I&W met betrekking tot 0-emissie bouw materieel dragen op de langere termijn bij aan gezondheidswinst bij mobiele werktuigen.

Doel

Streven is om in 2030 een reductie van de negatieve gezondheidseffecten van mobiele werktuigen van 75% ten opzichte van 2016 te realiseren.

Maatregelen:

1. Partijen streven ernaar om zo snel mogelijk de inzet van (oudere) diesel mobiele werktuigen te beëindigen en schone alternatieven te stimuleren. Ambitie daarbij is om zo snel mogelijk de inzet van mobiele werktuigen zonder roetfilter en hoge stikstofdioxide emissie te beëindigen en het in groeppad naar 0-emissie mobiele werktuigen naar 2030 te versnellen.
2. De Rijksoverheid onderzoekt in samenwerking met Partijen hoe een ingroepad ('routekaart') voor schone en 0-emissie bouw materieel eruit kan zien en publiceert de resultaten in 2020. Dit onderzoek kijkt naar de mogelijkheden, knelpunten en randvoorwaarden om schoner of zero-emissie te werken en naar de manieren waarop overheden (Rijk en decentrale overheden)

hieraan kunnen bijdragen zoals aanbestedingsbeleid, regelgeving of faciliterend. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de versnelling die in het kader van de stikstofaanpak plaatsvindt. Onderzocht wordt of vanaf 2022 de toepassing van dieselmaterieel zonder roetfilter in de bebouwde kom kan worden beëindigd en hoe verdergaande emissiereductie in de aanbestedingen gestimuleerd kan worden.

3. Partijen maken uiterlijk in 2020 afspraken over concrete eisen en gunningscriteria in de aanbestedingen en maken nadere afspraken over de periodieke aanscherping van de eisen en gunningscriteria in de periode naar 2030. De Rijksoverheid neemt de eisen en gunningscriteria op in de MVI-criteria zoals gepubliceerd op de PIANOo⁸ website en communiceert daarbij de afspraken over periodieke aanscherping van de eisen zodat (markt)partijen zich kunnen voorbereiden op toekomstige aanscherping van de criteria.
4. Partijen nemen de geformuleerde eisen en stimulerende bepalingen op in aanbestedingen voor (bouw) projecten voor mobiele werktuigen. Indien gewenst, bijvoorbeeld voor hoogblootgestelde gebieden, kunnen partijen kiezen voor een verdergaande ambitie⁹.
5. Partijen onderzoeken de mogelijkheden en effecten van het opnemen van emissie-eisen in omgevingsvergunningen en milieuzones ten behoeve van stedelijke en in het bijzonder hoogblootgestelde gebieden voor mobiele werktuigen die worden ingezet, onder andere voor de logistiek, evenementen, groenbeheer, infra- en bouwwerken.
6. De Rijksoverheid onderzoekt in samenwerking met Partijen de mogelijkheden om de emissie-eisen in de praktijk te handhaven en ontwikkelen indien nodig een keuringsystematiek voor toezicht en controle op de naleving van aanbestedingseisen voor schonere mobiele werktuigen. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijkheden van een vrijwillige roetfiltertest en NOx-monitoring, bijvoorbeeld in de vorm van (vrijwillige) APK-emissiekeuring voor mobiele werktuigen en naar de mogelijkheden om luchtmissies op te nemen in de systematiek en certificering van de CO₂ prestatieladder.
7. De Rijksoverheid zet zich actief in voor verdere aanscherping van de Europese normstelling ten aanzien van luchtvervuilende emissies voor mobiele werktuigen. Voorzieningen voor het blijvend voldoen aan de normen zijn daarin een belangrijk aandachtspunt.

Pilot Mobiele werktuigen en andere mobiele bronnen in steden

Deze pilot beoogt het versneld toewerken naar inzet van schone en zero-emissie mobiele werktuigen door Rijk en decentrale overheden. In een aantal gerichte deelpilots testen we de mogelijkheden om in de praktijk te sturen op schone en 0-emissie mobiele werktuigen. De Pilots worden, waar mogelijk, gecombineerd en/ of afgestemd met de uitvoering van de Challenge 0-emissie bouwplaats zoals omschreven in het klimaatakkoord.

In 2020 wordt een verkenning uitgevoerd met de volgende vragen:

1. Welke situaties en projecten zouden bij voorrang omgevormd kunnen en moeten of kunnen worden tot low en 0-emissie? Wat zijn kansrijke pilotprojecten om hier op korte termijn mee te experimenteren.
2. Voor welke toepassingen en welk materieel kan op 0-emissie-materieel en waarvoor op low-emissiematerieel worden gestuurd. Hoe hangt dit samen met de locatie en omgevingsfactoren.
3. Welke instrumenten moeten in de pilot worden betrokken; subsidie, aanbestedingsbeleid, regelgeving, facilitering of anderszins.
4. Hoe moeten de pilotprojecten worden geselecteerd en vormgegeven om een maximale bijdrage aan de beoogde versnelling te leveren.

Op basis van de resultaten van de verkenning worden kansrijke pilotprojecten geselecteerd en wordt de opzet van de pilots verder uitgewerkt.

⁸ www.pianoo.nl

⁹ Bij vergunningen onder de wet Natuurbescherming nu vaak al stage IV voorgeschreven

3. Industrie

Inleiding

Luchtvervuiling uit de industrie draagt voor 10% bij aan de negatieve gezondheidseffecten uit binnenlandse bronnen. In de jaren negentig zijn de emissies sterk gedaald, maar sinds 2010 lijken deze te stabiliseren. Zonder aanvullend beleid nemen de emissies en gezondheidseffecten zoals berekend in de referentieramingen toe in de periode tot 2030. Om ook in de industrie- en energiesector een verdere afname van negatieve gezondheidseffecten te realiseren, zijn aanvullende maatregelen nodig, zeker in industriële gebieden.

In de industrie- en energiesector wordt daarom ingezet op het aanscherpen van de gehanteerde emissie-eisen in vergunningen en het optimaliseren of zo nodig aanscherpen van algemene regels. Daarnaast blijft de Rijksoverheid zich internationaal sterk maken voor een goed milieubeleid, omdat emissies uit het buitenland ook een belangrijke invloed hebben op onze luchtkwaliteit. Afhankelijk van welke maatregelen worden gekozen, kan ook klimaatbeleid bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het verbod op het stoken van kolen en de ambities voor duurzame elektriciteitsopwekking kunnen bijvoorbeeld een belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van fijn stof. Ten slotte worden strengere emissie-eisen gesteld aan het stoken van biomassa (als vervanging voor fossiele bronnen), om een toename van luchtverontreiniging hierdoor zoveel mogelijk te voorkomen.

Doel

Doel is om uitstoot en groei verder te ontkoppelen en een continue daling van emissies naar de lucht te realiseren.

Maatregelen:

1. Vergunningen voor de industrie moeten volgens Europese regelgeving voldoen aan BBT-niveau. De BBT-conclusies zijn daarbij een belangrijke richtwijzer, maar deze bevatten een bandbreedte waarbinnen sprake is van BBT en het is aan de vergunningverlener om de emissie-eisen af te stemmen op de specifieke situatie. Partijen spreken af dat in nieuwe of geactualiseerde vergunningen die vanaf 2020 worden afgegeven, emissie-eisen staan die zo dicht mogelijk aan de onderkant van de BREF-range liggen (de strengste eisen).
2. Provincies en gemeenten zetten zich in om scherp te vergunnen, hun vergunningenbestand tijdig te actualiseren en waar nodig toezicht aan te scherpen.
3. Partijen gaan na in hoeverre met betere toezicht emissiereductie kan worden bereikt en nemen zo nodig maatregelen om toezicht te verbeteren. Gemeenten en provincies nemen maatregelen om, waar nodig, het toezicht en handhaving te versterken. De rijksoverheid ondersteunt gemeenten en provincies hierbij.
4. Deelnemers zeggen toe de resultaten van de hieronder genoemde pilot, bij positief resultaat, standaard toe te passen in vergunningen voor de industrie.
5. De Rijksoverheid zal provincies, gemeenten en omgevingsdiensten met kennis en capaciteit ondersteunen bij het doorlichten van de vergunningen teneinde deze op niveau te brengen. Hierover worden nadere afspraken gemaakt met ODNL en RWS Leefomgeving.
6. De Rijksoverheid onderzoekt – onder andere via de hieronder genoemde pilot - waar aanpassing van algemene regels, informatiedocumenten of kennisnetwerken kan helpen bij een betere implementatie van BBT-conclusies. Uiterlijk in 2021 worden conclusies hierover gerapporteerd en wordt gestart met de nodige vervolgacties.
7. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Inspectie Leefomgeving en Transport) zal decentrale overheden en omgevingsdiensten adviseren bij de vergunningverlening over toepassing van BBT.

8. De Rijksoverheid onderzoekt in 2020 welke emissie-eisen in de algemene regels kunnen worden aangescherpt. Hieronder vallen de generieke eisen in de huidige afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit en de eisen ten aanzien van biomassastook in kleine en middelgrote installaties. Daaruit voortvloeiende aanscherpingen zullen zo spoedig mogelijk worden omgezet in regelgeving. Daarnaast zal de regelgeving op enkele andere punten gemoderniseerd worden. Voorbeelden zijn een aanpassing van de rentevoet bij kosteneffectiviteitsberekening, en het verlagen van de vermogensgrens van 15MW voor een vergunningplicht bij biomassa stook.
9. In de Europese onderhandelingen zal de Rijksoverheid inzetten op scherpe BBT-conclusies en smalle ranges. De Nederlandse vergunningen zijn doorgaans strenger dan in diverse andere lidstaten en de uit de BREFs voortvloeiende aanscherpingen zijn voor de Nederlandse industrie doorgaans beperkt. Hiermee wordt derhalve voornamelijk een afname van de achtergrondconcentraties bereikt en een gelijk(er) speelveld in Europa.

Pilot industrie

Scherp en uniform vergunnen

Doel van de pilot is 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. Op dit moment is onduidelijk op welk niveau wordt vergund en welke condities voor scherpe vergunning noodzakelijk zijn. In dit onderdeel van de pilot (en de voorverkenning) wordt getracht hier inzicht in te verkrijgen. Vooral voor industrie die veel lokale emissies (vooral van fijn stof of NO_x) veroorzaken, maar ook voor andere industrie,¹⁰ is scherp vergunnen en goed handhaven van toegevoegde waarde voor het behalen van de SLA-doelen.

Daarbij wordt ook gekeken in hoeverre nieuwe instrumenten binnen de Omgevingswet kunnen bijdragen aan het realiseren van scherpere eisen in vergunningen en een betere handhaving.

Vrijwillig spoor

In de pilot wordt daarnaast gekeken 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. In dit onderdeel van de pilot wordt ruimte gegeven aan de creativiteit en de ambitie van de verschillende bevoegde gezagen samen met (eventueel clusters van) bedrijven. Er wordt niet nauw omschreven wat een initiatief moet zijn, anders dan dat het moet leiden tot een verminderde luchtemissie die niet tot stand komt door het reguliere vergunningenspoor.

Gedacht kan worden aan een bedrijf dat om welke reden dan ook zijn productiemethode wil wijzigen, waardoor de luchtemissies in betekenende mate verminderen. Klimaatmaatregelen zoals bijvoorbeeld elektrificeren en energiebesparing reduceren ook andere emissie naar de lucht. Kwaliteitsverbetering van het product of procesinnovatie kunnen eveneens een aanleiding zijn.

4. Houtstook

Inleiding

Luchtvervuiling uit woningen, waaronder door houtrook, levert 9%¹¹ van de gezondheidsschade uit binnenlandse bronnen. Zonder aanvullend beleid zal de relatieve bijdrage toenemen. Met de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord wordt een afname van de gezondheidseffecten nagestreefd. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar de handhaving van overlastsituaties en het creëren van een gezonde leefomgeving voor gevoelige groepen.

¹⁰ Een deel van de emissies van de Nederlandse bronnen komt in het buitenland terecht, net zoals in Nederland emissies uit de omliggende landen terechtkomen.

¹¹ Er is bij de berekening van de gezondheidsindicator geen rekening gehouden met de vorming van condensables, anders zou het aandeel hoger zijn.

Doel

Streven is een dalende trend van emissies naar de lucht ten opzichte van 2016 te realiseren.

Maatregelen:

1. Voorlichting. De Rijksoverheid stelt in 2019 voorlichtingsmateriaal beschikbaar voor provincies en gemeenten waarin aandacht wordt besteed aan de gezondheidseffecten van houtrook (zowel winter- als zomerstook). Gemeenten en provincies zetten actief in op de inzet van voorlichting over houtstook via hun eigen communicatiekanalen op basis van het landelijk ontwikkelde materiaal, onder andere door op hun website en social media aandacht te geven aan de gezondheidsimpact van houtstook.
2. Partijen besteden in de communicatie aan bewoners rondom de energietransitie en gasloze wijken aandacht aan de gezondheidseffecten van houtrook.
3. De Rijksoverheid schaft uiterlijk per 1 januari 2020 de ISDE subsidie op pellet kachels af.
4. De Rijksoverheid streeft ernaar om de emissie-eisen uit de Europese Ecodesign-richtlijn vervroegd in te voeren.
5. In Benelux en Europees verband zet de Rijksoverheid zich in voor verdere aanscherping op termijn van de Ecodesign-eisen voor (particuliere) hout- en pellet kachels.
6. De Rijksoverheid onderzoekt in 2020 welke emissie-eisen in de algemene regels kunnen worden aangescherpt voor biomassastook in kleine en middelgrote installaties. Daaruit voortvloeiende aanscherpingen zullen zo spoedig mogelijk worden omgezet in regelgeving (zie ook maatregel 8 onder industrie).
7. De Rijksoverheid actualiseert in samenwerking met geïnteresseerde gemeenten de toolkit Overlast van houtstook. Daarbij wordt onderzocht in hoeverre een onderbouwde gezondheidsschade kan worden meegenomen.
8. De Rijksoverheid test in 2020 in samenwerking met geïnteresseerde gemeenten de ontwikkelde meetmethode voor het vaststellen van hinder op basis van gezondheidsimpact van houtrook. Bij een positief resultaat kunnen gemeenten deze methode toepassen bij de handhaving bij hinder als gevolg van (onjuiste) toepassing van houtstook.
9. Stookalert. Vanaf 1 november 2019 voert de Rijksoverheid een landelijk stookalert in op dagen met ongunstig weer. Bij ongunstig weer of een slechte luchtkwaliteit blijft de rook hangen en wordt door het RIVM een stookalert afgekondigd waarmee bewoners wordt afgeraden om de kachel aan te steken. De Rijksoverheid zal het stookalert onder de aandacht brengen. Deelnemende provincies en gemeenten geven actief via hun eigen kanalen aan als er sprake is van een stookalert.
10. De Rijksoverheid zorgt ervoor dat klachten die via de landelijke website www.stookwijzer.nu binnenkomen worden doorgestuurd naar gemeenten.
11. Deelnemende gemeenten acteren daarop als sprake is van herhaalde overlast op een bepaalde locatie.
12. De Rijksoverheid onderzoekt de mogelijkheid en effecten van aanvullende maatregelen om overlast door onjuist stoken tegen te gaan, waaronder de invoering van het Duitse systeem, zoals dat is genoemd in het IBO-luchtkwaliteit¹², voor controle op goed stookgedrag en certificering van de installatie van de kachels.
13. Bij positieve uitkomsten van de hieronder genoemde pilot houtrook verkennen gemeenten de mogelijkheden om dit toe te passen met als doel om in elke gemeente een gezonde leefomgeving te kunnen realiseren.

Pilot houtstook

¹² Interdepartementaal beleidsonderzoek Luchtkwaliteit

In deze pilot wordt voor minimaal één nieuwbouwwijk en voor een bestaande wijk of buurt onderzocht wat erbij komt kijken om een wijk houtstookvrij/houtrookarm te maken. De pilot richt zich daarbij op particuliere haarden en kachels voor binnenshuis. Partijen onderzoeken de juridische mogelijkheden en praktische uitvoering om houtrook te beperken en houtrookvrije buurten 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 uitfasen en/of saneren van oudere houtkachels, bijvoorbeeld in wijken die van het gas af gaan: werkt het beter als er een slooppremie wordt ingezet en kunnen aanvullende (verdergaand dan de Ecodesign-eisen) eisen worden gesteld aan de emissies? Doel is om in 2023 daadwerkelijk houtstookvrije-arme wijken/buurten te hebben gerealiseerd en deze houtstookvrij te houden c.q. houtrookarm te krijgen en te houden. Daarnaast wordt onderzocht of het mogelijk is om op de meest ongunstige dagen een stookverbod (tenzij primaire verwarming) in te stellen.

5. Binnenvaart en havens

Inleiding

De binnenvaart draagt gemiddeld 7% bij aan de negatieve gezondheidseffecten van luchtvervuiling uit binnenlandse bronnen. Rondom vaarwegen kan de bijdrage aanmerkelijk hoog zijn. De transitie naar 0-emissie binnenvaart, walstroom en schonere motoren en brandstoffen leveren de belangrijkste gezondheidswinst. Een belangrijk deel van de verbetering van de luchtkwaliteit wordt gerealiseerd door de activiteiten van partijen uit de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Aansluitend op de Verklaring van Mannheim, die op 17 oktober 2018 door de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is ondertekend, is in de Green Deal¹³ het doel vastgelegd om in 2035 de emissies van verontreinigende stoffen met ten minste 35% terug te dringen ten opzichte van 2015. De Green Deal is ondertekend door de ministers van Infrastructuur en Waterstaat, Defensie en Economische zaken en Klimaat, alsmede door een groot aantal partijen uit het bedrijfsleven, provinciale overheden en de gemeente Nijmegen.

De afspraken uit het Schone Lucht Akkoord voor de scheepvaart zijn alleen van toepassing voor de Rijksoverheid en voor gemeenten en provincies met een substantiële scheep- en binnenvaartfaciliteiten binnen hun grondgebied.¹⁴ Bij een positieve uitkomst van de pilot spreken partijen af de ontwikkelde aanpak en maatregelen breder toe te passen waarmee een verdere gezondheidswinst mogelijk is.

Doel

Streven is een reductie van de emissies van verontreinigende stoffen van de binnenvaart van ten minste 35% in 2035 ten opzichte van 2015 te realiseren.

Maatregelen:

1. De Rijksoverheid onderzoekt welke vorm van stimulering van walstroom het meest geschikt is (bijvoorbeeld fiscaal of subsidie). Daarbij wordt gekeken naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de instrumenten. Op basis van deze analyse wordt eind 2019 een politiek besluit genomen over de uiteindelijke vormgeving van de maatregel vanaf 2021. Partijen

¹³ Het Schone Lucht Akkoord ondersteunt de doelen van de Green Deal Scheepvaart, partijen ondertekenen het Schone Lucht Akkoord en hiermee niet de Green Deal zeevaart, binnenvaart en havens.

¹⁴ In overleg spreken Partijen af voor wie deelname op basis van de bijdrage van de scheepvaart aan de gezondheidseffecten relevant is.

stellen tot doel om voor alle locaties nabij substantiële bebouwing en hoge blootstelling, walstroomvoorzieningen te realiseren.

2. Waar walstroomvoorzieningen beschikbaar zijn verplichten partijen binnen de grenzen van hun wettelijke mogelijkheden de scheepvaart hiervan gebruik te maken en verbieden zij het gebruik van generatoren/aggregaten. Partijen delen actief de ervaringen en *best practices* bij de toepassing hiervan. Partijen streven inzet van gedifferentieerde tarieven/kortingen op het binnenvaart ter verduurzaming van de binnenvaart, en streven naar uniformering in de systematiek die wordt gebruikt.
3. Partijen spreken af luchtmissies als belangrijk criterium te hanteren bij de aanbesteding van infrastructurele werkzaamheden (baggeren en onderhoud vaarwegen en havenbekkens), zodat aannemers die dergelijke projecten met lagere emissies realiseren een preferente positie kunnen krijgen.
4. Partijen stappen waar mogelijk over op schepen met elektromotoren als *launching customer*.
5. Partijen spreken af luchtmissies als belangrijk criterium te hanteren bij de aanbesteding van veerdiensten en vergunningen voor watertaxi's en nemen waar mogelijk eisen op voor pleziervaart in gebieden met hoge blootstelling
6. De Rijksoverheid zet zich in voor de oprichting van een EU-fonds ter stimulering van schone motoren en waar mogelijk retrofit oplossingen. Inzet is om uiterlijk in 2024 een nieuw Europees sturingsinstrumentarium ontwikkeld te hebben dat het bereiken van de gestelde ambities stimuleert.
7. Gemeenten en provincies met binnenvaart stellen plannen op met het streven naar een duurzame binnenvaart. Daarin wordt onder meer toegewerkt naar een zero-emissie binnenvaart¹⁵ in 2035. Partijen werken daarin onder meer aan walstroomvoorzieningen bij ligplaatsen voor binnenvaart, personenvervoer over water, waar mogelijk pleziervaart en naar zero emissie mobiele werktuigen. ..

Pilot 'schone havens'

Partijen werken de pilot verder uit vanuit de afspraken die gemaakt zijn in de Declaration of Nijmegen on Clean and Healthy Inland Port Cities, Regions and Inland Shipping Sector. Er wordt langs minimaal een corridor gewerkt aan het opbouwen van een 0-emissie infrastructuur waarmee zowel de natte als aan de droge kant op termijn emissieloos of emissiearm kan opereren. Uiterlijk voorjaar 2020 is een plan opgesteld voor de uitvoering van deze pilot. Op 1 januari 2021 wordt de verkennende studie opgeleverd en de realisatie is uiterlijk op 1 januari 2030 gepland.

6. Landbouw

Inleiding

De landbouw draagt 11%¹⁶ bij aan de gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen. Dit komt enerzijds door secundair fijn stof door de uitstoot van ammoniak en anderzijds door primair fijn stof. Primair fijn stof is vooral afkomstig van de pluimveehouderij. De emissie van ammoniak is vooral afkomstig van stallen en van bemesten. Ammoniak speelt ook een belangrijke rol bij de stikstofdepositie in natuurgebieden. Tot voor kort werd gewerkt aan ammoniakreductie in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Na de uitspraak van de Raad van State over de PAS is duidelijk geworden dat dit beleid moet worden herzien. De Rijksoverheid, provincies en gemeenten werken naar aanleiding van het advies van de Commissie Remkes¹⁷ een aanpak uit voor het terugdringen van de stikstofdepositie op beschermde natuurgebieden. Deze aanpak kan in aanvulling op de maatregelen van het Schone Lucht Akkoord een substantiële gezondheidswinst

¹⁵ Binnenvaartactiviteiten betrekking hebbende op onder meer de mobiele werktuigen

¹⁶ Dit aandeel is berekend, conform de huidige methodiek, op gewichtsbasis, als de bijdrage van ammoniak wordt berekend naar rato van de bijdrage aan de vorming van fijnstofmoleculen, dan is dit aandeel groter.

¹⁷ Niet alles kan – Eerste advies Adviescollege Stikstofproblematiek

opleveren. Concretisering van ammoniakemissiereductiemaatregelen vindt plaats in de kabinetsreacties op de adviezen van de Commissie Remkes over de aanpak van de stikstofproblematiek op de korte termijn, het advies over bemesten en beweiden eind 2019 en lange termijn (advies voorjaar 2020). Indien dit uit de Aanpak Stikstof noodzakelijk blijkt, kunnen de deelnemende partijen aanvullende afspraken maken over het versnellen en intensiveren van de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord.-De afspraken voor de landbouw zijn alleen van toepassing voor de Rijksoverheid en voor overige Partijen met substantiële emissies uit de landbouw binnen hun grondgebied¹⁸.

Doel

Streven is een reductie van de gezondheidseffecten van de landbouw van ten minste 37% in 2030 ten opzichte van 2016 te realiseren.

Maatregelen:

1. De Rijksoverheid werkt aan een warme sanering varkenshouderij. De warme sanering varkenshouderij ziet op het op korte termijn verminderen van de geuroverlast door varkensbedrijven in veedichte gebieden door het saneren en beëindigen van locaties of bedrijven die willen stoppen. Hiermee wordt het totaal aantal varkens in Nederland verminderd en daarmee wordt een emissiereductie van ammoniak en fijn stof behaald. Dit zal onder andere worden gerealiseerd door de opkoop en het doorhalen van varkensrechten. Via het Hoofdlijnenakkoord Warme Sanering Varkenshouderij¹⁹ hebben provincies en gemeenten zich gecommitteerd aan een effectieve aanpak en uitvoering van dit beleid. De Rijksoverheid heeft in het kader van de verduurzaming van de veehouderij met de verschillende sectoren in de veehouderij²⁰ afspraken gemaakt over een integrale brongerichte reductie van emissies. Zo is met de varkenssector afgesproken om de emissie van ammoniak uit stallen te verminderen met 85%. In 2030 zijn de emissie-reducerende maatregelen in minimaal 60% van de stallen ingevoerd. Ook de melkveesector werkt naar aanleiding van afspraken uit het Klimaatakkoord en de stikstofaanpak aan de integrale reductie van methaan en ammoniak. Met de pluimveesector zijn afspraken gemaakt over fijn stof.
2. De Rijksoverheid heeft met de sector pluimveehouderij²¹ afgesproken dat de emissie van fijn stof binnen tien jaar wordt gehalveerd. De sector neemt haar verantwoordelijkheid voor haar aandeel in de productie van fijn stof (PM₁₀), om toe te werken naar het niet-overschrijden van de advieswaarden van de WHO. De kern hiervan is een generieke aanpak, aangevuld met een specifieke gebiedsgerichte aanpak in de zogenaamde 'hotspots', waar de fijn stofuitstoot het hoogst is. In die gebieden worden extra maatregelen genomen om in bestaande stallen de emissies verder te reduceren. Mocht blijken dat het plan niet uitvoerbaar is of onvoldoende effect heeft, dan zal een generieke reductie-eis wettelijk worden vastgelegd. Om mogelijk tijdverlies te voorkomen, zal die regelgeving door de minister voor Milieu en Wonen parallel worden ontwikkeld met de verdere uitwerking van het plan van de sector.
3. Het Besluit emissiearme huisvesting stelt emissie-eisen voor ammoniak en fijn stof aan stallen. Deze emissie-eisen worden periodiek aangescherpt. De Rijksoverheid werkt aan een voorstel om ook emissie-eisen te stellen aan biologisch gehouden pluimvee en varkens en de huidige uitzondering hiervoor te laten vervallen.
4. De Rijksoverheid verkent in samenwerking met provincies en gemeenten hoe de effectiviteit van eisen aan emissiearme stallen kunnen worden versterkt. Het gaat dan met name om de goede werking van luchtwassers en de uitvoering en gebruik van emissiearme vloeren bij

¹⁸ In overleg spreken Partijen in de uitvoeringsagenda af voor wie deelname op basis van de bijdrage van de landbouw aan de gezondheidseffecten relevant is.

¹⁹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28973-200.html>

²⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/veehouderij/documenten/kamerstukken/2019/09/04/kamerbrief-duurzame-veehouderij>

²¹

- melkrundvee. Gemeenten en provincies nemen maatregelen om, waar nodig, het toezicht en handhaving te versterken. De Rijksoverheid ondersteunt gemeenten en provincies hierbij.
5. De Rijksoverheid streeft ernaar in 2019 een subsidieregeling open te stellen voor integraal duurzame en emissiearme stal- en managementmaatregelen. Deze regeling is zowel gericht op innovatie- en pilotprojecten als op investeringsprojecten van voorlopers (*first movers*) voor brongerichte integrale emissiebeperkende maatregelen. Daarnaast onderzoekt het Rijk op korte termijn de mogelijkheden voor experimenteeruimte waarmee de toepassing van innovaties en nieuwe emissiebeperkende maatregelen op een verantwoorde wijze kan worden versneld.
 6. De Rijksoverheid faciliteert onderzoek naar het inzetten van meetsensoren voor het feitelijk meten van emissies op de locatie van de veehouderij. De Rijksoverheid gaat na hoe de inzet van meetsensoren in wet- en regelgeving kan worden verankerd en hoe dit bijdraagt aan de reductie van emissies.

Pilot Landbouw emissiereductie

De Rijksoverheid werkt samen met lokale overheden aan een pilot in 2020 gericht op het reduceren van emissies bij veehouderijen. Deze dient als voorbeeld dat herhaalbaar is in andere regio's. De pilot richt zich op het reduceren van emissies van fijn stof, ammoniak en (vanwege de gewenste integraliteit) geur vanuit de veehouderij. De pilot bestaat uit een aantal onderdelen, waarbij de insteek is om zowel voor de korte termijn (huidige wetgeving) als voor de iets langere termijn (Omgevingswet) een kader te bieden vanuit het lokale bevoegd gezag voor emissiereductie op veehouderijbedrijven. De pilot bestaat uit drie onderdelen, te weten:

1. beter benutten bestaande technieken en verbeteren toezicht emissiearme stallen (korte termijn);
2. een experiment onder de Crisis en herstelwet (CHW) ten behoeve van de aanpak van bestaande situaties (korte termijn);
3. En een bouwsteen-aanpak via Omgevingsplan (lange termijn).

Beter benutten bestaande technieken en verbeteren toezicht emissiearme stallen (korte termijn)

De Rijksoverheid werkt samen met provincies, gemeenten en sector aan kennisoverdracht over emissie-reducerende technieken bij de ondernemer, de agrarisch adviseurs, toezichthouders en vergunningverleners. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de belangen van de ondernemer (positieve neveneffecten) en wordt gekeken naar de mogelijkheden om leveranciers van de technieken te betrekken. Ook het verbeteren van toezicht en handhaving door het bevoegd gezag is onderdeel van deze actie. De Rijksoverheid onderzoekt op basis van nieuwe technieken die beschikbaar zijn gekomen of emissie-eisen voor ammoniak en fijn stof aan stallen kunnen worden aangescherpt.

CHW-experiment aanpak bestaande situaties (korte termijn)

Provincies en gemeenten zullen in 2019 een aanvraag voor een CHW-experiment indienen. De Rijksoverheid faciliteert. Met dit CHW-experiment krijgen gemeenten onder andere meer mogelijkheden om emissiereductie uit (bestaande) stallen te realiseren. Het gaat om de reductie van de emissie van geur, ammoniak en fijn stof. Ook wordt met een CHW-experiment voor innovatie het kunnen toepassen van innovatieve systemen of technieken versneld. *Bouwsteen-aanpak via Omgevingsplan (lange termijn)*

De Rijksoverheid werkt samen met een aantal provincies en gemeenten aan een aanpak voor het vormgeven van beleid onder de Omgevingswet. Mede op basis van de ervaringen in de korte termijn aanpak, wordt een bouwsteen voor emissiereductie in het omgevingsbeleid ontwikkeld. Hierbij wordt invulling aan de verschillende instrumenten die de Omgevingswet biedt. Zoals het vastleggen van ambities in de omgevingsvisie, het opstellen van een programma en het verankeren van regels in het omgevingsplan. Dit als voorbeeld voor andere gemeenten/regio's.

7. Internationaal luchtbeleid

Ongeveer de helft van de Nederlandse gezondheidseffecten door luchtverontreiniging is afkomstig van buitenlandse emissies. Ambitieuw internationaal beleid is noodzakelijk om ook in het buitenland de emissies te laten dalen. Het gaat daarbij om Europees bronbeleid voor emissies van voertuigen, schepen, mobiele werktuigen, industrie en landbouw en om luchtkwaliteitsbeleid. Dit loopt voornamelijk via de Rijksoverheid, maar gemeenten en provincies hebben mogelijkheden via Europese samenwerkingsverbanden en instituties.

Doel

Streven is een sterke afname van de gezondheidsimpact afkomstig uit buitenlandse emissies van fijn stof en NOx en een aanscherping van Europees bronbeleid voor het wegverkeer, de industrie, scheepvaart, mobiele werktuigen, landbouw en huishoudens.

Maatregelen

1. Partijen streven, binnen hun mogelijkheden en in hun eigen netwerken naar ambitieus internationaal luchtbeleid gericht op aanscherping van de Richtlijn luchtkwaliteit en met name die van PM_{2.5}. Daarbij streeft de Rijksoverheid naar grotere kosteneffectiviteit door ook internationaal meer op gezondheidswinst en minder op grenswaarden en hotspots te normeren. De Rijksoverheid brengt de ambitie om het internationale luchtbeleid aan te scherpen actief in Europese besluitvorming en werkt actief met coalities van andere lidstaten samen om dit te realiseren. Daartoe organiseert de Rijksoverheid in het voorjaar van 2020 een Schone Lucht Dialoog met de Europese Commissie. Het belang van ambitieus luchtbeleid voor gemeenten en provincies die deelnamen aan het Schone Lucht Akkoord wordt daarbij gepresenteerd. Om dat te bereiken, zal de Nederlandse aanpak worden besproken in het kader van de VN-ECE Verdrag inzake langeafstand grensoverschrijdende luchtverontreiniging (LRTAP) en meer specifiek in het Expert Panel on Clean Air in Cities en de Taskforce Health onder hetzelfde Verdrag.
2. De Rijksoverheid zet actief in op aanscherping van Europees bronbeleid waaronder Aanscherping van de Richtlijn industriële emissies en BBT-conclusies, van de emissie-eisen en de effectiviteit in de praktijk voor het wegverkeer, mobiele werktuigen en binnenvaart, voor houtkachels, landbouw en duurzame inkoop. Waar mogelijk en kansrijk betreft de Rijksoverheid hier andere partijen uit het akkoord. De inzet wordt afgestemd met andere duurzaamheidsdoelen zoals klimaatdoelen en transitieagenda's en beleid voor verduurzaming van de landbouw en veehouderij.
3. De Rijksoverheid zet actief in op aanscherping van emissie-eisen voor de internationale scheepvaart in Europees en mondiaal verband via de *International Maritime Organisation* (IMO). Streven is daarbij om de Noordzee tot NECA gebied te maken waardoor de emissies naar de lucht sterk kunnen afnemen.
4. Partijen verkennen de mogelijkheden om effectiever gebruik te maken van internationale regelingen en innovatiefondsen voor het versneld terugdringen van de emissies en ter ondersteuning van effectief luchtbeleid.

8. Participatie

Inleiding

Participatietrajecten kunnen ervoor zorgen dat de samenleving meer kennis heeft en zich meer bewust is van de oorzaken en gevolgen van slechte luchtkwaliteit. Maatregelen en goede voorbeelden vanuit de samenleving kunnen een stimulans geven aan meer mensen om actief mee te doen. Een open participatieproces kan de kans op begrip en draagvlak voor deze maatregelen vergroten.

Voor een complex vraagstuk als luchtkwaliteit is samenwerking tussen overheid, bewoners, bedrijven en organisaties een randvoorwaarde voor succes. Doelstelling is daarom dat alle partijen ook kunnen zien en weten wat hun rol in het geheel is. De overheid zal een samenwerkingspartner moeten zijn die met alle partijen samenwerkt en die de partijen ruimte geeft. Wanneer de

overheid en burgers elkaars perspectieven en beleving kennen en respecteren, zal dit er uiteindelijk voor zorgen dat het overheidsbeleid (en de hieruit voortvloeiende maatregelen) beter aansluiten bij de praktijk en ook beter of eerder effect sorteert. In de samenwerking tussen overheid en samenleving is er ook ruimte voor het bereiken van nieuwe inzichten en innovatieve en alternatieve oplossingen.

Maatregelen:

1. Alle Partijen nemen deel aan de totstandkoming van een landelijke 'jongerentop'. Het resultaat wordt aangeboden aan de minister voor Milieu en Wonen, gedeputeerden van de Provincies en wethouders van de Gemeenten. Partijen onderzoeken op welke wijze de adviezen kunnen worden meegenomen in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord en nemen deze vervolgens op in de afspraken en monitoring.
2. Alle Partijen informeren inwoners en bedrijven actief over luchtkwaliteit en gezondheidseffecten, de maatregelen die zij nemen om gezondheidswinst te realiseren en de mogelijkheden voor *citizens science*.
3. Partijen die actief aan de slag gaan met *citizens science* werken samen aan het versterken van het kennisnetwerk rond *citizens science*. Doel is om meer mensen in gelegenheid te stellen de luchtkwaliteit in de omgeving te meten en een kwaliteitsslag in de voorlichting over zelf lucht metingen uitvoeren te realiseren. Onder leiding van het RIVM wordt minimaal tweejaarlijks een luchtkwaliteitdag georganiseerd waarbij gemeenten en andere initiatiefnemers van burgermeetnetten kennis en ervaring kunnen uitwisselen en nieuwe kennis kunnen opdoen. Dit in nauwe samenhang met de hieronder genoemde pilot waarin wordt geëxperimenteerd met het gebruik van sensormeetgegevens in het landelijk meetnet luchtkwaliteit.

Pilot Participatie

De Rijksoverheid stelt in samenwerking met RIVM meetstations uit het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit ter beschikking aan gemeenten en/of provincies die deelnemen aan de Pilot. Deze meetstations zijn eigendom van het RIVM en RIVM zorgt voor het onderhoud en beheer. In sommige gevallen kan worden overwogen om een extra meetstation bij te plaatsen of, in overleg, een station van een ander meetnet in de pilot te betrekken. Burgers en bedrijven kunnen rondom het meetstation (satelliet)sensoren plaatsen om lokaal de luchtkwaliteit te meten. Het RIVM ontwikkelt een (web)platform om de gegevens uit te kunnen wisselen met de gegevens van het Landelijk Meetnet. In de pilot wordt onderzocht op welke manier op een bestendige manier betrouwbare informatie kan worden gegenereerd waarbij zowel burgers, decentrale overheden als de Rijksoverheid relevante informatie over de luchtkwaliteit uitwisselen. De deelnemende gemeenten dragen bij in de kosten van het plaatsen en beheer van het station en de sensoren.

Bijlage II. Nieuwe partijen