

Schone lucht op zijn Bests Decentraal Uitvoeringsplan Luchtkwaliteit 2022-2026

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het menselijk lichaam kan wel tot drie weken zonder eten, drie dagen zonder drinken, maar nog geen drie minuten zonder lucht. De lucht die we ademen is dus letterlijk van levensbelang. Doordat lucht eigenlijk altijd beschikbaar is zien we het al gauw als iets vanzelfsprekends. De kwaliteit van de lucht die we inademen is niet iets waar veel mensen bewust mee bezig zijn. Dit terwijl hier toch echt alle aanleiding toe bestaat. Luchtverontreiniging zorgt immers nog steeds voor enorme gezondheidsschade.

Na roken zorgt luchtverontreiniging voor de meeste long-gerelateerde gezondheidsklachten. Gemiddeld leven we in Nederland negen maanden korter ten gevolge van luchtverontreiniging. Luchtvervuiling bestaat uit een complex mengsel van verschillende stoffen, met verschillende groottes en chemische eigenschappen. Hoe kleiner de stof, hoe dieper het in de longen kan doordringen. De kleinste deeltjes (ultrafijnstof) kunnen doordringen tot onze bloedbaan en daarmee ook de rest van ons lichaam bereiken. Kinderen, ouderen, of mensen met hart-, vaat- of longziekten blijken in het bijzonder gevoelig voor luchtverontreiniging.

Slechte luchtkwaliteit is een sluipmoordenaar. Het verband tussen blootstelling en gezondheidseffecten is immers meestal niet direct zichtbaar. Hoewel onze inwoners beschermd worden door grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen als NO₂ en fijnstof zijn deze normen arbitrair. Ook ver onder deze normen treedt immers gezondheidsschade op. Best wil haar inwoners een schone, veilige en prettige leefomgeving bieden. Om deze reden maken we werk van het verbeteren van de luchtkwaliteit. Aangezien luchtverontreiniging niet stopt bij gemeentegrenzen werken we hierbij samen met het rijk, provincies en andere gemeenten binnen het Schone Lucht Akkoord (verder SLA).

1.2 Achtergrond

De gemeente Best heeft inmiddels een behoorlijke historie voor wat betreft de programmatische aanpak van de verbetering van de lokale luchtkwaliteit. In 2009 stelde de gemeenteraad het Luchtkwaliteitsplan vast. Dit met het oog op het beperken en voorkomen van nadelige gezondheidseffecten ten gevolge van luchtverontreiniging en het adresseren van de beperkingen die een slechte luchtkwaliteit had voor ruimtelijke ordeningsplannen. Het Luchtkwaliteitsplan kreeg in 2015 een vervolg met de vaststelling van het Programma Lucht 2015-2020. Met 'Schone lucht op zijn Bests' zetten we de ingeslagen koers voort.

1.3 Proces

Dit plan gaat verder op de met het luchtkwaliteitsplan en het programma lucht 2015-2020 ingeslagen weg. De evaluatie van het laatstgenoemde programma (zie bijlage 1) is dan ook het vertrekpunt voor dit plan. Evenals in het programma lucht 2015-2020 ligt ook in deze planperiode de focus op integratie van de doelstellingen ten aanzien van luchtkwaliteit in aanpalende beleidsterreinen, zoals mobiliteit en duurzaamheid. Bij het opstellen van deze notitie is dan ook nadrukkelijk samen met deze disciplines opgetrokken.

1.4 Inwonerspanel

In oktober 2021 hebben we het inwonerspanel een enquête rondom luchtkwaliteit voorgelegd (zie bijlage 2). Met deze enquête wilden we zicht krijgen op hoe inwoners de aanpak van de afgelopen jaren hebben ervaren. Daarnaast was dit uiteraard een uitgelezen kans om gevoel te krijgen bij de mate van draagvlak voor eventuele nieuwe maatregelen. Respondenten hadden bovendien de mogelijkheid om suggesties te doen met betrekking tot de koers van en maatregelen binnen het luchtkwaliteitsbeleid. Hier is volop gebruik van gemaakt. De resultaten van dit onderzoek zijn, waar mogelijk, vertaald in dit uitvoeringsplan.

1.5 Doelstellingen

Met dit uitvoeringsplan willen we bereiken dat:

- De concentratie (ultra)fijnstof (PM₁₀; PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) onder de wettelijke norm blijft;
- We toewerken naar de WHO advieswaarden voor luchtkwaliteit;

- Luchtkwaliteit structureel wordt meegenomen in de besluitvorming omtrent ruimtelijke en infrastructuurontwikkelingen ten aanzien van wonen en werken;
- Kwetsbare groepen niet worden gehuisvest op nieuwe locaties waar sprake is van hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen, in casu drukke (snel)wegen;
- We inzicht hebben in de lokale luchtkwaliteit en de mate waarin diverse bronnen hierop ingrijpen;
- We de nadelige gezondheidseffecten door en overlast van lokale emissies zoveel mogelijk voorkomen en beperken;
- Door communicatie, voorlichting, acties en maatregelen de bijdrage van inwoners, bedrijven en gemeente aan een verbetering van de luchtkwaliteit toeneemt.

2. Kaders

Zowel Europees als nationaal is er wet- en regelgeving van kracht die als kaders dienen waarbinnen we ons eigen luchtbeleid vorm kunnen geven. In dit hoofdstuk schetsen we dit kader op hoofdlijnen.

2.1 Europees

De Nederlandse wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit is gebaseerd op de EU richtlijn 2008/50/EG. De hieruit voortvloeiende luchtkwaliteitseisen en verplichtingen zijn vertaald in de Wet milieubeheer. Aangezien Nederland ten tijde van het vaststellen van de richtlijn niet kon voldoen aan de in de richtlijn gestelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ heeft zij uitstel aangevraagd voor het behalen van deze grenswaarden. Dit uitstel is verleend onder voorwaarde dat met een programmatische aanpak op termijn alsnog wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden (het NSL).

Als onderdeel van de Europese Green Deal herziet de EU momenteel de luchtkwaliteitsnormen. Dit om ze beter af te stemmen op de meest recente aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). In september 2021 publiceerde de WHO namelijk haar Air Quality Guidelines. Deze voorziet in een behoorlijke aanscherping van de advieswaarden voor onder andere NO₂ en de fijnstof fracties. De verwachting is dat dit een behoorlijke aanscherping van de Europese grenswaarden tot gevolg zal hebben. Momenteel luiden de voornaamste grens en advieswaarden als volgt:

Stof	Norm	Concentratie	Status
NO ₂	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	EU-Grenswaarde
NO ₂	Jaargemiddelde	10 µg/m ³	WHO advieswaarde
PM ₁₀	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	EU-Grenswaarde
PM ₁₀	Jaargemiddelde	15 µg/m ³	WHO advieswaarde
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25 µg/m ³	EU-Grenswaarde
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	5 µg/m ³	WHO-advieswaarde

2.2 NSL

De Europese Unie heeft grenswaarden voor luchtkwaliteit vastgesteld. Voor Nederland zijn vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) belangrijk. Vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken overheden in Nederland gezamenlijk aan het oplossen van de knelpunten op plekken waar de grenswaarden nog worden overschreden. In Best is dit niet meer aan de orde. Toch blijft het bewaken van de grenswaarden een belangrijk punt van aandacht.

2.3 Omgevingswet

Met de inwerkingtreding van de omgevingswet eindigt het NSL. Vanaf deze periode komt meer de nadruk te liggen op het verbeteren van de luchtkwaliteit via lokale maatregelen. De kaders worden gegeven door de rijksomgevingswaarden voor luchtkwaliteit zoals deze zijn opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (BKL). Daarnaast kunnen gemeenten en provincies lokale omgevingswaarden opnemen in het omgevingsplan of de omgevingsverordening. Bijvoorbeeld een aanvullende omgevingswaarde voor roet. Hierbij mag men striktere normen hanteren dan vanuit het BKL wordt voorgeschreven. De lokale omgevingswaarden dient men vervolgens wel zelf te monitoren. Bij een (dreigende) overschrijding moet men bovendien een programma opstellen.

Daar waar sprake is van hogere concentraties NO₂ en/of fijnstof heeft het rijk zogenaamde aandachtgebieden aangewezen. De agglomeratie Eindhoven, waar ook Best onder valt, is als zodanig aangewezen. In een aandachtsgebied dient een gemeente te beoordelen of bepaalde activiteiten gevolgen hebben

voor de luchtkwaliteit binnen het aandachtsgebied. Voor een gemeente is dit aan de orde wanneer er bijvoorbeeld in een omgevingsplan activiteiten toe worden gestaan, die leiden tot gebruik van wegen, vaarwegen of spoorwegen (verkeersaantrekkende werking). Of waarvoor luchtregels staan in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). (art. 5.51 BKL). Toetsen aan de omgevingswaarden voor luchtkwaliteit is niet nodig als een project of activiteit weinig bijdraagt aan luchtverontreiniging. In juridische termen heet dat: *niet in betekenende mate* (NIBM)

2.4 Handreiking luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen Noord-Brabant

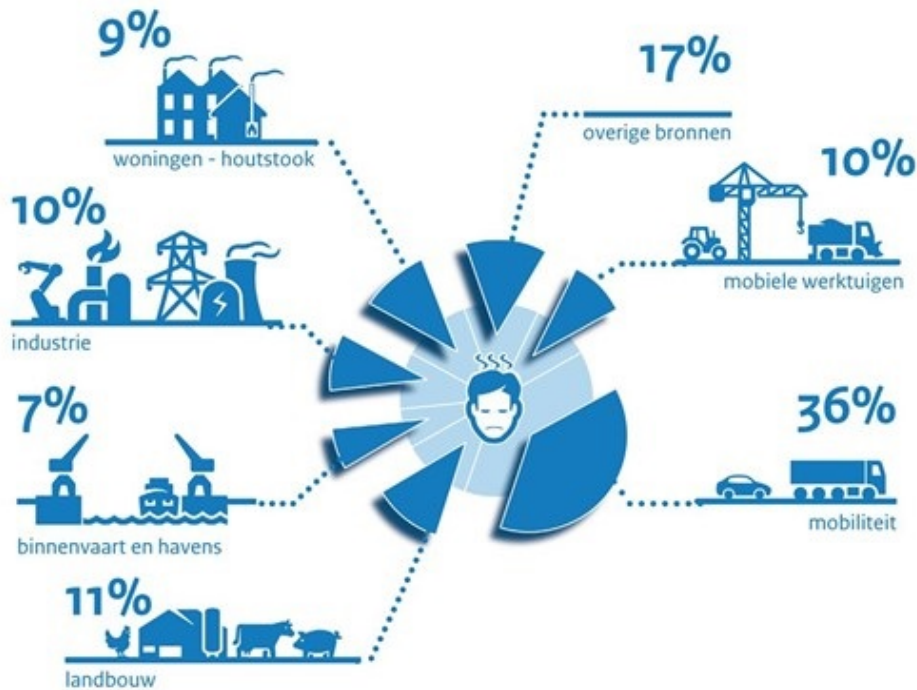
De 'Handreiking luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen Noord-Brabant' is door het college van burgemeester en wethouders van Best in juli 2014 als beleidsregel vastgesteld. De Handreiking streeft gezondheidswinst na voor kwetsbare groepen (kinderen, zieken en senioren). In de Handreiking is geregeld dat binnen 300 meter van de snelweg en 50 meter van een drukke gemeentelijke/provinciale weg geen nieuwe 'lucht'gevoelige objecten kunnen worden ontwikkeld, zijnde scholen, kinderdagverblijven, verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Deze beperking geldt ook als er geen sprake is van een normoverschrijding. Hiermee gaat de handreiking verder dan het Besluit gevoelige bestemmingen dat enkel betrekking heeft op rijks- en provinciale wegen en alleen van toepassing is bij normoverschrijding.

De Handreiking geeft invulling aan het begrip 'goede ruimtelijke ordening', waarbij wordt afgewogen of het aanvaardbaar is om een project op een bepaalde locatie te realiseren. Met de implementatie van de omgevingswet komt het besluit gevoelige bestemmingen te vervallen. Ook na de implementatie van de omgevingswet vinden we het als gemeente echter van belang om gevoelige bestemmingen te weren langs drukke (snel)wegen. De omgevingswet verlangt dit impliciet ook van gemeenten door te bepalen dat in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties de gemeente in ieder geval rekening houdt met het belang van het beschermen van de gezondheid (artikel 2.1 lid 4 Ow). Hierbij moet de gemeente rekening houden met de lokale specifieke omstandigheden en de gevolgen van de activiteiten voor de gezondheid van haar burgers (artikel 2.1 en 2.4 Ow). Het weren van gevoelige bestemmingen langs snelwegen en drukke wegen nemen we zodoende mee bij het opstellen van ons omgevingsplan.

2.5 Schone lucht akkoord (SLA)

Het doel van SLA is om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Het is een akkoord tussen Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten. Samen streven de deelnemende partijen naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016 door de gezamenlijke aanpak van binnenlandse bronnen. Inmiddels hebben alle 12 provincies en al bijna 90 gemeenten het akkoord getekend. De deelnemers werken met een uitvoeringsagenda, hierin staat welke maatregelen, pilots en activiteiten de deelnemers uitvoeren om de afspraken in praktijk te brengen. Een overzicht van de voor de gemeente Best relevante maatregelen is opgenomen in hoofdstuk vier. Centraal in de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord (SLA) staan de themagroepen. De themagroepen sluiten aan op de bijdrage van binnenlandse bronnen van luchtverontreiniging zoals weergegeven in onderstaande illustratie.

BIJDRAGE BINNENLANDSE BRONNEN



Bijdrage per sector aan het gezondheidseffect ofname levensduurverwachting. (2016)

3. Cijfers

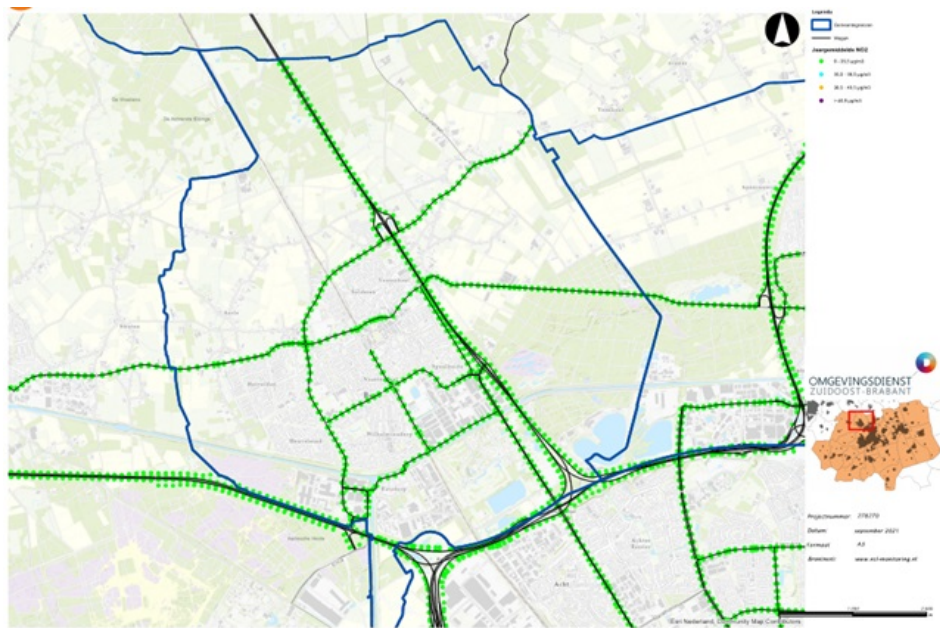
Sinds augustus 2021 beschikken we in Best over drie meetpunten die zijn ingericht ten behoeve van het regionaal luchtmeetnet Zuidoost-Brabant. Hiermee krijgen we een beter inzicht in de concentraties luchtverontreinigende stoffen en de mate waarin lokale bronnen hieraan bijdragen. TNO, het RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu en de Universiteit Utrecht – IRAS hebben de meetlocaties in het netwerk in overleg met de Gemeente Best geselecteerd. Zij maakten daarbij gebruik van berekeningen van de luchtkwaliteit in het gebied.

Het meetnet is zo ingericht dat er een regiodekkend beeld ontstaat. Een deel van het netwerk wordt flexibel ingericht. Hierdoor kunnen ook tijdelijke meetcampagnes opgezet worden. In Best zijn er meetpunten ingericht aan de Kapelweg, aan de ringweg ter hoogte van de Oirschotseweg en aan de Looijerstraat (Batadorp).

In 2020 zijn door Best Duurzaam in samenwerking met de gemeente een vijftigtal fijnstofmeters geïnstalleerd. Het betreft relatief eenvoudige fijnstofmeters, hetgeen het voordeel heeft dat zij goedkoop door particulieren te installeren zijn. Nadeel is dat deze fijnstofmeters relatief onnauwkeurig zijn, zeker in vergelijking met professionelere fijnstofmeters. De wens is te onderzoeken of de data van het regionaal meetnet Zuidoost-Brabant gebruikt kan worden om de fijnstofmeters van Best Duurzaam te valideren en met deze gegevens de meetwaarden te corrigeren zodat de gepresenteerde meetresultaten van de eenvoudige meters een betrouwbaarder beeld geven en de gegevens van deze lokale fijnstofmeters gebruikt kunnen worden voor het vergroten van het inzicht in de lokale luchtkwaliteit en de wijze waarop lokale bronnen hierop ingrijpen. De gemeente is in samenwerking met Best Duurzaam en Aireas een traject gestart om dit nader uit te werken.

Aangezien de meetpunten van het regionaal meetnet pas vanaf augustus 2021 volledig operationeel zijn kunnen we bij aanvang van de planperiode nog geen gebruik maken van de resultaten van het meetnet. Voor het doen van steekhoudende uitspraken is immers een meting over een langere periode een vereiste. Ten behoeve van de monitoring en evaluatie van dit plan zal er echter vanzelfsprekend wel gebruik gemaakt worden van de inzichten die we uit het meetnet gaan ophalen. Daarnaast blijven we gebruik maken van de cijfers uit de NSL monitoringstool. Onderstaande illustraties geven een beeld van de jaargemiddelde concentraties fijnstof en NO₂ in 2020 op basis van deze monitoringstool.

De berekende resultaten van de monitoringstool zijn onderhevig aan verschillende onzekerheden. Voor een deel zijn deze het gevolg van externe omstandigheden buiten de invloedssfeer van de monitoring, zoals de meteorologie. Daarnaast zitten er onzekerheden binnen het proces en systeem van de monitoring. In de NSL monitoring is het ministerie van I&M eindverantwoordelijk voor het systeem van monitoring en de vaststelling van het resultaat. De in de monitoringsrapportage genoemde concentraties van NO₂ en PM₁₀ bezitten een onnauwkeurigheid van 15%. Ter verifiëring van de rekenresultaten en voor nader onderzoek naar de luchtkwaliteit worden, naast het uitvoeren van berekeningen, continue luchtkwaliteitsmetingen uitgevoerd. Dit gebeurt via het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit dat verspreid over heel Nederland ruim vijftig meetpunten kent. De dichtstbijzijnde meetpunten vanuit Best zijn gelegen in Eindhoven.





4. Maatregelen

Het SLA omvat een vast pakket aan maatregelen welke verplicht uitgevoerd dient te worden door de deelnemers. Het pakket is breed van opzet zodat het aansluit op de lokale situatie van alle deelnemers. Hierdoor zijn een aantal thema's en maatregelen niet of in mindere mate relevant voor de gemeente Best. Denk hierbij aan maatregelen rondom binnenvaart en havens. In dit hoofdstuk presenteren we de relevante maatregelen per thema en gaan we in op de wijze waarop we deze borgen en implementeren.

Uit de verschillende themagroepen blijkt de nadrukkelijke relatie met andere beleidsterreinen. Denk hierbij aan mobiliteit, duurzaamheid en vergunningverlening. De uitvoering van deze maatregelen is voor een groot deel geborgd binnen deze beleidsdisciplines. Het behalen van de doelstelling is zodoende nadrukkelijk een multidisciplinaire co-productie.

Naast de vaste maatregelen (schema 1) is er binnen het akkoord ook een lijst van aanvullende maatregelen. Het staat deelnemers vrij om hier een keuze uit te maken en bovendien is het mogelijk om zelfstandig maatregelen op te voeren die niet zijn opgenomen in het pakket. Met het oog op de lokale kenmerken, kansen en uitdagingen hebben we de in schema 2 opgenomen maatregelen geformuleerd.

Schema 1: Vaste maatregelen

Thema	Maatregel	Wijze van implementatie
Mobiliteit	Gemeenten, provincies en Rijk, streven ernaar om vanaf 2021 gezondheidsdoelen (zoals geschreven in artikel 1 uit het SLA) voor schonere lucht op te nemen in alle relevante nieuwe verkeers- en vervoersplannen en bestaande plannen periodiek te herijken. Dit is een continu proces.	Is reeds geborgd en blijft ook in de toekomst een nevendoel bij op te stellen en te actualiseren verkeers- en vervoersplannen (in het bijzonder vanuit de mobiliteits transitie/ stimuleren fietsverkeer en/of het voorkomen van verplaatsingen).
Mobiliteit	Gemeenten, provincies en het Rijk nemen vanaf 2021 luchtkwaliteits- en gezondheidsdoelen standaard op in aanbestedingen van voertuigen en transportdiensten. De aanbestedings-criteria komen minimaal overeen met de emissie-eisen van de MVI criteria zoals gepubliceerd op de PI-ANO website. Partijen maken afspraken over de periodieke aanscherping van de eisen richting 2030. Indien gewenst kunnen gemeenten en provincies kiezen voor een verdergaande ambi-	Gemeente Best participeert in het 'Manifest maatschappelijk verantwoord inkopen'. MVI criteria zijn zodoende standaard onderdeel van de aanbesteding van onze eigen voertuigen en transportdiensten. Mede hierdoor is de afgelopen jaren reeds behoorlijk geïnvesteerd in het versneden van het gemeentelijk wagenpark en relevante transportdiensten. Waar mogelijk en doelmatig zal deze aanpak de komende

	<p>tie, Bijvoorbeeld voor hoogblootgestelde of nabij kwetsbare bestemmingen gebieden.</p> <p>Ambitie is, om de inzet van (oudere) dieselloertuigen te beëindigen en schone alternatieven te stimuleren.</p>	<p>jaren worden voortgezet. Uitgangspunten hierbij zijn: de vervangingen op natuurlijke momenten, functionele eisen en total costs of ownership (TCO)</p>
Mobiliteit	<p>Gemeenten en provincies nemen, waar mogelijk, gezondheidsdoelen, in de vorm van emissie-eisen op in vergunningen voor bedrijven en relevante activiteiten. Ambitie daarbij is om zo snel mogelijk de inzet van oudere dieselloertuigen te beëindigen en schone alternatieven te stimuleren. De mogelijkheden hiervoor worden door partijen in het SLA verkend.</p>	<p>Dit wordt waar mogelijk meegenomen als onderdeel van de reguliere vergunningverlening.</p> <p>We volgen de ontwikkelingen rondom de verkenning die de partijen binnen het SLA uit (gaan) voeren.</p>
Mobiliteit	<p>Gemeenten en provincies nemen de gezondheidsdoelen uit het SLA akkoord (Artikel 1) mee in de uitwerking, uitvoering en toekomstige herijkingen van alle Regionale Mobiliteitsprogramma's.</p>	<p>Het 'duurzaam maken van mobiliteit', is één van de strategielijnen waarlangs de regionale mobiliteitsagenda van de MRE is opgebouwd. Hiermee doelt men op een schoon en stil mobiliteitssysteem waarmee je op een gezonde manier reist. Het stimuleren van het gebruik van 'schone' vervoersmiddelen en duurzame energie is hierbij de insteek. Dit zal ook in de toekomst onverkort het geval zijn waarmee de doelstellingen van het SLA ook op dat niveau zijn geborgd.</p>
Mobiliteit	<p>Gemeenten, provincies en Rijk brengen de negatieve gezondheidseffecten van luchtmissies in kaart bij effectstudies voor projecten waarvan een mogelijk substantieel effect wordt verwacht. In de themagroep mobiliteit verkent de rijksoverheid, in samenwerking met gemeenten en provincies de mogelijkheden hiervoor.</p>	<p>We toetsen reeds alle projecten en ruimtelijke ontwikkelingen op bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit (op grond van besluit gevoelige bestemming en NIBM).</p> <p>We volgen de verdere ontwikkelingen op dit vlak.</p>
Mobiele werktuigen	<p>Gemeenten en provincies nemen vanaf 2021 emissie-eisen en criteria op die gericht zijn op het terugdringen van luchtvervuilende emissies in de aanbesteding van (bouw)projecten en andere aanbestedingen waaronder mobiele werktuigen. De aanbestedingscriteria komen minimaal overeen met de emissie-eisen van de MVI criteria zoals gepubliceerd op de PIANOo website. Partijen maken nadere afspraken over de periodieke aanscherping van de eisen richting 2030 (Routekaart schoon en 0-emissie bouw materieel). Indien gewenst kunnen gemeenten en provincies kiezen voor een verdergaande ambitie, bijvoorbeeld voor hoogblootgestelde of nabij kwetsbare bestemmingen gebieden.</p>	<p>We blijven uitvoering geven aan het manifest MVI. We maken hierbij gebruik van de aanbestedingscriteria zoals gepubliceerd op de PIANOo website.</p>
Mobiele werktuigen	<p>Gemeenten en provincies streven ernaar om emissie-eisen in omgevingsvergunningen en milieuzones toe te passen 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. Partijen verkennen in de themagroep en pilot mobiele werktuigen, in overleg met marktpartijen de mogelijkheden hiervoor.</p>	<p>Partijen kijken inmiddels vanuit eigen beweging al volop naar de mogelijkheden voor bijvoorbeeld elektrificatie van voertuigen en materieel. De gemeente onderzoekt de komende periode in hoeverre we hier nog in kunnen ondersteunen. Bijvoorbeeld door het plaatsen van extra laadinfra. We gaan hierover in gesprek met lokale ondernemersverenigingen.</p>
Industrie	<p>In nieuwe of geactualiseerde vergunningen die vanaf 2021 worden afgegeven staan emissie-eisen die zo dicht mogelijk aan de onderkant van de BREF-range liggen. Dit uitgangspunt wordt verankerd in lokaal beleid (zoals de nota VTH</p>	<p>Dit uitgangspunt wordt vertaald in het lokaal VTH beleid en zal tevens in de opdrachtverlening aan de omgevingsdienst worden geborgd.</p>

	en/of in de opdrachtverlening aan Omgevingsdiensten).	
Industrie	Provincies en gemeenten zetten zich in om scherp te vergunnen, hun vergunningenbestand tijdig te actualiseren en waar nodig toezicht te optimaliseren. Dit dient geborgen worden in lokaal beleid, opdrachtverlening naar omgevingsdiensten en wordt gecontroleerd door middel van actieve monitoring.	We nemen dit mee in onze opdrachtverlening aan de omgevingsdienst.
Industrie	Gemeenten en provincies nemen maatregelen om, waar nodig en mogelijk, het toezicht en handhaving te versterken. Dit wordt geborgd in lokale plannen voor toezicht en handhaving. De themagroep Industrie doen voorstellen hoe daar uitvoering aan kan worden gegeven.	Binnen het Regionaal Operationeel Kader toezicht en handhaving (ROKth) is er bestuurlijk prioriteit gegeven aan handhaven van grote emittenten
Industrie	Provincies en gemeenten zeggen toe de resultaten van de pilot Industrie (zie ook voorverkenning pilot industrie RHDHV 2020), bij positief resultaat, standaard toe te passen in vergunningen voor de industrie.	We volgen deze ontwikkelingen en passen dit bij een positief resultaat toe.
Woningen en Houtstook	Gemeenten en provincies zetten actief in op de inzet van voorlichting over houtstook via hun eigen communicatie-kanalen op basis van het landelijk ontwikkelde materiaal, onder andere door op hun website en social media aandacht te geven aan de gezondheidssimpact van houtstook. Partijen kunnen hierbij gebruik maken van materiaal wat beschikbaar wordt gesteld door het Rijk	We gaan de komende jaren steviger in zetten op voorlichting en communicatie rondom houtstook. Dit doen we niet alleen in aanloop naar het winterseizoen, maar ook in aanloop naar de zomer. Dit met het oog op het toenemend gebruik van tuinhaarden en barbecues.
Woningen en Houtstook	Partijen besteden in de communicatie aan bewoners en partijen rondom de energietransitie en gasloze wijken aandacht aan de gezondheidseffecten van houtrook.	We zetten in op preventie. Dat wil zeggen dat we in de communicatie rondom de warmtetransitie inwoners ervan proberen te weerhouden om over te stappen op kachels of haarden voor ruimteverwarming. In de omgevingsvisie hebben we opgenomen dat we hiertoe zo nodig flankerend beleid opstellen.
Woningen en Houtstook	De Rijksoverheid actualiseert in samenwerking met geïnteresseerde gemeenten de toolkit Overlast van houtstook. Daarbij wordt onderzocht in hoeverre een onderbouwde gezondheidsschade kan worden meegenomen. Bij een positief resultaat kunnen gemeenten deze methode toepassen bij de handhaving bij overlast als gevolg van (onjuiste) toepassing van houtstook.	We volgen deze ontwikkeling nauwgezet. In onze aanpak van de overlast van houtstook is handhaving het sluitstuk. We zetten intensief in op communicatie, proberen een beter inzicht te krijgen in de luchtkwaliteit en de wijze waarop bronnen als houtstook hierop ingrijpen en treden handhavend op waar nodig en wenselijk.
Woningen en Houtstook	Bij een succesvol ontwikkelde meetmethode door de Rijksoverheid voor het vaststellen van de lokale gezondheidssimpact van houtrook, kunnen gemeenten deze meetmethode toepassen bij de handhaving van overlast als gevolg van (onjuiste) toepassing van houtstook.	We volgen deze ontwikkeling en werken in de tussentijd in samenwerking met Best Duurzaam aan een lokaal meetnetwerk wat in dit kader eveneens behulpzaam kan zijn (zie schema 2, participatie).
Woningen en Houtstook	Deelnemende provincies en gemeenten geven actief via hun eigen kanalen (bijvoorbeeld; website, applicatie, social media, radio/tv, weerberichten) aan als er sprake is van een stookalert.	De gemeentewebsite heeft een aparte pagina rondom luchtkwaliteit. Hier linken we actief door naar stookwijzer.nu. Deze website geeft een complete weergave van de lokale omstandigheden en geeft een stookadvies op maat. In het geval van een stookalert delen wij deze via onze social mediakanalen.

Woningen en Houtstook	Deelnemende gemeenten nemen binnengekomen klachten van de stookwijzer in ontvangst. Indien er sprake is van (herhaalde) overlast op een bepaalde locatie, acteren gemeenten daar waar mogelijk op. Bijvoorbeeld door middel van voorlichting, aanbieden van bemiddeling of handhaven door gebruik te maken van de toolkit Overlast van houtstook.	Via stookwijzer ontvangen klachten worden door de vakgroep handhaving in behandeling genomen. Overlastsituaties worden waar mogelijk opgevolgd.
Woningen en Houtstook	Bij positieve uitkomsten van de pilot houtrook verkennen gemeenten de mogelijkheden om elementen hieruit toe te passen.	Wij volgen deze ontwikkelingen en zullen met de resultaten ons voordeel proberen te doen.
Landbouw	Gemeenten borgen de uitvoering van het hoofdlijnenakkoord Warme Sanering Varkenshouderijen o.a. door middel van wijzigingen van bestemmingsplannen.	Momenteel zijn er geen aanmeldingen voor sanering. Op het moment dat dit zich voordoet zullen we zorgdragen voor een correcte borging.
Landbouw	Gemeenten en provincies ondersteunen de realisatie van afspraken welke het Rijk sluit met verschillende landbouwsectoren over integrale brongerichte reductie van emissies tbv beleid (aansluitend bij hotspotbenadering/ gebiedsaanpak van de commissies). Een nadere uitwerking van acties voor decentrale overheden moet nog nadere uitwerking krijgen, afhankelijk van de afgesproken sectormaatregelen.	We wachten de nadere uitwerking af. Gedacht wordt aan de volgende aspecten: - Implementeren in het omgevingsplan en/of programma om gebiedsgericht beleid op brongerichte emissiereductie te borgen. - Proefstalregeling voor gemeenten (Crisisen herstelwet en Omgevingswet). Gemeente kan zelf een bijzondere emissiefactor vaststellen voor een proefstal.
Landbouw	De sector wil met een eigen plan komen voor reductie van fijn stof. Dat plan wordt (medio 2021) getoetst. Wanneer met dit plan de doelstelling niet gehaald kan worden, treden op basis van regelgeving emissie eisen in werking. Gemeenten en provincies ondersteunen de realisatie van deze afspraken en passen de afspraken toe binnen hun eigen bevoegdheden.	We wachten deze afspraken af. Dit zal naar verwachting een gebiedsgerichte hotspotbenadering zijn. Vooralsnog lijkt deze niet van toepassing op Best.
Landbouw	Gemeenten en provincies maken regionaal en lokaal mogelijk dat toezichthouders/handhavers de kennis m.b.t. effectiviteit van eisen aan emissiearme stallen tot zich kunnen nemen. Gemeenten en provincies maken daartoe afspraken met toezichthouders/handhavers over deelname aan en/ of organiseren (expert)bijeenkomsten of e-learning over de effectiviteit van eisen aan emissiearme stallen. Gemeenten en provincies nemen waar mogelijk, regionaal en lokaal maatregelen om handhaving te versterken.	De 3 Brabantse omgevingsdiensten bereiden een training voor over emissiearme stallen voor VTH medewerkers (uitvoering in 2022).
Landbouw	Gemeenten en provincies die gebruik maken van het CHW-experiment (21e tranche artikel 7ae en 7af) geven hier uitvoering aan en borgen dit via hun eigen bevoegdheden.	Wij experimenteren hier momenteel nog niet mee.
Landbouw	Gemeenten en provincies passen de toekomstige wijziging van rijksregels over generieke emissie-eisen voor biologisch gehouden dieren op een juiste manier toe bij vergunningverlening en toezicht en handhaving.	Dit doen we als onderdeel van onze basis-taak.
Landbouw	Gemeenten en provincies zoeken actief naar locaties die geschikt zijn voor het inzetten van meetsensoren voor het meten van emissies op de locatie van de veehouderij en ondersteunt de verankering van inzet van meetsensoren in wet- en regelgeving i.s.m. de Rijksoverheid.	Met het regionaal meetnet monitoren we de omgevingskwaliteit rondom veehouderijlocaties. Via het VNG netwerk en door deelname aan consultatiegroepen participeert OD-ZOB aan de bouw van een uitvoerbaar VTH stelsel met doelvoorschriften op basis

		van meetsensoren voor het meten van emissies.
Participatie	Rijk, gemeenten en provincies informeren inwoners en bedrijven actief over luchtkwaliteit en gezondheidseffecten, de maatregelen die zij nemen om gezondheidswinst te realiseren en de mogelijkheden voor citizens science.	We zetten stevig in op communicatie via diverse kanalen. Dit doen we zowel in algemene zin rondom de staat van de luchtkwaliteit en de gezondheidseffecten als specifiek rondom bepaalde maatregelen en (citizens science) projecten. Voor nadere informatie zie de paragraaf 'communicatie'.
Algemene bepalingen SLA	Partijen stemmen de uitvoering van het SLA, 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.	Bij de uitvoering van dit plan wordt zowel lokaal als regionaal zoveel mogelijk verbinding gezocht met de thema's duurzaamheid, mobiliteit, (agrarische) vergoedingverlening, ruimtelijke ordening en gezondheid.
Algemene bepalingen SLA	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.	We blijven gebruik maken van de handreiking luchtgevoelige bestemmingen. Hiermee proberen we blootstelling van kwetsbare groepen zoveel mogelijk te beperken. Na de inwerkingtreding van de omgevingswet vertalen we de uitgangspunten van de handreiking in ons omgevingsplan.
Algemene bepalingen SLA	Partijen implementeren de doelen en ambities zoals benoemd in artikel 1 uit het SLA, binnen de eigen taken- en bevoegdheden, zo snel mogelijk in hun omgevingsvisies, -plannen en/of -programma's en voor zover mogelijk in andere beleidsinstrumenten.	We hebben de doelen van het SLA reeds opgenomen in de omgevingsvisie. We onderzoeken momenteel de mogelijkheden die het omgevingsplan biedt als instrument om uitvoering te geven aan de doelstellingen van het SLA.
Algemene bepalingen SLA	Rijk, gemeenten en provincies betrekken inwoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven bij de uitwerking van de voor hen relevante maatregelen van het SLA.	Participatie is een voornaam onderdeel van dit plan. De komende periode zetten we maximaal in op het betrekken van relevante stakeholders. Zie hiertoe de maatregelen rondom participatie in schema 2.

Schema 2: Aanvullende maatregelen

Thema	Maatregel	Wijze van implementatie
Mobiliteit	Stimuleren beperken Woon-werkverkeer door middel van concrete werkgeversafspraken of stimuleringsmaatregelen	Vanuit de MRE (regio) wordt overleg gevoerd met de grote regionale werkgevers over het verschonen van hun verplaatsingen. Dit als onderdeel van de werkgeversaanpak van de regionale bereikbaarheidsagenda.
Mobiliteit	Koppeling parkeervergunningen of differentiatie parkeertarieven aan milieuklasse voor stimulering schoner vervoer dmv tariefdifferentiatie of beperking aanvragen parkeervergunningen	De laadvakken voor elektrische voertuigen vallen buiten de blauwe zone. Dit blijft vooralsnog het geval.
Mobiliteit	Stimuleren fiets, OV en thuiswerken eigen organisatie	De werkgever gaat het gebruik van OV of andere 'groene' wijze van woon-werkverkeer stimuleren. De uitwerking hiervan vindt plaats als onderdeel van de herziening van de vergoeding woon-werkverkeer en het thuiswerk beleid (verwachting 2022).

Mobiliteit	Stimuleren fietsgebruik, fietsinfrastructuur en voorzieningen	We geven de komende periode een stevige prioriteit aan het gebruik van de fiets. Dit doen we door het realiseren van nieuwe doorfietsverbindingen en het behouden en verbeteren van bestaande voorzieningen.
Mobiliteit	Stimuleren Smart mobility om congestie te verminderen	Binnen de regio worden de mogelijkheden hieromtrent verkend. Best participeert hierin middels co-financiering.
Mobiliteit	Autoluw inrichten gebieden rond scholen/andere kwetsbare bestemmingen	Het autoluw inrichten van schoolzones wordt meegenomen in reconstructies en bij nieuwe ontwikkelingen.
Mobiliteit	Actie 'Winkel op de fiets'	Twee jaarlijks organiseren we de campagne winkel op de fiets. Winkelend publiek wordt middels een spaaractie gestimuleerd om de boodschappen op de fiets te doen.
Mobiliteit	Actie 'Groene voetstappen'	Twee jaarlijks organiseren we de campagne groene voetstappen. Met de actie worden kinderen van het basisonderwijs gemotiveerd om lopend, fietsend of steppend naar school te komen.
Mobiele werktuigen	Aanschaf 0-emissie materieel voor eigen materieel (veegwagens etc)	Daar waar we aanknopingspunten zien om dit te verwezenlijken zullen we dat zeker doen. Uitgangspunten hierbij zijn natuurlijke momenten (geplande vervangingen), de vereiste functionaliteiten als randvoorwaarde en 'total cost of ownership'.
Mobiele werktuigen	Duurzaam evenementenbeleid en aanleg evenementenputten	Er ligt inmiddels een plan van aanpak voor het verduurzamen van evenementen binnen de gemeenten. Dit wordt de komende periode nader uitgewerkt.
Industrie	Betere handhaving op treffen maatregelen energiebesparing Industrie	Het handhaven op het treffen van verplichte energiebesparingsmaatregelen is ook de komende periode een prioriteit binnen ons handnavingsprogramma.
Woningen en Houtstook	Omgevingswaarden opnemen in omgevingsplannen en monitoring door middel van meetstations in de wijk	We werken de komende jaren aan het opzetten van een valide en betrouwbaar meetnetwerk. Hierbij wordt mede gebruik gemaakt van de inzichten uit citizens science projecten die bijdragen aan een fijnmazig meetnetwerk. De inzichten die we hiermee ophalen gebruiken we in de overwegingen omtrent het al dan niet opnemen van bepaalde omgevingswaarden in het omgevingsplan.
Woningen en Houtstook	Aanbieden van stookcursus aan bewoners	We bieden onze inwoners jaarlijks een stookcursus aan. Deze bieden we in ieder geval aan in de vorm van een webinar om zo de drempel voor deelname zo laag mogelijk te maken.
Woningen en Houtstook	Houtstookarme/-vrije wijk	We onderzoeken of het mogelijk is om (een deel van) onze uitbreidingslocaties houtstookvrij te ontwikkelen. We maken hierbij gebruik van de inzichten vanuit de pilots die binnen het SLA worden gedraaid.
Participatie	Citizen science: Optimaliseren fijnstofmeters	In 2020 zijn er door Best Duurzaam zo'n vijftig fijnstofmeters uitgezet. Deze staan verspreid over de gemeente bij leden aan huis. In 2020 zijn bovendien drie sensorboxen van het luchtmeetnetwerk Zuidoost Brabant geplaatst. De komende periode zal in samenwerking met Fontys hogescholen gewerkt worden aan de validering en kalibrering van de fijnstof meters gebruik makende van de data afkomstig van de sensorboxen. Hiermee vergroten we ons inzicht in de lokale luchtkwaliteit en de mate waarin lokale bronnen hierop ingrijpen.
Participatie	Dashboard	De inzichten die we ophalen met behulp van de fijnstofmeters en sensorboxen vertalen we in een dashboard op onze website. We presenteren hierin de gegevens dusdanig dat er een goed beeld ontstaat van de staat van de luchtkwaliteit over bepaalde periode(s). Hiermee wordt het mogelijk om trends te onderscheiden en hopen we een beter zicht te krijgen op de voornaamste bronnen.

		Een dergelijk dashboard is goed bruikbaar t.b.v. communicatie en educatie.
Participatie	Educatie	Samen met Best Duurzaam en Aireas bieden we scholen binnen het primair en voortgezet onderwijs in Best ondersteuning bij projecten en lessen op het gebied van luchtkwaliteit.
Overig	Stimuleren van energiezuiniger maken van woningen	Deze maatregel wordt uitgewerkt binnen de uitrol van de transitievisie warmte. Isolatie is in deze visie één van de speerpunten waar we de komende jaren volop op inzetten.
Overig	Opzetten van communicatie-activiteiten lucht en gezondheid voor bewoners en bedrijven	Zie paragraaf "communicatie"

5. Communicatie

Zowel uit de evaluatie van de vorige planperiode als uit de resultaten van het inwonerspanel komt duidelijk naar voren dat we steviger in moeten zetten op communicatie. Onze communicatie uitingen zijn onderverdeeld in twee categorieën:

5.1 Algemene informatie over luchtkwaliteit en gezondheid

Uit de resultaten van het onderzoek bij het inwonerspanel blijkt dat inwoners slechts deels op de hoogte zijn van de staat van de luchtkwaliteit en de wijze waarop zich die de afgelopen jaren heeft ontwikkeld. De komende periode informeren we de inwoners hier beter over. Hierbij gebruiken we bijvoorbeeld het eerdergenoemde dashboard. De verwachting is dat door mensen te informeren over de kwaliteit van de lucht en de gevolgen hiervan voor de gezondheid er een vergroot draagvlak ontstaat voor maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Bovendien biedt dit inwoners ook inzicht in de mate waarin het eigen gedrag ingrijpt op de lokale luchtkwaliteit.

5.2 Communicatie rondom thema's, maatregelen en projecten

Per thema is er behoefte aan gerichte voorlichting. Dit kan zijn in de vorm van periodieke uitingen rondom bijvoorbeeld houtstook, of eenmalige uitingen bijvoorbeeld rondom uitgevoerde maatregelen. Op basis van de geformuleerde maatregelen en projecten leidt dit tot onderstaande communicatieplanning.

	Structureel	Periodiek	Eenmalig
Informatie over luchtkwaliteit en gezondheid	x	x	
Voorlichting rondom houtstook		x	
Webinar verantwoord stoken		x	
Dashboard op de website	x		
Actie groene voetstappen		x	
Actie winkel op de fiets		x	
Dag van de fiets (juni) Dag van op je fiets naar het werk (september)		x	
Stimuleren gebruik OV			x
Communiceren over uitgevoerde maatregelen			x

6. Financiën

Uit het overzicht van de in dit plan opgenomen maatregelen blijkt al dat de uitvoering hiervan veelal is ondergebracht bij andere beleidsdisciplines. De eventuele kosten worden opgenomen in de jaarprogramma's van deze disciplines en zijn vaak al onderdeel van lopende werkprogramma's. De projecten en maatregelen die opgepakt worden door team milieu worden uitgevoerd binnen de begroting van het product "Milieubeleid", grootboeknummer 649001. '.

Binnen het SLA bestaat de mogelijkheid subsidie aan te vragen voor bepaalde maatregelen en projecten. Het rijk vergoed daarbij maximaal 50% van de kosten die samenhangen met het project. Het project rondom het verder optimaliseren van de fijnstofmeters van Best Duurzaam in combinatie met het in-

richten van een dashboard ten behoeve van het monitoren van de deze gegevens komt mogelijk in aanmerking voor subsidie. We gaan hiertoe een aanvraag indienen.

7. Monitoring en evaluatie

Het effect van de maatregelen uit dit uitvoeringsplan monitoren we jaarlijks en we doen hiervan verslag als onderdeel van de reguliere P&C cyclus. Hierbij gebruiken we ook de meetgegevens uit ons luchtmeetnet. Daarnaast gaan we data leveren aan het RIVM ten behoeve van de landelijke monitoring van het SLA. Vanwege het beëindigen van het NSL met de inwerkingtreding van de omgevingswet kunnen we na 2022 niet langer beschikken over de data uit de NSL monitoringstool. Ter vervanging hiervan wordt momenteel het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) ontwikkeld. In januari 2023 zal het CIMLK gereed zijn en gebruikt gaan worden voor de monitoring van luchtkwaliteit onder de Omgevingswet én voor het Schone Lucht Akkoord. We hebben bovendien de ambitie om op termijn ook gebruik te maken van de gegevens en inzichten afkomstig van de fijnstofmeters die Best Duurzaam heeft uitgezet.

In aanloop naar de actualisatie van dit programma hopen we met behulp van de inzichten die we ophalen uit onze meetinstrumenten uitspraken te kunnen doen over de effectiviteit van de beschreven maatregelen. Mocht er vanuit de jaarlijkse monitoringsrondes inzichten opgedaan worden die aanleiding geven om bepaalde maatregelen op te pakken dan wel te laten vallen dan zullen we hier het uitvoeringsprogramma desgewenst tussentijds op aanpassen.

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 25 januari 2022.

Bijlage 1; Evaluatie programma lucht 2015-2020

Inleiding

De gemeente Best heeft inmiddels een behoorlijke historie voor wat betreft de programmatische aanpak van de verbetering van de lokale luchtkwaliteit. In 2009 stelde de gemeenteraad het Luchtkwaliteitsplan vast. Dit met het oog op het beperken en voorkomen van nadelige gezondheidseffecten ten gevolge van luchtverontreiniging en het adresseren van de beperkingen die een slechte luchtkwaliteit had voor ruimtelijke ordeningsplannen. Het Luchtkwaliteitsplan kreeg in 2015 een vervolg met de vaststelling van het Programma Lucht 2015-2020. Inmiddels is Best tevens toegetreden tot het Schone Lucht Akkoord (verder: SLA) een samenwerking tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincies en een aantal gemeenten. Het gezamenlijke doel is om in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst te realiseren ten opzichte van 2016.

Deze aanscherping van ambities vereist vanzelfsprekend een herijking van het Programma Lucht. Een terugblik op de afgelopen periode helpt ons om een oordeel te vormen over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde beleid. Dit biedt de juiste opmaat voor het formuleren van het onder het SLA verplicht op te stellen decentrale uitvoeringsprogramma.

Wat wilden we bereiken?

In het programma lucht 2015-2020 hebben we als doelen opgenomen dat:

- De concentratie (ultra) fijnstof (PM₁₀; PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) onder de wettelijke norm blijft;
- Luchtkwaliteit structureel wordt meegenomen in de besluitvorming omtrent ruimtelijke en infrastructuurontwikkelingen ten aanzien van wonen en werken;
- Kwetsbare groepen niet worden gehuisvest op nieuwe locaties waar sprake is van hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen, in casu drukke (snel)wegen;
- Door communicatie, voorlichting, acties en maatregelen de bijdrage van inwoners, bedrijven en gemeente aan een verbetering van de luchtkwaliteit toeneemt.

De cijfers

Getalsmatig wordt de normering voor NO₂ en PM₁₀ als volgt weergegeven:

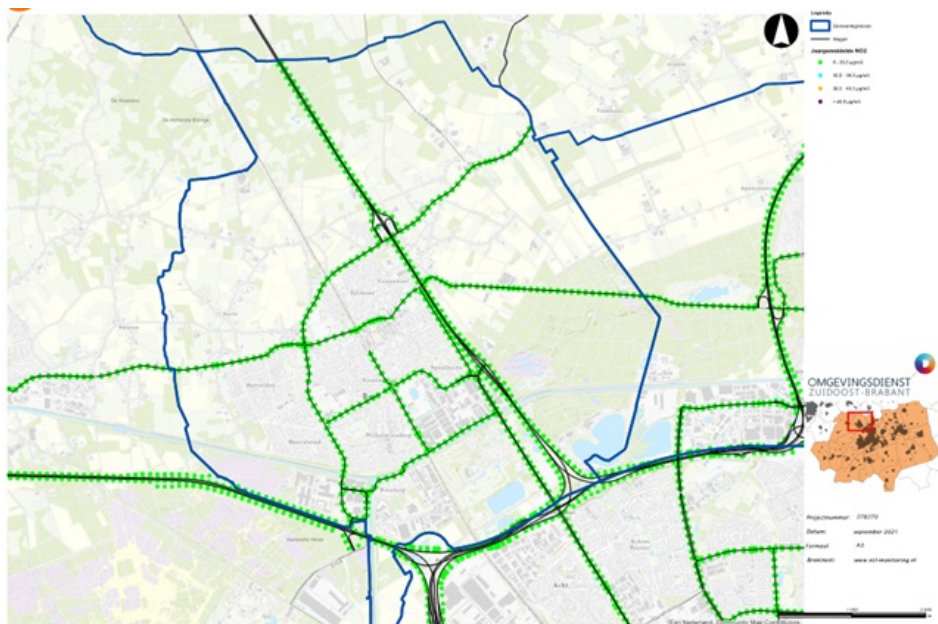
	Norm*	Ingangsdatum
Grenswaarde NO ₂	40 µg/m ³	1 januari 2015
Jaargemiddelde grenswaarde PM ₁₀	40 µg/m ³	11 juni 2011
Daggemiddelde grenswaarde PM ₁₀	Max. 35 dagen/jaar > 50 µg/m ³	11 juni 2011
Jaargemiddelde concentratie PM _{2,5}	25 µg/m ³	1 januari 2015

* Grenswaarden worden bepaald op 10 m van de wegrand, waar relevante blootstelling is

Bij het bepalen of deze normen al dan niet zijn behaald maken we gebruik van de monitoringstool van het NSL. Deze tool maakt gebruik van rekenpunten. De berekende resultaten van de Monitoringstool zijn onderhevig aan verschillende onzekerheden. Voor een deel zijn deze het gevolg van externe omstandigheden buiten de invloedssfeer van de monitoring, zoals de meteorologie. Daarnaast zitten er onzekerheden binnen het proces en systeem van de Monitoring. In de NSL Monitoring is het Ministerie van I&M eindverantwoordelijk voor het systeem van monitoring en de vaststelling van het resultaat. Medio december 2010 is de eerste monitoringsrapportage van het RIVM voltooid waarin de resultaten voor geheel Nederland zijn weergegeven. De in de Monitoringsrapportage genoemde concentraties van NO₂ en PM₁₀ bezitten een onnauwkeurigheid van 15%. Ter verificering van de rekenresultaten en voor nader onderzoek naar de luchtkwaliteit worden, naast het uitvoeren van berekeningen, continue luchtkwaliteitsmetingen uitgevoerd. Dit gebeurt via het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit dat verspreid over heel Nederland ruim vijftig meetpunten kent. De dichtstbijzijnde meetpunten vanuit Best zijn gelegen in Eindhoven.

Binnen de regio wordt er momenteel gewerkt aan een regio-dekkend luchtmeetnet. Er wordt hierbij specifiek ingezoomd op 3 aandachtgebieden; Eindhoven Airport, intensieve veehouderij en de stedelijke omgeving. Ten behoeve van dit meetnet zijn er ook in Best 3 luchtmeetkasten geplaatst. Het meetnet geeft op termijn een accurater beeld van de luchtkwaliteit en stelt ons in staat om gericht beleid te formuleren. Aangezien we echter ten behoeve van deze evaluatie nog niet kunnen beschikken over de data uit het luchtmeetnet maken we gebruik van de monitoringstool van het NSL. Zoals blijkt uit onder-

staande kaarten is er binnen de gemeente geen sprake van overschrijdingen of dreigende overschrijdingen in het laatste jaar van de planperiode.



Concentratie NO₂ 2020 Bron: NSL monitoringstool

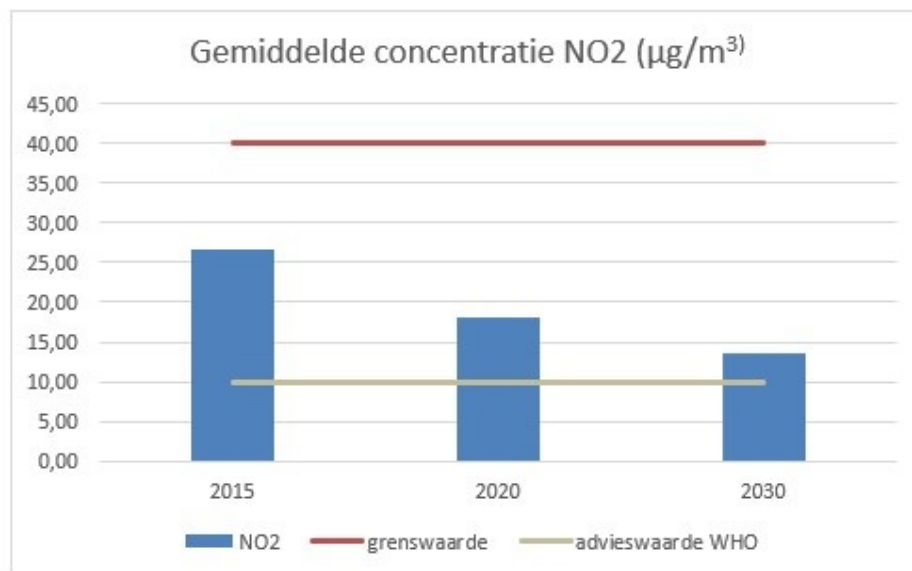


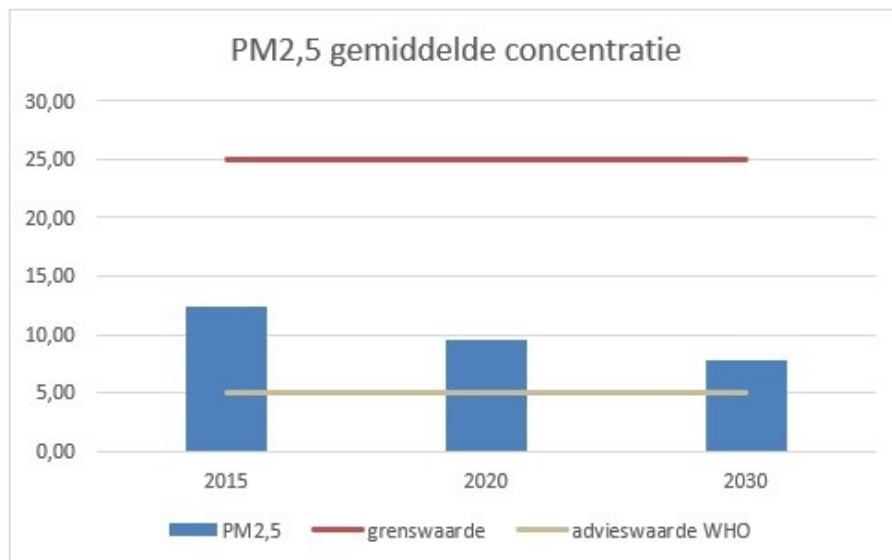
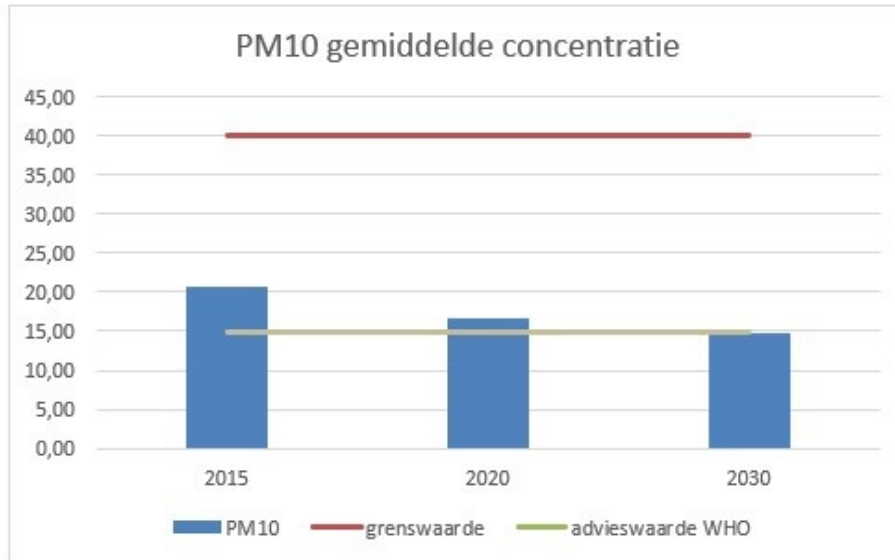
Concentratie PM10 2020 Bron: NSL monitoringstool



Concentratie PM_{2,5} 2020 Bron: NSL monitoringstool

Om een beeld te krijgen van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit over tijd hebben we de concentraties van de genoemde verontreinigingen voor gehele gemeente gemiddeld en in tabelvorm gepresenteerd voor de periode 2015-2020. Hoewel deze concentraties uiteraard variëren afhankelijk van de specifieke locatie is de spreiding van deze data vrij beperkt. Zoals ook blijkt uit bovenstaande kaart is er sprake van een redelijk consistent beeld. Een gemiddelde weergave geeft zodoende een goed beeld van de luchtkwaliteit in de gemeente. Uit deze tabellen valt op te maken dat er sprake is van een zich voortzettende afname van de concentratie luchtverontreinigende stoffen. De rode lijn geeft de Europese grenswaarde, de grijze lijn de (voormalige) advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO).





De concentraties NO₂ en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) lagen gedurende de planperiode (2015-2020) ruimschoots onder de (wettelijke) grenswaarde. Voor wat betreft de concentratie PM₁₀ werd tot voorkort zelfs in nagenoeg heel de gemeente voldaan aan de WHO advieswaarde, inmiddels heeft de WHO haar advieswaardes echter verlaagd waardoor dit niet langer het geval is. De NSL rekentool geeft ook een prognose voor 2030 op basis van bekende trends en verwachte ontwikkelingen. Hieruit komt naar voren dat de ingezette daling zich naar verwachting zal voortzetten. Met name ten aanzien van NO₂ en PM_{2,5} ligt er echter nog een opgave om te voldoen aan de aangescherpte WHO advieswaarden.

Inwonerspanel

Om een beeld te krijgen bij de wijze waarop inwoners de aanpak van de luchtkwaliteit in Best de afgelopen jaren hebben ervaren, hebben we het inwonerspanel een enquête voorgelegd. We hebben in deze enquête vragen gesteld rondom het belang dat men hecht aan de aanpak van luchtverontreiniging, de perceptie van de kwaliteit van de lucht, bekendheid met maatregelen die we de afgelopen jaren hieromtrent genomen hebben en de mate waarin dit van invloed is op het eigen gedrag. Daarnaast hebben we in de enquête vragen gesteld over eventuele toekomstige maatregelen. Respondenten hadden bovendien de mogelijkheid om suggesties te doen met betrekking tot de koers van en maatregelen binnen het luchtkwaliteitsbeleid. Hier is volop gebruik van gemaakt.

De voornaamste conclusies uit de enquête:

Enige zorgen over de luchtkwaliteit

Bijna negen op de tien inwoners van de gemeente Best vindt aandacht voor luchtkwaliteit belangrijk. Net iets meer dan twee op de vijf maakt zich hier enige zorgen over, terwijl een derde zich niet zo veel zorgen maakt over de luchtkwaliteit. Met name 65-plussers maken zich veel zorgen over de luchtkwaliteit. Slechts één op de tien inwoners denkt dat de lucht in Best schoner is geworden sinds 2014. Bijna vier op de tien denkt dat lucht minder schoon of zelfs veel minder schoon is geworden sinds deze periode.

Bekendheid met uitgevoerde maatregelen laat te wensen over

Wanneer inwoners een elftal gemeentelijke acties voorgelegd kregen met de vraag welke ze kenden, gaven bijna negen op de tien inwoners aan bekend te zijn met het plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen. Maar slechts 38% van respondenten was op de hoogte van de ontwikkelingen rondom het meten van de lokale luchtkwaliteit en acties als 'winkel op de fiets' en 'groene voetstappen' waren nog maar bij respectievelijk 26% en 9% van de respondenten bekend.

Inwoners verplaatsen zich vaker te voet, per fiets of met het openbaar vervoer

Net iets minder dan de helft van de inwoners laat steeds vaker de auto staan om zich te voet, per fiets of met het openbaar vervoer te verplaatsen. Net iets meer dan een kwart van de inwoners doet dit soms en 14 procent wil dit gaan doen. Net iets meer dan acht op de tien inwoners wil geen auto met anderen delen. Wel wil 38 procent een schone auto kopen en heeft een kwart dit al gedaan. Twee op de vijf inwoners neemt al minder snel het vliegtuig voor vakantie-reizen, terwijl een derde dit wil doen om een eigen bijdrage te leveren aan een betere luchtkwaliteit.

Het volledige rapport is opgenomen in bijlage 2.

Wat hebben we gedaan?

In het uitvoeringsprogramma 2015-2020 is onderstaande lijst van maatregelen opgenomen:

UITVOERINGSPLAN 2015-2020			
	Maatregel	Wat zouden we doen?	Wat is er gebeurd?
Ruimtelijk beleid en wetgeving			
1	Toetsing ruimtelijke- en infrastructuurele plannen	Toetsen aan wettelijke regels en afweging maken over 'goede ruimtelijke ordening' volgens de Wet Ruimtelijke ordening met behulp van het stappenplan in de Handreiking	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Doorlopend ✓ Gedurende de planperiode consequent uitgevoerd.
2	Toetsing van industriële en agrarische bedrijven	Toetsen van de aanvragen om omgevingsvergunning aan wettelijke regels, toezicht op de regels	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Doorlopend ✓ Uit een steekproef is gebleken dat bij ontvangen aanvragen een luchtkwaliteitstoets heeft plaats gevonden.
Mobiliteit			
3	Verder verschoenen gemeentelijk wagenpark	Aanschaf elektrische auto's, deelauto, schone vrachtwagens	<ul style="list-style-type: none"> ✓ In 2018 zijn twee dienstauto's vervangen door elektrische voertuigen ✓ In 2020 is de dienstauto van de buitendienst vervangen door een elektrisch voertuig. ✓ Vanaf 2009 geschiedt de afvalinzameling m.b.v. inzamelvoertuigen op biogas. In 2019 is hier t.g.v. een aanbesteding een inzamelvoertuig op waterstof bijgekomen (zero-emission).
4	Uitbreiding aantal elektrische laadpalen	Aantal elektrische laadpalen uitbreiden van 4 naar 8	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Het aantal laadpalen is inmiddels uitgebreid naar 41 stuks met 77 laadplaatsen in totaal. ✓ 2,1% van de personenauto's in Best is elektrisch (FEV & PHEV).
5	Bevorderen (elektrische)fietsgebruik	Optimaliseren fietsroute netwerk (zoals de slowlane), fietsparkeer-voorzieningen en fietsbeweg-wijzering, een dialoog aangaan over oplaadpunten voor e-bikes	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Snelfietsroute wordt/ is uitgebreid met de route Eindhoven-Den Bosch (f2) en Breda-Tilburg-Eindhoven (f58) ✓ Lokale aansluitingen op de snelfietsroute zijn verbeterd (bijvoorbeeld de fietsbrug bij Ekkersweijer) ✓ Lokale fiets-infrastructuur is verbeterd (recent fietspaden ringweg en heidebrug)

			<ul style="list-style-type: none"> ✓ De Vleut is beter ontsloten voor fietsverkeer ✓ Verkeersveiligheid voor fietsverkeer is verbeterd ✓ We overleggen met prorail over opwaarderen fietsparkeervoorzieningen bij het station.
6	Bevorderen van gebruik Openbaar vervoer	HOV-ontsluiting van Best op regionale agenda, schone bussen, bushaltes toegankelijk maken	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Uitwerking van de HUBS (overstap op HOV of andere alternatieve vervoerswijzen) langs de A2, A58 en bij het station vindt momenteel plaats ✓ Bijna alle bushaltes zijn inmiddels toegankelijk gemaakt (gelijkvloerse instap)
7	Doorstroming autoverkeer verbeteren/optimaliseren	Monitoring intensiteitsontwikkeling Ringweg, capaciteitsuitbreidingen van div. kruispunten, onderhoud (VRI's)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Er zijn diverse maatregelen uitgevoerd ter verbetering van de doorstroming. Bijvoorbeeld kruising Ringweg- Koppelstraat (capaciteitsuitbreiding/ rotonde) en Ringweg-Bokvelden (VRI verwijderd) ✓ Er vindt een actief verkeerskundig beheer van de VRI's plaats zodat deze optimaal aansluiten op het huidige verkeersaanbod.
8	Auto- en vrachverkeer in- en naar het centrum ontmoedigen	Meer straten afwaarderen voor verkeer, een voorbeeld is de Hoofdstraat	✓ Door de afsluiting van de Hoofdstraat voor gemotoriseerd verkeer is het centrum verkeersluw en aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers gemaakt.
9	Sluipverkeer tegengaan en omrijden in wijken terugdringen	Maatregelen zodat het autoverkeer de daarvoor bedoelde (snel)wegen gebuikt.	✓ T.b.v. de verbreding van de A58 hebben we bijgedragen aan het project InnovA58
10	Vliegverkeer monitoren	Regiogemeenten trekken samen op aangaande de ontwikkelingen op Eindhoven Airport en de effecten daarvan.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ We nemen deel aan de Alderstafel en het CO-VM ✓ Invloed luchthaven op de regionale luchtkwaliteit is één van de speerpunten van het regionaal meetnetwerk
11	Overlast van zwaar militair lesverkeer tegengaan op bepaalde wegen	Opvolgen afspraken dat militair verkeer niet is toegestaan in 30 km zones.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Doorlopend ✓ Afgelopen periode hebben we relatief weinig klachten ontvangen hieromtrent
12	Vervoersmanagement bij bedrijven incl. thuiswerken	Stimuleren, ideeën aanreiken	✓ Brabant mobiliteitsnetwerk neemt het initiatief voor gesprekken met bedrijven (opdracht vanuit de MRE)
Communicatie			
13	Diverse acties om schoner vervoer te promoten	Carpoolen, autodelen, Schone (vracht) auto's Zuiniger rijden	<ul style="list-style-type: none"> X Gepland elektrisch proefrit evenement i.s.m. ANWB is vanwege corona geannuleerd. X Er zijn geen afspraken gemaakt met aanbieders van deelauto's. De enquêtes uit 2014 en 2021 doen vermoeden dat hier slechts beperkt behoefte aan is. Desondanks zijn er momenteel toch een aantal aanbieders van deelauto's actief in Best.
14	Communicatiecampagnes voor stimuleren fietsgebruik	<p>Groene voetstappen: een actie van 1 week, waarbij kinderen stickertjes verdienen als ze te voet, stappend of fietsend naar school gaan.</p> <p>Winkel op de fiets: een actie van enkele weken, als stimulans om de dagelijkse boodschappen met de fiets te doen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ De actie groene voetstappen is voor het laatst in 2016 uitgevoerd. ✓ De actie winkel op de fiets is voor het laatst in 2016 uitgevoerd.
Overige maatregelen			

15	Investeren in schonere energie en LED verlichting	Uitbreiding van LED-verlichting bv. toepassen bij sportvelden	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ruim 65% van de openbare verlichting is voorzien van LED. ✓ In 2021 is de veldverlichting bij sportpark de leemkuilen voorzien van LED
16	Duurzaam inkopen	Opvolgen dat gewerkt wordt volgens milieucriteria in inkoopbeleid (duurzaam inkopen)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Best heeft het manifest maatschappelijk verantwoord inkopen bekrachtigd. Duurzaamheid is zodoende in beginsel onderdeel van ons inkoopproces.
17	Zorgen voor meer groen langs wegen en scholen	Uitvoering geven aan groenbeleidsplan	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Doorlopend
18	Samenwerken met duurzaamheidsinitiatieven, regio gemeenten en andere overheden	Uitwisseling van kennis, kunde en ervaring, acties gezamenlijk oppakken	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Doorlopend ✓ Best duurzaam heeft in 2020 subsidie gekregen voor het uitgeven van fijnstof meters aan een aantal leden. ✓ We zijn toegetreden tot het Schone Lucht Akkoord ✓ We nemen deel in het regionaal meetnetwerk Zuidoost-Brabant
19	Voetpaden verbeteren	Dialogo over mogelijke knelpunten	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Klachten/ knelpunten worden behandeld door de projectgroep verkeer en vervoer.
20	Vervoer per schip promoten	Samen met de regiogemeenten onderzoekt de gemeente de mogelijkheid om voor transport van brandbaar afval naar de eindverwerker gebruik te maken van transport per schip.	<ul style="list-style-type: none"> X Vanwege het beëindigen van de collectieve inkoop afvalverwerking is hier niet langer mogelijkheid toe (juiste schaal ontbreekt).
21	Inzetten van elektrische bladblazers	Naast luchtverontreiniging produceren (benzine) bladblazers tevens behoorlijk wat geluid. Onderzocht wordt in hoeverre gebruik gemaakt kan worden van elektrische bladblazers.	<ul style="list-style-type: none"> X Elektrische bladblazers leveren momenteel helaas nog niet de functionele eisen die we hier vanuit onze bedrijfsvoering aan stellen.
22	Rommel stoken verbieden	Toezicht op art 5.33 van de APV: 'verbod afvalstoffen te verbranden of anderszins vuur te stoken (m.u.v. huishoudelijke kring)'	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Overlast meldingen worden opgevolgd ✓ Er wordt periodiek gecommuniceerd in Groeiend Best en op de website rondom 'verstandig stoken' ✓ We geven geen ontheffingen af voor het verbranden van snoeihout in het buitengebied, maar halen dit jaarlijks op.
Extra acties			
1	Snelheid op snelwegen		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Is inmiddels verlaagd naar 100km per uur in de dag- en vroege avondperiode.
2	Bewonersparticipatie		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Best Duurzaam heeft met subsidie van de gemeente een fijnstof meters gebouwd en verstrekt aan leden. Deze geven op termijn naar verwachting waardevolle inzichten en vergroten de betrokkenheid van bewoners.

Wat hebben we hiermee bereikt?

Het is niet eenvoudig om de effectiviteit van de uitgevoerde maatregelen te bepalen. De totale concentratie fijnstof en NO₂ is immers een optelsom van lokale emissies en emissies van elders. Daarnaast is een deel van de fijnstof concentratie niet toe te schrijven aan menselijk handelen, maar van natuurlijke oorsprong. Denk hierbij bijvoorbeeld aan zeezout en bodemstof.

Het RIVM is momenteel bezig met de ontwikkeling van een rekentool waarmee de effectiviteit van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit kunnen worden gekwantificeerd. Hier kunnen we momenteel echter helaas nog niet over beschikken. In het verleden maakten we gebruik van de SOLVE

maatregelenmix. Dit programma berekent de effecten die verkeersmaatregelen hebben op de lokale luchtkwaliteit. Aangezien mobiliteitsmaatregelen een voornaam aandeel vormen van het totaal programma, ontstond hiermee een aardig beeld van de effectiviteit hiervan. Het betreffende programma is echter verouderd en niet meer beschikbaar. Zodoende moeten we ons ten behoeve van deze evaluatie noodgedwongen beperken tot bovenstaande kwalitatieve beschrijving van de uitgevoerde maatregelen.

Naast de directe bijdrage die de diverse maatregelen hebben geleverd aan het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit gaat hier in veel gevallen ook een zeker indirect effect van uit. Hoewel uit de resultaten van de enquête naar voren komt dat slechts een klein deel van de inwoners zich door de uitgevoerde maatregelen gestimuleerd voelt om zelf ook maatregelen te nemen. Doet het feit dat een grote groep aangeeft al maatregelen te hebben genomen, steeds vaker de auto laat staan, kiest voor een schonere auto of minder vaak met het vliegtuig (wil) gaan, vermoeden dat dit indirect effect er wel degelijk is. Feit is in ieder geval wel dat dit effect vergroot kan worden door steviger in te zetten op communicatie en participatie.

Klachten en meldingen

Sinds begin 2019 worden klachten en meldingen rondom overlast van rook en luchtverontreiniging geregistreerd in de applicatie Fixie. Daarnaast ontvangen we sinds dit jaar klachten rechtstreeks vanuit de website van Stookwijzer. Voor 2021 tellen deze op tot een totaal van 57 stuks, overigens niet allemaal afkomstig van verschillende locaties. Het gaat hierbij met name om meldingen van overlast van houtrook afkomstig van tuinhaarden en kachels binnenshuis. De gemeente publiceert periodiek een artikel met tips over verstandig stoken. Ook op de website van de gemeente kunnen bewoners hier informatie over vinden.

Financiën

Bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma lucht is ervoor gekozen om het thema zoveel mogelijk te integreren in verwante beleidsterreinen. Het zwaartepunt voor wat betreft de uitvoering van de maatregelen lag zodoende bij de uitvoering van ons mobiliteits- en duurzaamheidsbeleid. De kosten voor de uitgevoerde maatregelen en projecten die hieruit zijn voortgekomen (en waarvan u hierboven een overzicht heeft gezien) vormen een integraal onderdeel van de projectbudgetten binnen de respectievelijke thema's. Verder uitvoering van en regievorming op het programma lucht heeft plaats gevonden binnen bestaande formatie en middelen. Er zijn zodoende geen additionele kosten gemaakt.

Conclusies

Zoals uit het voorgaande blijkt is er de afgelopen periode stevig werk gemaakt van het verbeteren van de luchtkwaliteit in Best. De integratie in andere beleidsterreinen heeft ertoe geleid dat er binnen het ambtelijk apparaat een collectief eigenaarschap voor het realiseren van de beleidsdoelstellingen rondom het verbeteren van de luchtkwaliteit wordt gevoeld.

Hoewel uit de cijfers van de NSL monitoringstool blijkt dat de afgelopen periode de luchtkwaliteit flink verbeterd is, ontbreekt het ons aan instrumenten om scherp te krijgen in hoeverre deze verbetering valt toe te schrijven aan de binnen dit programma uitgevoerde maatregelen. Een groot gemis omdat dit waardevolle inzichten kan geven in de effectiviteit van deze maatregelen en zodoende kan helpen om hierin de juiste keuzes te maken. Ten behoeve van de komende planperiode beschikken we over lokale meetgegevens vanuit regionaal luchtmeetnet (Aireas) waarvoor inmiddels 3 meetpunten in Best zijn ingericht. Daarnaast kunnen we terugvallen op een stukje 'citizen science'. Best Duurzaam heeft, ondersteunt met subsidie vanuit de gemeente, een flink aantal mobiele luchtmeters verspreid over de gemeente die ons eveneens waardevolle inzichten kunnen geven. Tenslotte kunnen we de komende periode beschikken over een door het RIVM ontwikkelde tool waarmee we de bijdrage van voorgenomen maatregelen kunnen doorrekenen.

De verwachting is dat we met voornoemde ontwikkelingen de komende planperiode slagvaardig werk kunnen maken van een verdere verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Met het oog op de ambitie van het door de gemeente bekrachtigde Schone Lucht Akkoord een zeer wenselijke ontwikkeling. Van belang is dat we hierbij steviger inzetten op communicatie zowel over de staat van de lokale luchtkwaliteit als over de maatregelen die we uitvoeren om de kwaliteit te verbeteren.

Bijlage 2; Rapport inwonerspanel, peiling luchtkwaliteit

[link](#)