

BIJLAGEN

- BIJLAGE 1: Handreiking luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen Noord-Brabant
- BIJLAGE 2: Evaluatie luchtkwaliteitsplan 2009
- BIJLAGE 3: Rekenresultaten NSL-monitoringstool
- BIJLAGE 4: Resultaten opiniepeiling 'Samenwerken aan een betere luchtkwaliteit!'

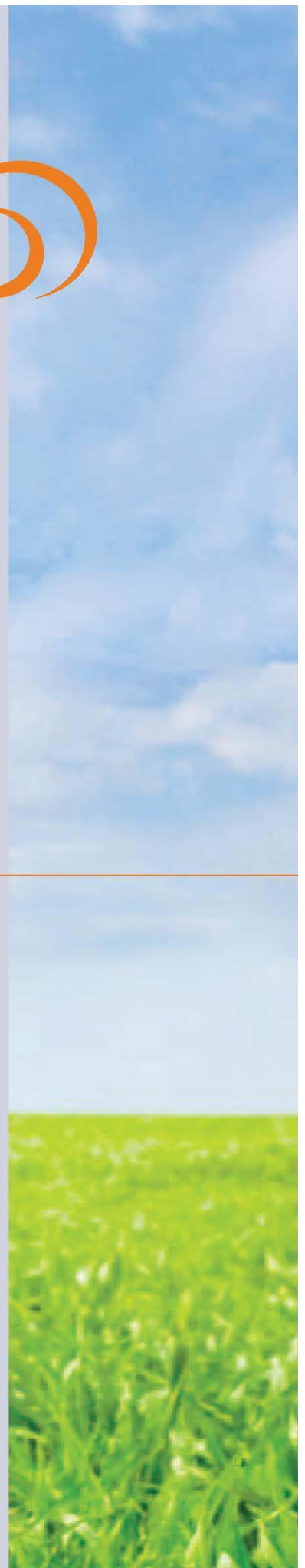


BIJLAGE 1:

HANDREIKING LUCHTKWALITEIT GEVOELIGE BESTEMMINGEN NOORD-BRABANT



**Handreiking luchtkwaliteit
gevoelige bestemmingen
Noord-Brabant**



Handreiking luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen Noord-Brabant

Het Bestuurlijk B5 Milieu heeft in september 2012 het Plan van Aanpak Gezonde Luchtkwaliteit vastgesteld. Eén van de acties die we daarin hebben afgesproken is het maken van deze handreiking voor gevoelige bestemmingen in onze provincie Noord-Brabant.

Bijlagen:

Bijlage 1: Brief staatssecretaris Atsma 24 april 2012

Bijlage 2: Ligging drukke wegen per gemeente

Bijlage 3: Stappenplan ruimtelijke procedure

In opdracht van	Bestuurlijk B5 Milieu
Opgesteld door	Werkgroep Gezonde Luchtkwaliteit
Datum	18 maart 2014
Status	Versie 9, definitief

Luchtkwaliteit en gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. Hierin staat wanneer gevoelige bestemmingen mogen worden gevestigd in de buurt van rijkswegen en provinciale wegen.

Doel van wetgeving en beleid op het gebied van luchtkwaliteit is het creëren van een gezonde leefkwaliteit voor iedereen. Centraal daarbij staat momenteel het tijdig halen van normen voor NO₂ (stikstofdioxide), PM₁₀ (fijnstof met een diameter tot 10 micrometer) en PM_{2,5} (fijnstof met een diameter tot 2,5 micrometer) in 2015. Ondertussen is echter het inzicht ontstaan dat deeltjes, die veel kleiner zijn dan de genormeerde PM₁₀, de gezondheid van burgers schaden. Er zijn aanwijzingen dat ultrafijnstof (PM_{0,1}) en roet tot de meest schadelijke fracties van fijnstof behoren. Voor dit type stof bestaat echter geen norm. Daarbij betekent het halen van de normen voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} niet per definitie dat er geen risico's meer zijn op gezondheidseffecten ten gevolge van blootstelling aan luchtverontreiniging. Ook onder de normen treden namelijk nog gezondheidseffecten op. Het dalen van de concentraties van genormeerde stoffen hoeft bovendien niet te betekenen dat de gezondheidseffecten evenredig afnemen. Bijvoorbeeld omdat het aandeel ultrafijnstof en roet niet afneemt.

Roet en ultrafijnstof ontstaan bij verbrandingsprocessen. Daarnaast is er nog minuscule slijtageslijpsel, afkomstig van remvoeringen en banden. Omdat wegverkeer de belangrijkste bron is in een stedelijke omgeving, zijn deze concentraties vooral rond drukke wegen sterk verhoogd. Uit onderzoeken is eerder naar voren gekomen dat vooral bewoners van drukke straten, en kinderen die nabij drukke wegen naar school gaan, een grotere kans hebben op luchtwegproblemen. VNG vraagt niet voor niets om terughoudendheid bij het bouwen van gevoelige bestemmingen rond drukke wegen, ongeacht of er sprake is van overschrijding van vastgestelde normen. Ook de GGD stuurt hier al jaren op aan. Het Longfonds adviseert bepaalde afstanden aan te houden bij nieuwe gevoelige bestemmingen.

Het landelijke Besluit Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) is bedoeld voor de bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor luchtvervuiling: kinderen, ouderen en zieken. Het besluit beschrijft op welke afstand van de weg een gevoelige bestemming moet komen in geval van hoge concentraties vervuilde stoffen in de lucht. Namelijk op 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter aan weerszijden van provinciale wegen.

Dit landelijke besluit uit 2009 vinden wij nog niet voldoende bescherming geven voor deze gevoelige groepen in Noord-Brabant. Er staat immers niets in over drukke binnenstedelijke wegen waar de lucht ook sterk vervuild kan zijn. En bij provinciale wegen en in algemene zin beperkt het beleid zich tot grenswaarden in plaats van gezondheidseffecten in bredere zin.

Daarom breiden we dit besluit uit met provinciale wegen in ruimere zin, en met drukke gemeentelijke wegen in vooralsnog 6 Brabantse steden (Best, Breda, Den Bosch, Eindhoven Helmond en Tilburg.) Dit ligt in de lijn van de brief van Staatssecretaris Atsma (Bijlage 1) waarin hij stelt dat de vestiging van gevoelige bestemmingen op lokaal niveau beoordeeld moet worden.

Deze handreiking past binnen een goede ruimtelijke ordening. In de Wet ruimtelijke ordening staat immers dat bij het huisvesten van een gevoelige bestemming gelet moet worden op blootstelling aan verhoogde concentraties luchtverontreinigende stoffen. Door onderzoek te doen naar de luchtkwaliteit op de locatie voor een gevoelige bestemming, geven we dus invulling aan een goede ruimtelijke ordening.

Doel van deze handreiking in ruime zin is dat de locatie van gevoelige bestemmingen zorgvuldig wordt beschouwd. Dat doen we door verder te kijken dan alleen normen en cijfers en elkaar en collega's bewust te maken van de mogelijkheden voor gevoelige groepen in de buurt van drukke wegen. We moeten altijd onderzoeken of er geen andere, gezondere locatie binnen het plangebied mogelijk is. Dat geldt in het bijzonder voor nieuwe situaties omdat er dan nog mogelijkheden zijn om flexibel om te gaan met de ruimte. Bij uitbreiding of wijziging van een bestaande bestemming voor een gevoelige groep, is er minder vrijheid. Maar ook dát is een goed moment om bewust te onderzoeken op welke manier we gevoelige groepen kunnen beschermen tegen luchtverontreiniging. Het gaat uiteindelijk niet om het beperken van een bouwopgave, maar om het beschermen van de gezondheid van de gebruikers van de bestemming. En dan voornamelijk de gezondheid van kwetsbare groepen.

Deze handreiking gaan we actief gebruiken bij ruimtelijke plannen en delen we met andere gemeenten. Namens de GGD en de gemeenten Best, Breda, Den Bosch, Eindhoven, Helmond en Tilburg bieden we bovendien onze steun en expertise aan bij ruimtelijke plannen voor gevoelige groepen.

Met gevoelige groepen bedoelen we -net als in het landelijke besluit- mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigde stoffen, bijvoorbeeld kinderen, ouderen en zieken. Als gevoelige bestemmingen gelden gebouwen voor basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis of verpleegtehuis. Hieronder vallen ook overige gebouwen die dezelfde functie hebben als hiervoor omschreven. Het gaat dan om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten. Van doorslaggevend belang is de voorziene functie van het gebouw en het bijbehorende terrein. In deze handreiking worden -net als in het landelijke besluit- ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties *niet* als gevoelige bestemming gezien.

Gevoelige bestemmingen in Noord-Brabant

Komen provinciale wegen of drukke gemeentelijke wegen voor in het plangebied? Dan gelden de volgende kaders:

Provinciale wegen

Binnen een afstand van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, mogen geen nieuwe gevoelige bestemmingen in de eerstelijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) van 2009 in die zin dat deze randvoorwaarde geldt, los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding van grenswaarden.

Drukke gemeentelijke wegen

Bij drukke gemeentelijke wegen binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg, mogen geen nieuwe gevoelige bestemmingen in de eerstelijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Met drukke wegen bedoelen we: wegen met ca. 10.000 motorvoertuigen of meer per etmaal. Dat zijn bijvoorbeeld stroomwegen, gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Ook kan het gaan om ontsluitingswegen, wegen met relatief veel doorgaand verkeer. Welke specifieke wegen per gemeente gelden als drukke wegen, zie je in bijlage 2: drukke wegen gemeenten.

Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) en geldt eveneens los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding van grenswaarden.

Verantwoordelijkheid projecteigenaren

Is er geen enkele andere mogelijkheid dan gevoelige bestemming toch dicht bij de weg te plaatsen dan gewenst? Dan moet dat met zorgvuldigheid worden toegelicht. Projecteigenaren zijn in dat geval verplicht *aanvullend gezondheidskundig* advies in te winnen met het oog op het nemen van mogelijke aanvullende maatregelen. Dat kan bij de GGD.

Belangrijkste boodschap daarbij is dat projectleiders dienen te handelen vanuit eigen verantwoordelijkheid en met creativiteit zoeken naar de best haalbare oplossingen. Denk dan aan oriëntatie en indeling, luchtinlaat aan onbelaste zijde, verblijfgebied in buitenlucht aan onbelaste zijde, of bijvoorbeeld extra groen tussen bron en bouwplan.

Stappenplan als hulpmiddel

Bijlage 3 is een landelijk stappenplan voor procedures ruimtelijke plannen. Dit stappenplan kan als hulpmiddel dienen bij de toetsing van nieuwe plannen aan deze handreiking.

INWERKINGTREDING

Deze beleidsregel is in de vergadering van 8 juli 2014 door het college vastgesteld, op 15 juli 2014 in Groeiend Best gepubliceerd en op 16 juli 2014 in werking getreden.

Best, 15 juli 2014



Drs. A.G.T. van Aert
Burgemeester



mevr. Drs. C.M.M. Noordman
gemeentesecretaris

BIJLAGEN

BIJLAGE 1:

Brief staatssecretaris Atsma 24 april 2012

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-5
2597 JE Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 6000
F 070-456 1111

Orgaankennmerk
IENM/BSK-2012/5770B

Bijlage: 2

Datum 24 april 2012
Betreft Informatie naar aanleiding van het AO Leefomgeving 29
februari 2012

Geachte voorzitter,

Op 29 februari 2012 heb ik met uw vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu een Algemeen Overleg Leefomgeving gehad. Hierin heb ik toegezegd de Kamer op een aantal punten van informatie te voorzien. Dit betreft het beantwoorden van twee openstaande vragen van lid Leegte (VVD), het toesturen van informatie rondom de roetindicator, een overzicht van de stand van zaken rondom een aantal gevoelige bestemmingen naar aanleiding van een brief van het Astma Fonds en het toesturen van een aantal diagrammen met daarin informatie over de opbouw van de achtergrondconcentraties van stikstofdioxide en fijn stof. In deze brief zal ik op deze punten ingaan.

Vragen lid Leegte en informatie over de roetindicator

De heer Leegte (VVD) heeft in het debat gevraagd om meer informatie over de rol van normen in het luchtkwaliteitsbeleid. Hij wil graag op de hoogte worden gehouden van ontwikkelingen in het onderzoek bij het RIVM die ons kunnen helpen bij een beter beleid dat stuur op normen. Hij vraagt ook om mijn visie op normering zoals omschreven in het artikel in de Volkskrant van 29 februari 2012, dat vooral in gaat op de fijn stof deeltjes. Daar staat o.a. dat ongeveer de helft van fijn stof deeltjes een natuurlijke oorsprong heeft en minder schadelijk is, terwijl de roetdeeltjes die deel uitmaken van fijn stof duidelijk een risico meebrengen op schade voor de gezondheid. Daarom is er een roep om roet afzonderlijk te meten, zodat beter inzicht wordt verkregen in de gezondheidswinst van verkeersmaatregelen.

In het luchtkwaliteitsbeleid gelden normen voor meerdere stoffen. Omdat de concentraties fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) in bepaalde delen van Nederland hoog zijn en daardoor in bepaalde regio's tot problemen leiden, is het beleid specifiek gericht op deze twee stoffen. Door het vaststellen van grenswaarden voor deze stoffen op Europees niveau, zijn alle lidstaten verplicht er voor te zorgen dat aan de normen wordt voldaan en daarmee blootstelling aan luchtverontreiniging door deze stoffen wordt beperkt. Een aanzienlijk deel van de verontreiniging komt uit het buitenland, een Europese norm is dus belangrijk. Er zijn meerdere bronnen die bijdragen aan de hoge concentraties. Binnen Nederland is verkeer de belangrijkste bron bij stikstofdioxide. Bij fijn stof zijn de belangrijkste bronnen bodemstof, zeezout en het buitenland (zie ook bijlage II).

Op dit moment gelden zowel fijn stof als stikstofdioxide nog steeds als de beste indicatoren die beschikbaar zijn om de luchtkwaliteit te beoordelen. Uiteraard staat de wetenschap niet stil en houdt het RIVM ons op de hoogte van de ontwikkelingen. Zodra er relevante veranderingen in zicht zijn, zal ik de Kamer daar uiteraard over informeren. Informatie is ook te vinden op de website van het RIVM.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
JENM/BSK-2012/57706

Ik heb u in mijn brief van 14 november 2011 (TK 2011-2012, 30 175, nr. 126) op de hoogte gesteld van het onderzoek dat het afgelopen jaar is gedaan naar de toegevoegde waarde van roet als indicator voor de gezondheidseffecten van fijn stof. Dat sluit aan bij het artikel in de Volkskrant. Fijn stof is een mix van deeltjes die sterk kunnen verschillen en afkomstig zijn uit vele bronnen. Dichtbij drukke wegen is het aandeel van roet in fijn stof groter dan elders. Uit gezondheidsonderzoek van het RIVM en de Universiteit Utrecht blijkt nu dat roetdeeltjes sterk met gezondheidseffecten zijn verbonden. Bij veel wegverkeer, als roet in hoge concentraties aanwezig is, kunnen juist verkeersmaatregelen gezondheidswinst opleveren. Een concentratiedaling in roet wijst op een groter positief effect voor de gezondheid dan dezelfde concentratiedaling in fijn stof. Als het effect van verkeersmaatregelen op de concentratie van roet kan worden berekend, dan ontstaat een handvat om maatregelen onderling te vergelijken en te kiezen voor die met het grootste positieve effect voor de gezondheid.

Op dit moment ontbreekt de mogelijkheid voor gemeenten om op basis van modelberekeningen te voorspellen wat de invloed zal zijn van maatregelen op de roetconcentratie. Graag wil ik de ontwikkeling van lokaal luchtkwaliteitsbeleid ondersteunen. Daarom heb ik TNO en RIVM gevraagd om te verkennen of er voldoende kennis aanwezig is om berekening van de lokale roetconcentratie mogelijk te maken. Dit voorjaar zal door het RIVM een set van invoergegevens worden gepubliceerd (roet emissiefactoren voor het wegverkeer en achtergrondconcentratiekaarten) waarmee met name de bijdrage van het wegverkeer aan de roetconcentratie kan worden berekend. Daarbij dient wel te worden aangetekend dat de gegevens – en daarmee de rekenresultaten – in deze fase nog een sterk indicatief karakter hebben. Ik verwacht dat de komende jaren de onderbouwing van deze basisgegevens zal kunnen worden versterkt doordat het bestand van beschikbare meetgegevens wordt uitgebreid. De "eerste generatie" invoergegevens voor roetberekeningen, die binnenkort beschikbaar worden gesteld, biedt lokale overheden de mogelijkheid om de meerwaarde van de roetindicator bij de onderbouwing van lokaal luchtkwaliteitsbeleid nader te verkennen.

Aangezien er in fijn stof ook andere deeltjes zitten dan roet die schadelijk zijn voor de gezondheid, kan de normstelling voor fijn stof niet worden vervangen door normen voor roet. Aanvullende normstelling voor roet is een aangelegenheid waarover internationaal in EU-kader besluitvorming zal moeten plaats vinden. De Europese Commissie is in 2011 gestart met een evaluatie van het luchtkwaliteitsbeleid, uitmondend in een mogelijke herziening van de luchtkwaliteitsnormen in 2013. In dat kader heeft de Europese Commissie de WHO gevraagd niet alleen de bestaande normen voor fijn stof en stikstofdioxide te evalueren, maar ook na te gaan of de beschikbare wetenschappelijke kennis voldoende is om specifieke fracties binnen fijn stof, zoals roet, apart te beschouwen. Op basis van de reactie van de WHO moet in de EU bezien worden of aanvullende normstelling wenselijk en mogelijk is. Het tot stand brengen van normstelling is een traject van vele jaren.

Pagina 2 van 4

In de komende jaren zullen de roetemissies van het wegverkeer door het schoner worden van de auto's aanzienlijk afnemen. Een roetnorm komt daardoor mogelijk als mosterd na de maaltijd. Daarom acht ik het zinvol om juist nu - ook zonder aanwezigheid van een norm - te verkennen of de roetindicator gemeenten tot hulp kan zijn, op zodanige wijze dat de gezondheidsaspecten zo goed mogelijk worden meegewogen. Dat kan worden gebruikt bij de keuze van maatregelen en bij het maken van keuzes op gebied van ruimtelijke ordening, zoals het kiezen van locaties voor gevoelige bestemmingen.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ops kenmerk
IENM/BSK-2012/57708

Ik verwacht hiermee zowel de kamer voldoende te hebben bericht over roet ,als indicator voor de effecten van lokale luchtkwaliteitsmaatregelen, alsmede de vragen van de heer Leegte te hebben beantwoord.

Gevoelige bestemmingen

Het Astma Fonds heeft uw vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu vóór het AO van 29 februari 2012 een brief gestuurd. Hierbij had zij een lijst gevoegd van 16 locaties (gemeenten) met scholen op relatief korte afstand van een rijksweg of provinciale weg. De 16 locaties zijn aangegeven in bijlage I. Voor de locaties op de lijst van het Astma Fonds geldt dat het deels gaat om - besluitvorming over - nieuw te bouwen scholen en deels om situaties waarin sprake is van al bestaande scholen die te maken krijgen met een in de toekomst nieuw aan te leggen, uit te breiden ofwel aan te passen weg.

Ik heb toegezegd om de Kamer te informeren over de stand van zaken betreffende de scholen op deze locaties. Het Astma Fonds heeft nadien, in een brief aan uw commissie op 26 maart 2012 en aan mijzelf in afschrift op 27 maart 2012, opnieuw aangegeven dat zij voorstander blijft van zones langs zowel rijks- als provinciale en gemeentelijke wegen waarin geen nieuwe scholen worden gebouwd met als terugvaloptie dat er in ieder geval bij de bouw van gevoelige bestemmingen in die gebieden sprake zou moeten zijn van een verplicht GGD advies. Ook hierop zal ik nader ingaan.

Alleen de situaties van nieuwbouw van een school vallen onder de werkingssfeer van het Besluit gevoelige bestemmingen. Dit is recentelijk ook in jurisprudentie bevestigd. Voor de locaties met scholen op de lijst van het Astma Fonds waar sprake is van nieuwbouw zijn in bijlage I de jaargemiddelde concentraties fijn stof en stikstofdioxide in 2011 aangegeven die berekend zijn in de meest recente monitoring van het NSL. Uit deze monitoring blijkt dat op alle locaties in 2011 aan de grenswaarden wordt voldaan. Voor situaties waarbij sprake is van de aanleg, uitbreiding of reconstructie van een weg in de nabijheid van bestaande scholen of andere gevoelige bestemmingen dient door middel van berekeningen of aan de hand van het NSL te worden aangetoond dat wordt voldaan aan de normen voor fijn stof en per 2015 aan de normen voor stikstofdioxide.

Zowel in de situaties van nieuwbouw van scholen als in de situaties van een nieuw aan te leggen of uit te breiden weg kan ik gelukkig constateren dat wordt voldaan aan de normen voor fijn stof en stikstofdioxide. Nadere analyse van het overzicht, verder aangevuld bij de brief van het Astma Fonds aan uw commissie van 26 maart 2012, leert mij bovendien, dat rondom de besluitvorming voor de bouw van scholen veel verschillende belangen een rol spelen. Dit sterkt mij opnieuw in mijn beoordeling dat het volstaat om van rijkswege te eisen dat voldaan dient te worden aan het Besluit gevoelige bestemmingen en dat de verdere afweging van deze belangen door het lokaal bestuur dient te worden gemaakt.

In mijn twee brieven aan de Tweede Kamer in het voorjaar van 2011 heb ik verschillende manieren aangegeven waarop gemeenten ervoor kunnen zorgen dat gezondheid een prominente plek krijgt bij deze afweging. Die worden inmiddels bij gemeenten onder de aandacht gebracht oa. via de website en speciale Informatiedagen van Infomil. Tegelijk leert de analyse van deze locaties mij dat in veel gevallen het betrekken van de GGD leidt tot extra kwaliteit: er is extra aandacht voor het binnenklimaat, aspecten als geluid en een goede verkeersafwikkeling rond de school.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IHR/BSK-2012/57708

Tijdens het VAO Leefomgeving van 27 maart 2012 hebben lid Jansen (SP) en lid Van Gent (Groen Links) een motie Ingediend waarin de regering wordt verzocht om te bevorderen dat gemeenten GGD-advies inwinnen over de aan de lokale luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidseffecten bij ruimtelijke ordeningsplannen voor gevoelige bestemmingen en de Kamer hierover voor 1 juni 2012 te informeren (TK 2011-2012, 30 175, nr. 136). Uw Kamer heeft deze motie op 3 april 2012 aangenomen. Ik ondersteun dat gemeenten een zorgvuldige afweging van belangen moeten maken, waarvan gezondheid er een is. De GGD kan hier, zoals hierboven besproken, een belangrijke rol in vervullen. Ik zal in een komend Bestuurlijk Koepeloverleg, wat ik voer met IPO, SkVV, UvW en VNG, gemeentes dan ook uitdrukkelijk oproepen om de GGD te betrekken bij besluitvorming over scholen en andere gevoelige bestemmingen.

Diagrammen over de opbouw concentraties NO₂ en PM₁₀ in Nederland en twee regio's

U vindt de diagrammen, welke ik in het AO van 29 februari 2012 heb aangehaald, in bijlage II. Deze diagrammen geven de herkomst van stikstofdioxide en van fijn stof voor het jaar 2010 gerelateerd aan verschillende broncategorieën weer. Opvallend is het aandeel uit het buitenland en het aandeel van verkeer, waarbij in de grensstreken het aandeel uit het buitenland domineert maar bv. in de regio Amsterdam/Haarlem verreweg de grootste bron is. Voor fijn stof valt op dat meer dan de helft uit natuurlijke bronnen afkomstig is (bodestof, zeezout), daarna het buitenland een belangrijke bron is, met name weer in de grensstreken, en de bijdrage van verkeer beperkter is, maar wel, samen met landbouw, de grootste van de niet-natuurlijke bronnen in Nederland vormt.

Ik verwacht u hiermee voldoende te hebben bericht over een aantal openstaande punten naar aanleiding van het Algemeen Overleg Leefomgeving en aan mijn toezeggingen op dat punt te hebben voldaan.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Joop Atsma

BIJLAGE 2:

Drukke wegen gemeenten

DRUKKE WEGEN

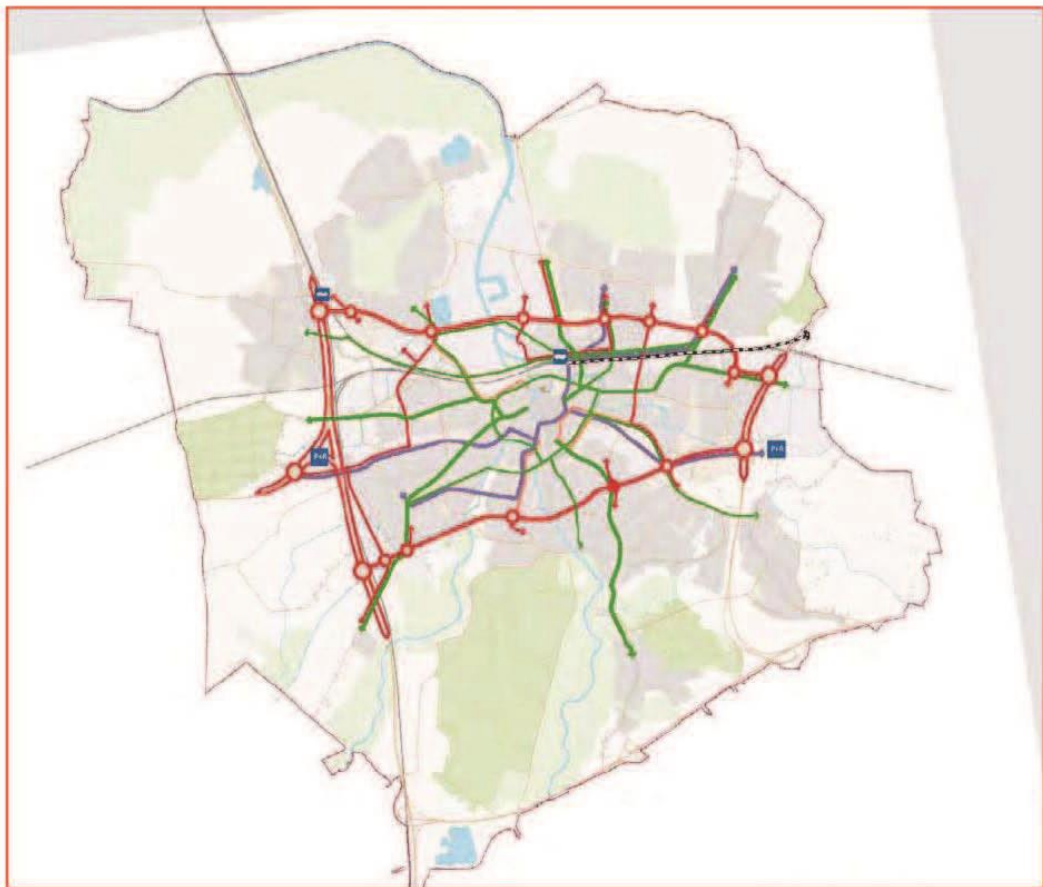
GEMEENTE BEST

Voor de gemeente Best betreffen de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen type 1 en type 2 drukke wegen. De stroomwegen zijn gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge (gemiddelde) snelheid. De gebiedsontsluitingswegen betreffen wegen die er enerzijds op zijn gericht het verkeer zo snel mogelijk op het stroomwegennet te krijgen, anderzijds dienen zij ertoe gebieden als woonwijken en bedrijventerreinen vlot te ontsluiten.

DRUKKE WEGEN

GEMEENTE BREDA

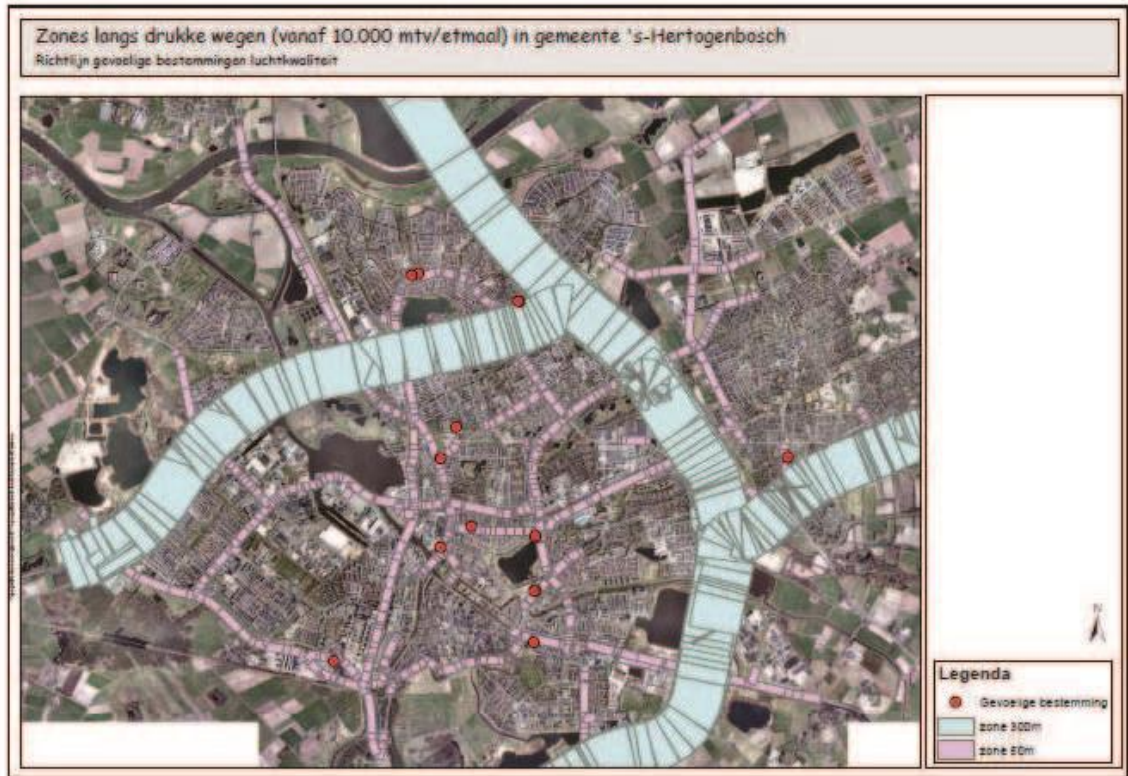
Voor de gemeente Breda worden de stadsontsluitingswegen en de secundaire stadsontsluitingswegen gezien als drukke wegen. Onderstaande afbeelding is een concept-afbeelding die dit jaar zal worden herzien. De nieuwe afbeelding zal onderstaande afbeelding te zijner tijd vervangen.



Eindbeeld van de MAB

Gemotoriseerd verkeer

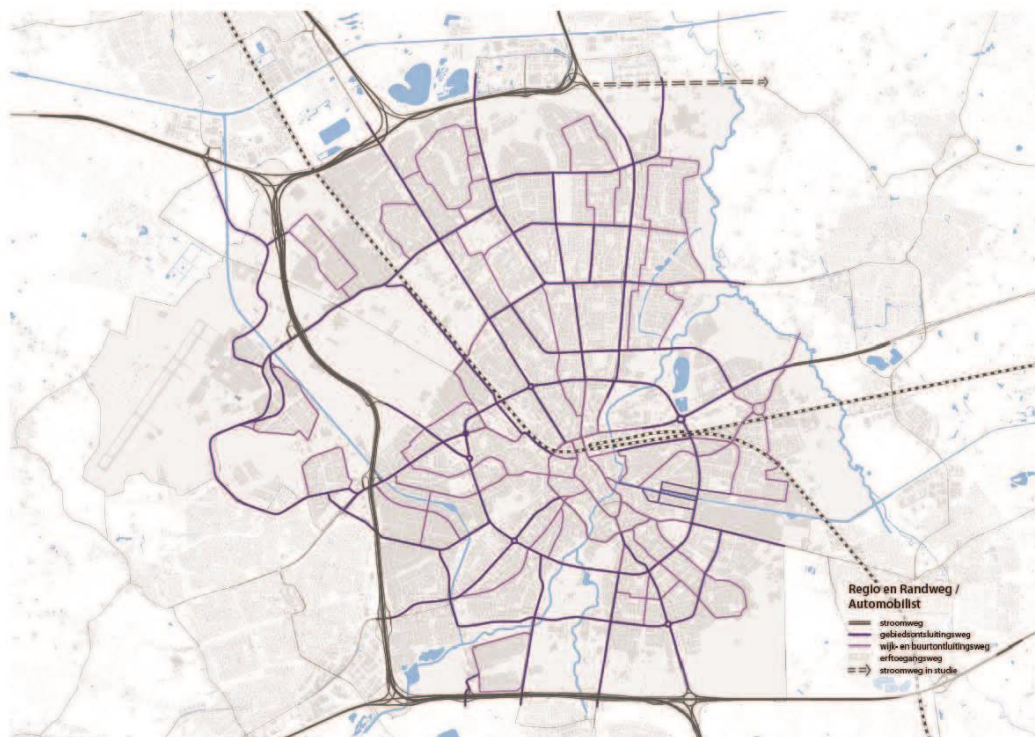
-  landelijk wegennet
-  stadsontsluiting
-  secundaire stadsontsluiting
-  inprikkers naar centrum
-  ongelijkvloerse kruising
-  gelijkvloerse kruising



DRUKKE WEGEN

GEMEENTE EINDHOVEN

Voor de gemeente Eindhoven worden de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen bedoeld als drukke wegen. De stroomwegen zijn gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge (gemiddelde) snelheid. De gebiedsontsluitingswegen betreffen wegen waarop verkeer voorkomt dat een doorgaand karakter heeft ten opzichte van het gebied waarin de ontsluitingsweg ligt.

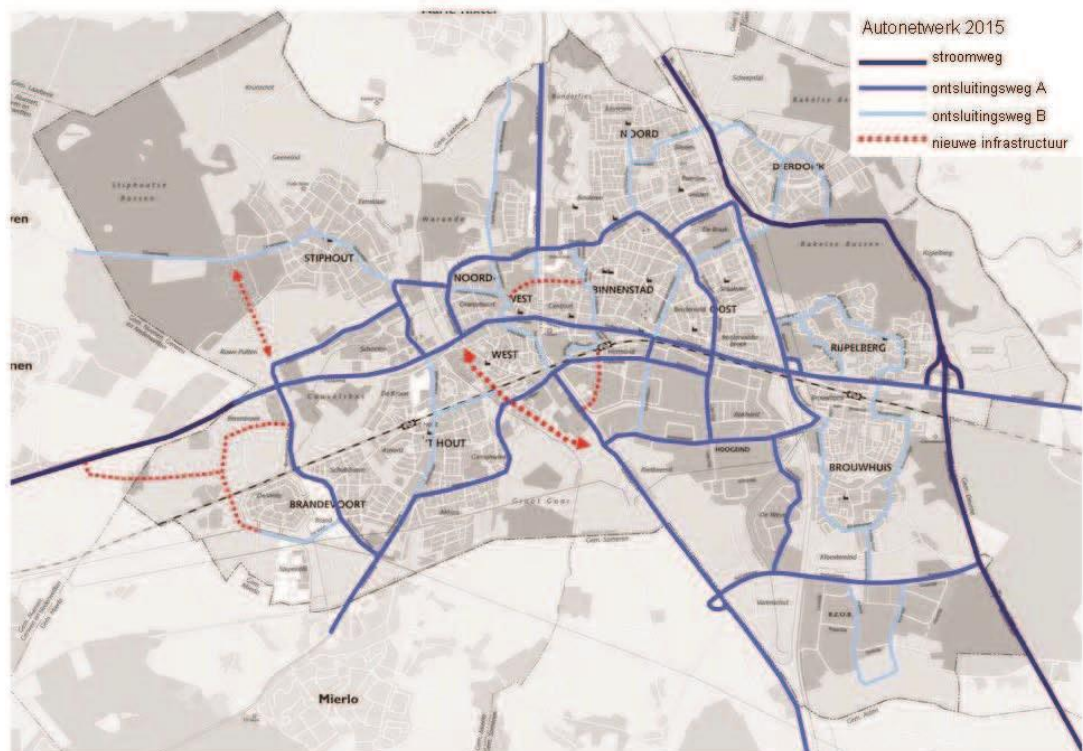


Voor de gemeente Helmond worden de stroomwegen en ontsluitingswegen A bedoeld als drukke wegen. De stroomwegen zijn gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge (gemiddelde) snelheid. De ontsluitingswegen A betreffen wegen waarop verkeer voorkomt dat een doorgaand karakter heeft ten opzichte van het gebied waarin de ontsluitingsweg ligt.

Wegennet Helmond: Huidige Autonetwerk



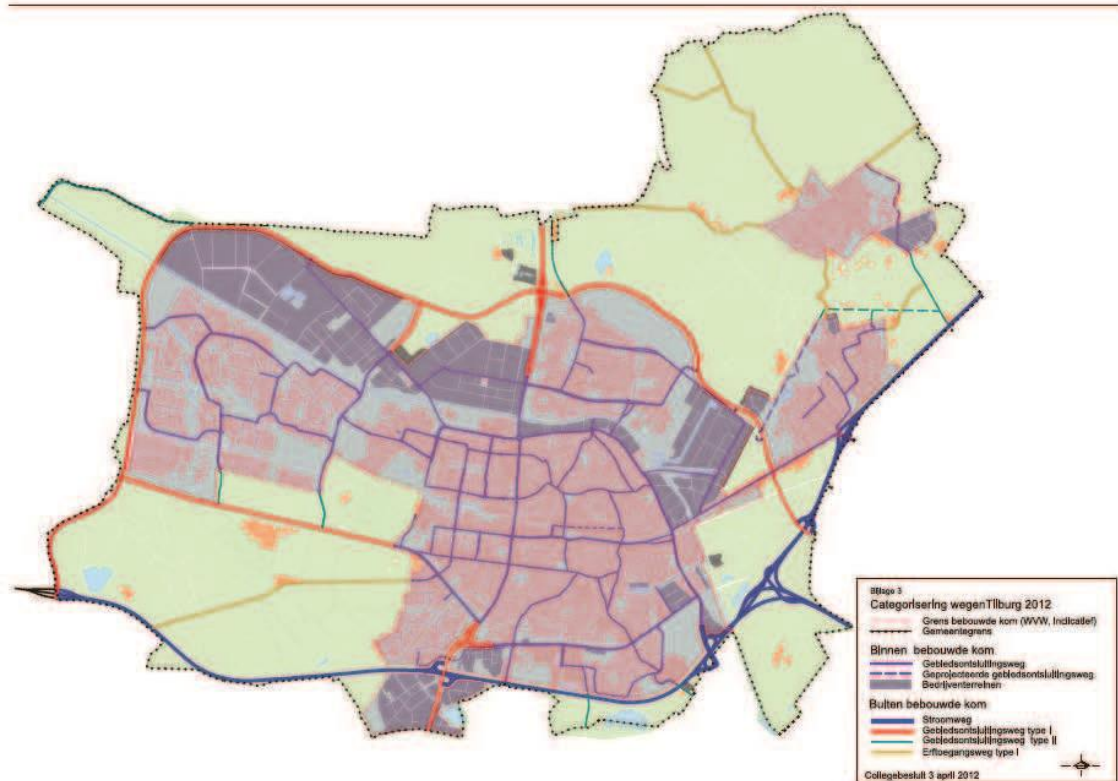
Wegennet Helmond: Toekomstig Autonetwerk



DRUKKE WEGEN

GEMEENTE TILBURG

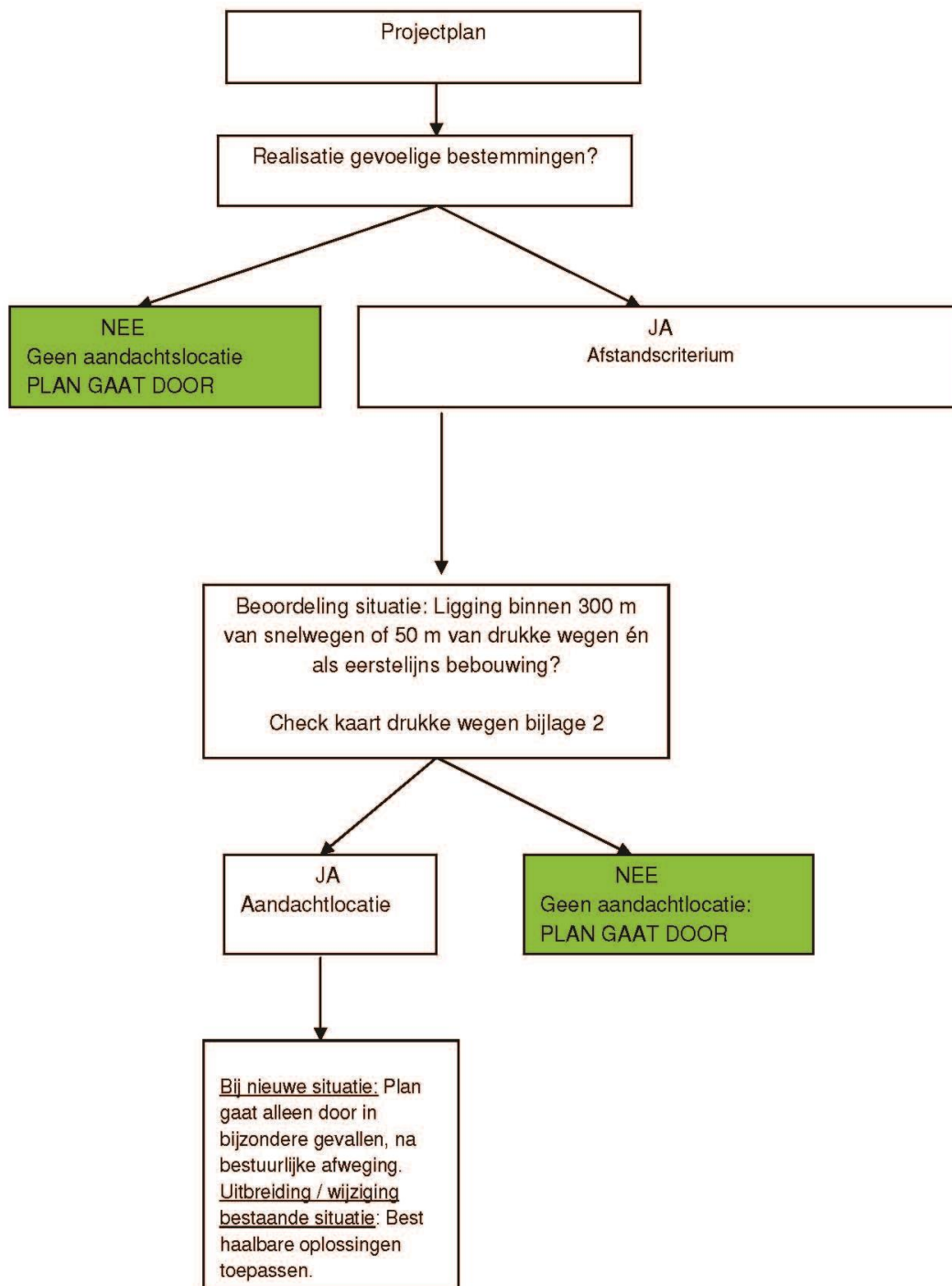
Voor de gemeente Tilburg worden de gebiedsontsluitingswegen bedoeld als drukke wegen.



BIJLAGE 3:

Stappenplan RO procedure

Stappenplan procedures ruimtelijke plannen handreiking gevoelige bestemmingen



BIJLAGE 2:

EVALUATIERAPPORT LUCHTKWALITEITSPLAN 2009

1. Afgelopen jaren is gewerkt aan een betere Luchtkwaliteit.

Op regionaal, nationaal en internationaal niveau is er aandacht voor de aanpak van luchtverontreiniging. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een samenwerkingsprogramma van de Rijksoverheid en lokale overheden om de luchtkwaliteit te verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid. Sinds 2010 vindt jaarlijks een monitoring plaats van het NSL. Daarin wordt de ontwikkeling van de luchtkwaliteit gevolgd en wordt de uitvoering van de maatregelen en projecten, die zijn opgenomen in het NSL, bijgehouden. Ten behoeve van deze monitoring worden berekeningen uitgevoerd met de Monitoringstool.

Ook de gemeente Best heeft, na vaststelling van het Luchtkwaliteitsplan in 2009, maatregelen genomen en acties uitgevoerd en zo een (bescheiden) bijdrage geleverd aan een betere luchtkwaliteit.

2. Wat wilden we bereiken?

- Het blijven voldoen aan de wettelijke normen en het bereiken van een afname van de concentraties luchtverontreiniging, waaraan de bewoners van Best worden blootgesteld.
- Het vergroten van de bewustwording bij burgers en bedrijven over hun eigen bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het bewerkstelligen van een gedragsverandering.
- Het borgen dat luchtkwaliteit structureel wordt meegenomen in de besluitvorming omtrent ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen ten aanzien van wonen en werken.

Momenteel voldoet de gemeente aan de wettelijke normen van luchtkwaliteit. De monitoringstool van de NSL geeft inzicht in de luchtkwaliteit, ook voor Best. Dit is te zien op de NSL kaart, die is te vinden op www.nsl-monitoring.nl. In bijlage 3 staat een grafische weergave van de rekenresultaten voor NO₂ voor de jaren 2009, 2013, 2015 en 2020 voor de gemeente Best en omgeving. Voor (ultra)fijnstof PM₁₀ en PM_{2,5} leveren de berekende waarden geen overschrijding op van de normen en zijn daarom in deze bijlage niet opgenomen.

3. Wat hebben we gedaan?

3.1. Inleiding

Reeds uit het Inventarisatierapport Luchtkwaliteitsplan 2008 bleek dat het spoor, de scheepvaart en het vliegveld maar een kleine invloed hebben op de luchtkwaliteit. De belangrijkste bron van luchtverontreiniging in de gemeente Best is het autoverkeer. Er zijn diverse (verkeers)maatregelen getroffen die een bijdrage hebben geleverd aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Tevens zijn er communicatiecampagnes gevoerd en is het meewegen van het aspect luchtkwaliteit bij ruimtelijke en infrastructurele plannen in de gemeentelijke organisatie ingebed.

In onderstaande paragrafen wordt beschreven welke maatregelen zijn uitgevoerd in de periode 2009 tot heden.

De maatregelen zorgen niet alleen voor minder uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in de gemeente Best, maar dragen ook bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de omgeving.

3.2. Gemeentelijke organisatie

3.2.1 Het schoner maken van ons eigen gemeentelijk wagenpark

De gemeente kijkt bij vervanging van bedrijfsauto's naar de mogelijkheid om op alternatieve schonere brandstoffen over te stappen. Als dat niet mogelijk is, wordt de schoonste variant gekozen. Inmiddels heeft de gemeente 6 bestelauto's die op aardgas rijden en zijn er 5 vracht-/bestelauto's die aan de Euro 5/EEV (Enhanced environmentally friendly vehicles) normering voldoen, evenals de veegwagen.

De aardgasauto's hebben het afgelopen jaar 40.000 km gereden en nemen daarmee ongeveer 40% van het totaal aantal gereden kilometers voor hun rekening. Daarmee stoten ze in vergelijking met dieselauto's ongeveer 1000 kg CO₂ (12%) minder uit. De uitstoot van fijnstof en NO_x is helemaal substantieel gedaald en bedraagt nog maar 4% resp. 5% van de hoeveelheid met vergelijkbare dieselauto's.

	CO ₂	Fijnstof	NO _x
Diesel	8240 kg	1840 g	32000 g
Aardgas (CNG)	7240 kg	80 g	1600 g
Verskil	1000 kg	1760 g	30400 g
% uitstoot t.o.v. oorspronkelijke uitstoot	88%	4,3%	5%

Het effect van de vervanging van diesel- door aardgasauto's, uitgaande van 38.000 km.

3.2.2 Het opnemen van luchtkwaliteitseisen bij aanbestedingen

In het klimaatakkoord 2007-2011 tussen het rijk en de gemeenten (VNG) staat vermeld dat gemeenten er naar streven te komen tot 75% duurzaam inkopen in 2010 en 100% duurzaam inkopen vanaf 2015. Het college heeft deze ambitie bij besluit van 16-11-2010 bekrachtigd. Het rijk ondersteunt gemeenten bij de uitvoering van deze ambities door het ter beschikking stellen van criteriadocumenten per productgroep waarbinnen het overgrote deel van de in te kopen werken, leveringen en diensten zijn opgenomen. In de criteriadocumenten zijn per product milieucriteria opgenomen. Dit betreffen zowel minimumeisen als gunningcriteria. Er zijn zowel criteria opgenomen die betrekking hebben op het leveren van een bijdrage aan een betere luchtkwaliteit als op het gebied van bijvoorbeeld energiebesparing, geluidsreductie, etc. Met het onderschrijven van de genoemde ambities en het vertalen van de criteriadocumenten in de gemeentelijke aanbestedingen is de doelstelling omtrent het opnemen van luchtkwaliteitseisen in aanbestedingen zodoende inmiddels op een adequate wijze geborgd.

3.2.3 Vervoersmanagement binnen onze eigen organisatie

De focus is gelegd op praktische, eenvoudig en goedkoop door te voeren maatregelen. die medewerkers faciliteren en uitnodigen om ander vervoer te nemen dan een motorvoertuig.

De maatregelen betroffen onder andere:

- *Uitbreiden en verbeteren van de fietsenstalling bij het gemeentehuis:*
In 2011 is de buitenfietsenstalling geplaatst waardoor er nu stalling mogelijk is voor veel meer fietsen. Tevens is de binnenstalling voorzien van 8 enkelvoudige stopcontacten en de buitenstalling van 4 dubbele stopcontacten voor elektrische (dienst)fietsen.
- *Het voeren van een actie om fietsgebruik door werknemer te bevorderen:*
De gemeente Best heeft tweemaal meegedaan aan de campagne 'Fietsen Scoort'. Dit is een landelijke campagne om fietsen naar het werk op een actieve en uitdagende wijze te stimuleren.

- *Fietsplan*
Medewerkers hebben de mogelijkheid om via het fietsplan een (elektrische) fiets aan te schaffen, mede ten behoeve van woon-werkverkeer.
- *Dienstfietsen*
Het aantal dienstfietsen is vergroot van 4 naar 7, waarbij een verbeteringslag is gemaakt ten aanzien van de kwaliteit. Twee hiervan zijn elektrische fietsen waardoor het aantrekkelijker is gemaakt om dienstreizen over wat langere afstand fietsend af te leggen.
- *Dienstreizen:*
Om dienstreizen met openbaar vervoer te stimuleren wordt de huur van OV fietsen op het station van bestemming bij dienstreizen vergoed.
Daarnaast zijn voorbereidingen getroffen om in 2015 over te gaan de aanschaf van een volledig elektrische auto voor werkzaamheden ten behoeve van toezicht en handhaving en dienstreizen over korte afstand.
- *Het faciliteren van thuiswerken:*
In Best zijn de faciliteiten hiervoor aanwezig. Iedere medewerker kan vanuit huis (of elders) inloggen in de webmail en diverse medewerkers beschikken over inlogtokens om plaats –en tijdsafhankelijk toegang te hebben tot hun digitale werkomgeving. Thuis werken vermindert het woon-werkverkeer.

3.3. Verkeersmaatregelen

Er zijn een aantal maatregelen te treffen om verkeer als bron van luchtverontreiniging aan te pakken. Dit zijn onder andere vermindering van de intensiteit van het wegverkeer, verbetering van de doorstroming en het gebruik van alternatieve brandstoffen. In het luchtkwaliteitsplan van 2009 is, in lijn met het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan, aandacht besteed aan:

- de Hoofdstraat,
- de Nieuwstraat,
- de Raadhuisstraat,
- de Willem de Zwijgerweg,
- de Oude Rijksweg,
- de Eindhovenseweg-Zuid en
- de Ringweg.

3.3.1 Verminderen intensiteit

De uitvoering van het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan is er op gericht dat autoverkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de daarvoor bedoelde wegen. Dit wil zeggen dat doorgaand verkeer gebruik maakt van de gebiedsontsluitingswegen en dat wegen van lagere orde zijn voorzien van verkeersremmende maatregelen om niet-bestemmingsverkeer tegen te gaan. In de afgelopen periode zijn in het centrum de Hoofdstraat en de Nieuwstraat afgewaardeerd door het 30 km-zonegebied uit te breiden en de inrichting daarop aan te passen. Op de Oirschotseweg zijn in overleg met omwonenden snelheidsremmers geplaatst. De intensiteit op genoemde wegen is, ondanks de autonome groei van het wegverkeer, afgenomen in 2012 ten opzichte van 2009, namelijk:

- Hoofdstraat: van 8.300 naar 6.500
- Nieuwstraat: van 8.300 naar 6.000
- Oirschotseweg: van 10.000 naar 7.000

De verkeersintensiteit op de Willem de Zwijgerweg is in die periode licht toegenomen van 6.400 naar 7.800 motorvoertuigen per etmaal. Er zijn geen maatregelen genomen op de Raadhuisstraat.

Ook in de komende jaren monitort de gemeente het effect van maatregelen op de verkeersintensiteit door op diverse wegen verkeersstellingen uit te voeren.

3.3.2. Verbeteren doorstroming

De kruising Eindhovenseweg-Zuid, Oude Rijksweg en Willem de Zwijgerweg is gereconstrueerd, de Eindhovenseweg-Zuid is heringericht en de verkeersregelinstallaties (VRI's) zijn verbeterd en verkeersafhankelijk gemaakt. Naast de voornoemde maatregelen is ook de Bataweg afgesloten voor vrachtverkeer waardoor er minder stagnatie optreedt op de Bataweg. Op de Ringweg zijn drie rotondes gerealiseerd. Ook is de komgrens op de Ringweg verplaatst, waardoor op een deel de maximumsnelheid van 60 en 80 km/uur is verlaagd naar 50 km/uur.

3.3.3. Alternatieve brandstoffen

De bedoeling was om de ontwikkelingen op het gebied van alternatieve brandstoffen te faciliteren door te onderzoeken of vestiging van een multifuelstation binnen de gemeentegrenzen mogelijk is. Er zijn hiertoe oriënterende gesprekken gevoerd met aanbiedende partijen van alternatieve brandstoffen (in het bijzonder biogas). Deze gesprekken hebben helaas niet geresulteerd in de concrete realisatie van een multifuelstation. In de directe nabijheid van Best zijn echter wel twee locaties geopend (Eindhoven Acht en de Hurk)

Om de doelstelling van het Beleidsplan Energie- en Materiaaltransitie te halen ondersteunt de gemeente onder andere het gebruik van elektrische auto's. Daarom staan er sinds 2010 oplaadpalen voor elektrische auto's bij het gemeentehuis, het station en op de carpoolplaatsen aan de Oude Rijksweg en de Wilg. Recentelijk is besloten om 5 oplaadpalen te laten plaatsen bij berijders van elektrische (hybride)auto's die niet beschikken over een eigen parkeerplaats.

3.4. Stimuleren van fietsgebruik

Het stimuleren van het fietsgebruik moet er o.a. toe leiden dat mensen de auto laten staan en de fiets nemen mede door goede fietsvoorzieningen aan te bieden aan de weggebruikers, zodat fietsen aantrekkelijker wordt. In het luchtkwaliteitsplan van 2009 wordt in de lijn van het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan aandacht besteed aan de fietsroutes op de Nieuwstraat, het kruispunt Ringweg-Brem en Brem-Erica, de Constantijnlaan en de Terraweg en een fietstunnel ter hoogte van de noordelijke rotonde Dijkstraten en de Ploegstraat. In de volgende paragrafen wordt beschreven wat hiervan is uitgevoerd.

3.4.1. Realisatie goed en compleet fietsrouten netwerk

Wat fysieke maatregelen betreft zijn de afgelopen periode de volgende projecten gerealiseerd:

- Het fietspad langs de Terraweg als onderdeel van de Slowlane;
- Tweerichtings fietspaden langs de Eindhovenseweg-Zuid
- Er zijn voorbereidingen getroffen om in de zomer 2015 de verbeterde fietsverbinding tussen de Slowlane en het bedrijventerrein Heide te realiseren

3.4.2. Realisatie goede fietsparkeervoorzieningen

Op verzoek van de gemeenteraad is in het kader van de 'Lokale aanpak veilig fietsen Best' een inventarisatie van fietsparkeerknelpunten gemaakt. Hieruit blijkt dat met name in het centrum, het station en bij horecagelegenheden er fietsparkeerproblemen zijn.

3.5. Stimuleren van het openbaar vervoer (OV)

Het stimuleren van OV leidt tot minder autoverbruik en dus minder emissies. Daarnaast is het van belang dat het OV zo schoon mogelijk is.

Het openbaar vervoer valt niet onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Als gemeente Best hebben we de afgelopen periode veel geïnvesteerd in het onder de aandacht brengen van de Bestse belangen bij de verantwoordelijke organisaties.

3.6. Bedrijven

3.6.1. Vergunningverlening

Vergunningverlening an sich levert geen positief effect op voor de luchtkwaliteit. Wel moet door vergunningverlening een verslechtering van de luchtkwaliteit worden voorkomen. In alle relevante vergunningen van veehouderijen en industriële bedrijven is het aspect luchtkwaliteit beoordeeld en zijn daar waar nodig hierover voorschriften opgenomen.

Luchtkwaliteit bij industriële bedrijven

In de voorbijgaande jaren heeft de industrie, mede door de wettelijke mogelijkheden in het kader van de Wet Milieubeheer, veel emissiereducerende maatregelen getroffen. In het kader van vergunningverlening wordt, bij de toetsing aan de Best Bestaanbare Technieken (BBT), dit als zodanig voortgezet.

Luchtkwaliteit bij veehouderijen

In 2010 zijn in opdracht van het Ministerie van I&M onderzoeken uitgevoerd naar de luchtkwaliteit bij veehouderijen. Daaruit is gebleken dat er in Best sprake is van één potentiële overschrijder van de normen. Uit de inzoomactie die daarop volgde, bleek dat dit pluimveebedrijf, gelegen in de Vleut, geen overschrijding van de daggemiddelde grenswaarde van PM_{10} ter hoogte van de dichtstbijzijnde woningen veroorzaakt. Daarnaast is dit bedrijf voornemens te stoppen met haar agrarische activiteiten op deze locatie. Zodra het bedrijf zijn activiteiten beëindigd heeft, zal ook de uitstoot van verontreinigde stoffen richting de dichtstbijzijnde woningen stoppen.

3.6.2. Vervoersmanagement

Vervallen

3.7. Ruimtelijke plannen

Door het aspect luchtkwaliteit mee te wegen bij ruimtelijke plannen werd, net zoals bij vergunningverlening, ook geen verbetering verwacht voor de luchtkwaliteit. Wel verwachtten we dat hierdoor ook in de toekomst geen luchtkwaliteitsknelpunten zouden ontstaan.

In alle onderbouwingen voor ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen is het aspect luchtkwaliteit meegewogen.

Eerst gebeurde dat door bij alle ontwikkelingen bij alle doorgaande wegen, naast toetsing aan wet- en regelgeving (spoor 1 zoals beschreven in bijlage 5 van het Luchtkwaliteitsplan 2009), na te gaan of er sprake was van een (dreigende) overschrijding van de concentraties NO_2 en PM_{10} (spoor 2). Tevens werd (ook volgens spoor 2) de ontwikkeling van gevoelige bestemmingen afgeraden binnen 100 meter van de snelweg. In 2014 is, na vaststelling van de Handreiking luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen Noord-Brabant, de toetsing volgens spoor 2 gewijzigd. Deze Handreiking beperkt nieuwvestiging van lucht gevoelige objecten zijnde scholen, kinderdagverblijven, verzorging-, verpleeg- en bejaardentehuizen in de

nabijheid van drukke (snel)wegen. Dit houdt in dat binnen 300 meter van een snelweg en 50 meter van een drukke gemeentelijke/provinciale weg ontwikkeling van nieuwe luchtgevoelige objecten worden afgeraden. Bij alle overige doorgaande wegen hoeven 'niet in betekenende mate (NIBM)' ontwikkelingen niet meer te worden beschouwd of er sprake is van een (dreigende) overschrijding. In de praktijk is gebleken dat dit laatste namelijk ook nooit het geval is.

3.8. Groen

Vervallen vanuit luchtkwaliteit: Uit diverse onderzoeken blijkt dat het effect van 'groen' op de concentratie van verontreinigende stoffen niet bewezen of vrij laag is. Bron: "Effecten van groen op de luchtkwaliteit, status 2008 en update 2011" van de RIVM. Het aanplanten van groen kan wel een positief effect hebben op de leefbaarheid.

3.9. Binnenmilieu

3.9.1. Het verbeteren van binnenmilieu in scholen

Een gezonde binnenlucht in scholen is van belang voor de gezondheid van de kinderen in Best. De situatie bij bestaande scholen liet veelal te wensen over, zoals bleek uit onderzoek vanuit de GGD en eigen metingen vanuit vakgroep Ingenieursbureau. Uit deze zogenoemde CO₂-metingen beek dat de grenswaarde op de meeste locaties ruim werd overschreden. Bij een hoge concentratie CO₂ gaan de prestaties van de leerlingen achteruit. Daarnaast kan dit tot verschillende lichamelijke klachten leiden zoals door GGD aangegeven in haar rapportages. Met het opzetten van het project "frisse scholen Best" werd voor de basisscholen beoogd de luchtkwaliteit (CO₂) sterk te verbeteren zodanig dat de luchtkwaliteit binnen de daarvoor gestelde grenswaarde blijft. Daarbij is ook gebruik gemaakt van duurzame energiezuinige toepassingen (90% warmteterugwinning: dit wil zeggen dat 90 % van de afgevoerde warme afvoerlucht wordt herwonnen door vermenging met de koudere invoerlucht).

Het behaalde resultaat is een goed functionerend, meer comfortabel, gebruikersvriendelijk ventilatiesysteem waarbij de grenswaarde niet meer overschreden wordt en welke in de zomerperiode door het toepassen van nachtventilatie c.q. vrije koeling de binnentemperatuur aangenaam weet te houden.

Bij de renovatie is ook voorlichting gegeven over het juiste gebruik van de voorzieningen. Tevens hebben de scholen een onderhoudscontract afgesloten.

Uitzondering op bovenstaande is basisschool De Schakel waarvoor de investering niet heeft plaatsgevonden omdat deze school verhuist naar plan Dijkstraten.

3.9.2. Het verbeteren van binnenmilieu in woningen

Vervallen

3.10. Communicatie

Door het uitvoeren van communicatiecampagnes wordt luchtkwaliteit onder de aandacht van inwoners en bedrijven gebracht. We zetten in op kennisvergroting en gedragsverandering. We kunnen als gemeente veel doen om luchtkwaliteit te verbeteren, maar we kunnen het zeker niet alleen. Inwoners en bedrijven spelen hierbij een belangrijke rol, met name wanneer het gaat om het kiezen van een schonere vorm van vervoer.

Afgelopen jaren zijn in Groeiend Best veel publicaties gewijd aan diverse onderwerpen met betrekking tot luchtkwaliteit met behulp van de 'campagne schone lucht kent geen grenzen'. Een greep uit de publicaties: 'week van de vooruitgang' waarin duurzame mobiliteit centraal staat; autodelen; het nieuwe rijden; de ecologische voetafdruk; binnenmilieu waaronder ventilatie en schoonmaakmiddelen en diverse publicaties over wat de gemeente zelf doet.

Daarnaast zijn de volgende acties (meermaals) gedaan:

- actie groene voetstappen: Een week waarbij kinderen stickers verdienen door gedurende een week te voet, met de fiets of de step naar school te gaan. De klas met de meeste stickers verdiende een prijs en werd uitgenodigd op de nationale kinderklimaatop.
- actie winkel op de fiets: Prijzen te verdienen bij deelnemende winkels door zoveel mogelijk boodschappen te doen op de fiets.
- campagne 'Fietsen scoort': Een actie waarbij de medewerkers van de gemeente werden gestimuleerd om voor het woon-werkverkeer de fiets te gebruiken.
- het stimuleren van carpoolen bij medewerkers door het plaatsen van een artikel over 'carpoolen' op intrabest

4. Wat hebben de maatregelen opgeleverd?

In bovenstaande paragrafen is beschreven welke maatregelen zijn uitgevoerd. We hebben geen onderzoek laten uitvoeren naar het effect van de maatregelen, uitgedrukt in concentraties luchtverontreinigende stoffen specifiek voor de situatie in Best. Dit zou zijn doel voorbij streven. Er zijn namelijk al studies waaruit het effect van diverse maatregelen is af te leiden. Uit bijvoorbeeld een studie van TNO voor de gemeente Tilburg (2014) komt naar voren dat juist een combinatie van lokale maatregelen effectief concentraties kan verlagen. Sommige maatregelen zijn vooral effectief om de concentratie elementair koolstof (EC: dit is een indicator voor roet) te verlagen en andere maatregelen hebben meer effect op NO₂. Zo blijkt uit die studie dat maatregelen gericht op het verminderen van licht verkeer, bijvoorbeeld het bevorderen van fietsverkeer goed scoren op EC. Maatregelen gericht op het verminderen of verschonen van zwaar verkeer en verdere verschoning van OV-bussen scoren goed op NO₂ in steden waar al een milieuzone is ingevoerd. Bij overige steden en gemeenten hebben deze maatregelen wellicht ook positieve effecten op EC. Op genoemde maatregelen blijven we ook komende jaren inzetten. Lokaal beleid heeft slechts beperkt invloed op de concentratie PM₁₀.

5. Subsidie

Naar aanleiding van de maatregelen uit het Luchtkwaliteitsplan 2009 zijn subsidies aangevraagd in het kader van de subsidieregeling 'verbeteren luchtkwaliteit in Noord-Brabant'.

De gemeente heeft € 160.161,23 aan subsidie ontvangen voor de volgende projecten:

Reconstructie (onderdeel luchtkwaliteit) Nieuwstraat-Hoofdstraat:	€ 130.000,-
Aanpassing Verkeersregelinstallatie Ringweg-Mecklenburgweg:	€ 161,23
Verschonen gemeentelijk wagenpark (wagens en slowfill-installatie):	€ 30.000,-

6. Conclusie

De doelstelling, zoals beschreven in hoofdstuk 2 van dit evaluatierapport 'wat wilden we bereiken' is behaald: Best voldoet aan de wettelijke normen, de bewustwording bij burgers en bedrijven vergroot langzaamaan en luchtkwaliteit wordt structureel meegenomen in de besluitvorming omtrent ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Om deze situatie te behouden en indien mogelijk te verbeteren, blijft Best hier de komende jaren op inzetten. Dit staat in het Uitvoeringsprogramma Lucht 2015-2020.

BIJLAGE 3:

REKENRESULTATEN NSL-MONITORINGSTOOL

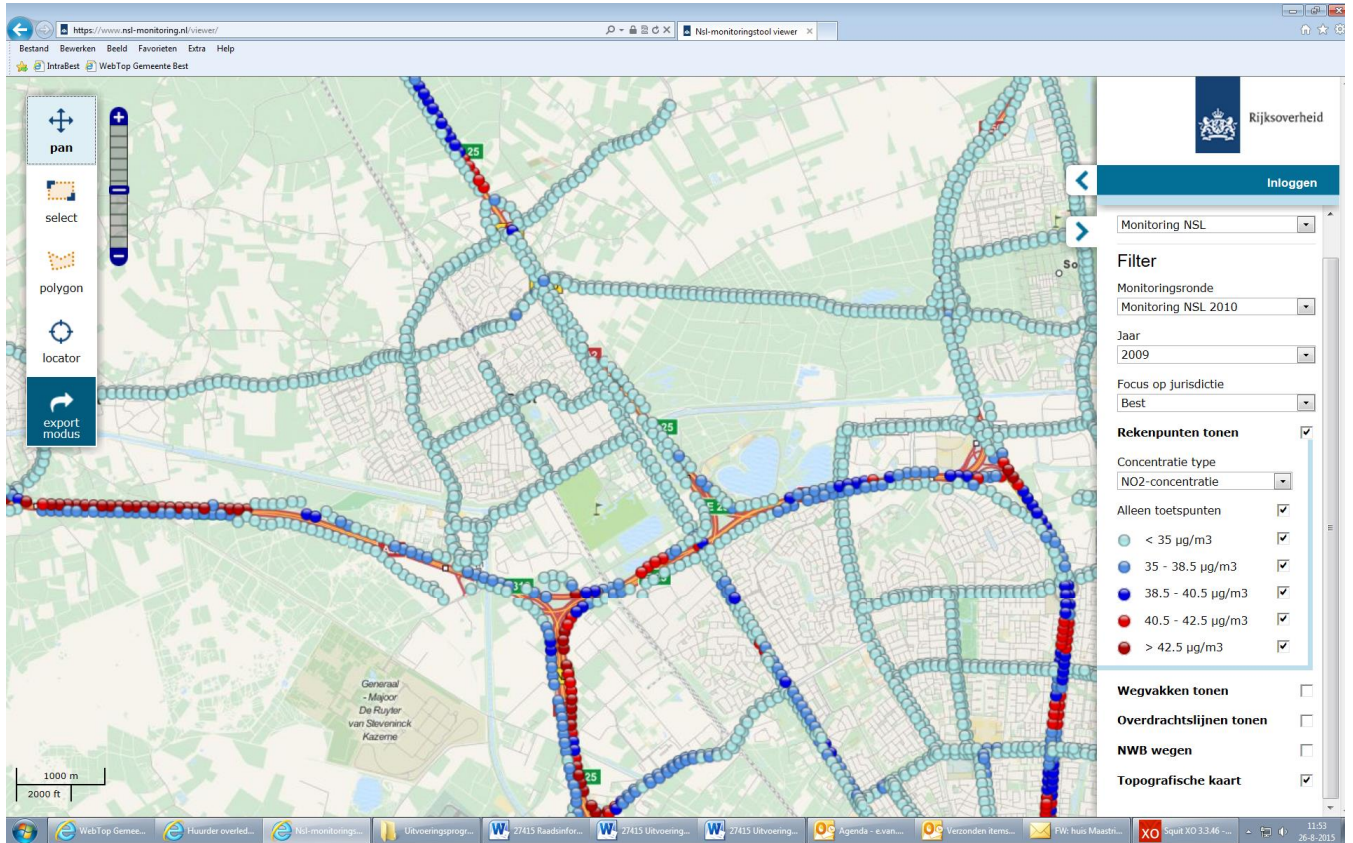
Kwaliteit Monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl/viewer)

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 verifiëring van de rekenresultaten en voor nader onderzoek naar de luchtkwaliteit worden, naast het uitvoeren van berekeningen, continu 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.

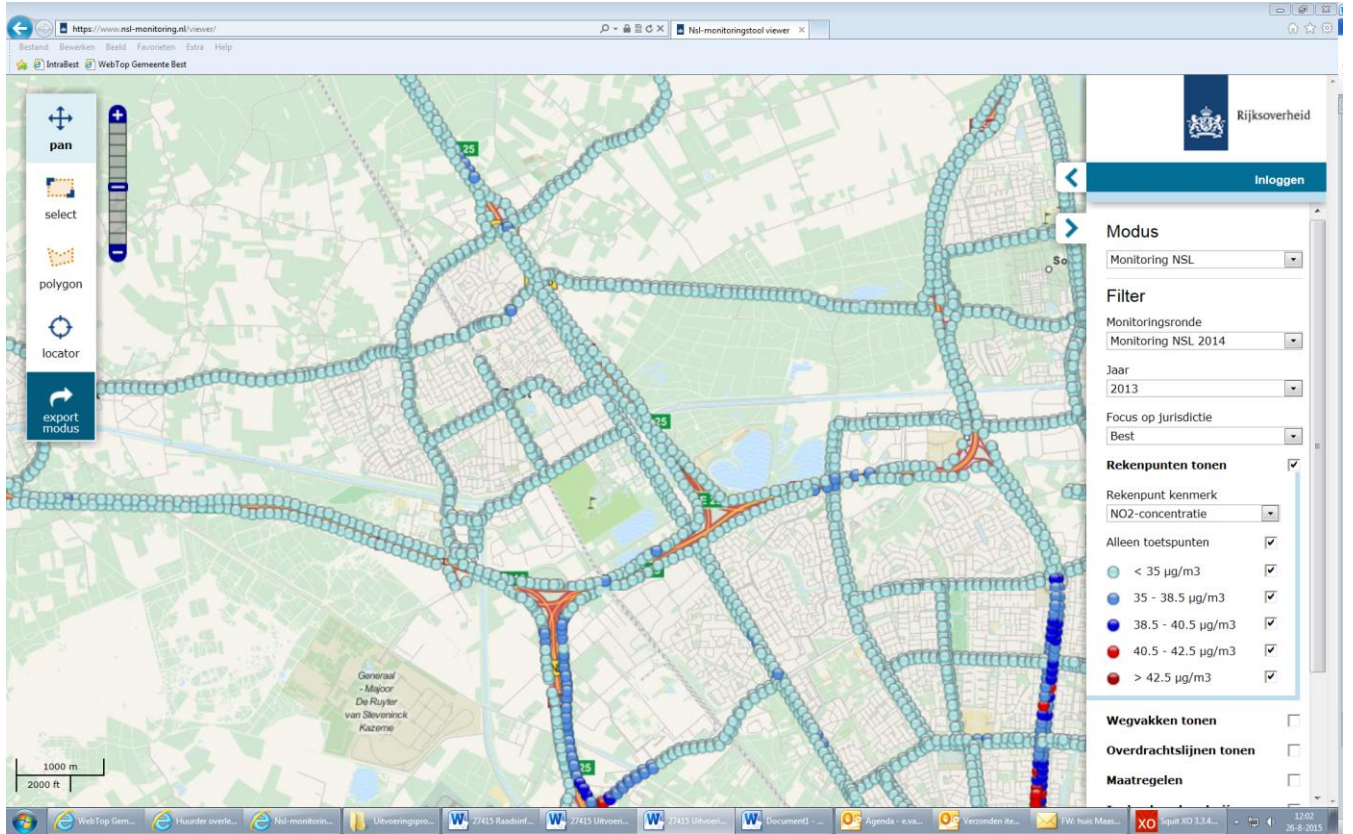
De concentraties van NO₂ voor de jaren 2009, 2013, 2015 en 2020 zijn op de volgende pagina's grafisch in beeld gebracht voor Best en omgeving. (2015 en 2020 zijn prognoseberekningen uit de monitoringsronde van 2014).

Voor (ultra)fijnstof leveren de berekende waarden geen overschrijding op van de normen en ze zijn daarom in deze bijlage niet opgenomen.

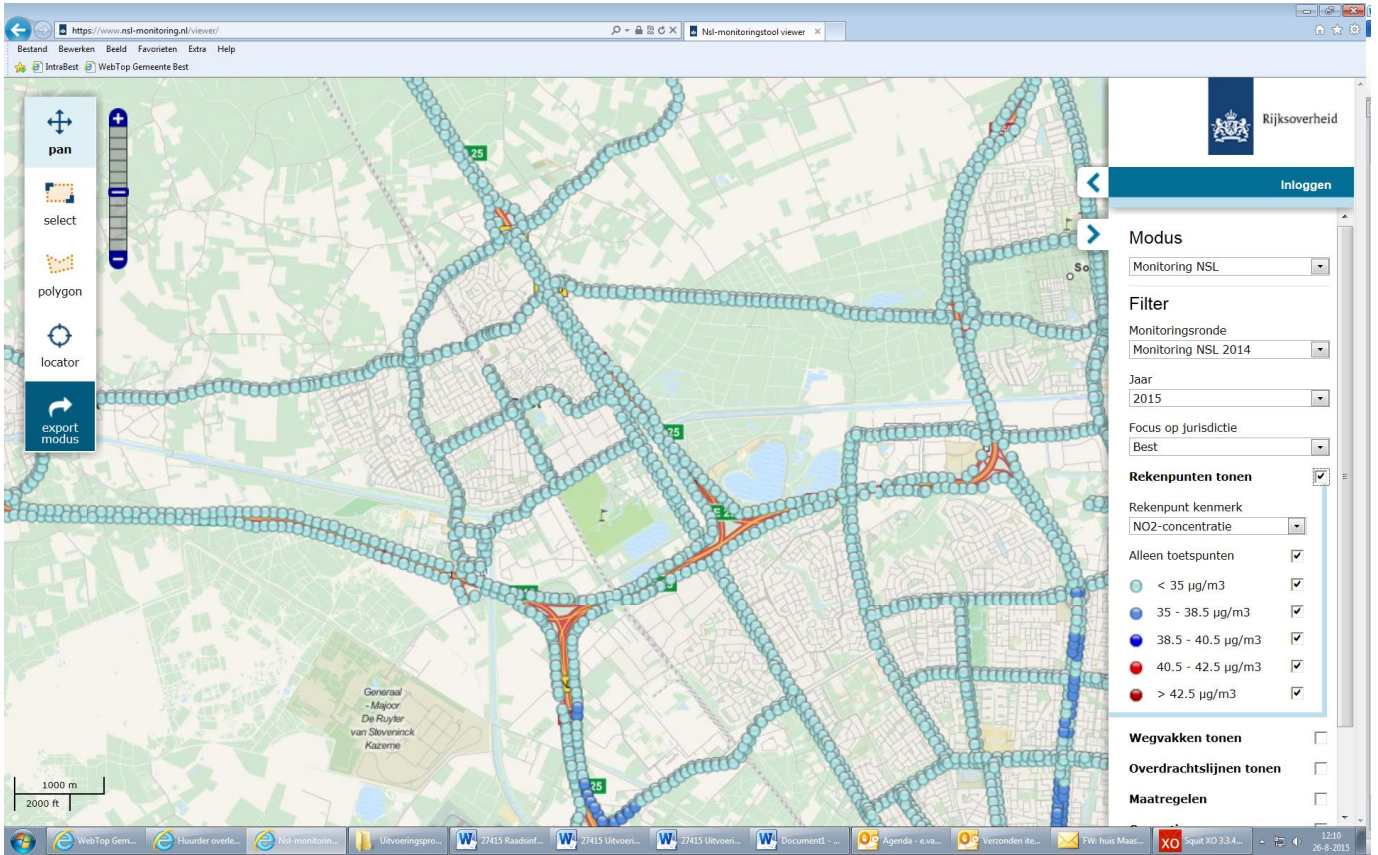
2009



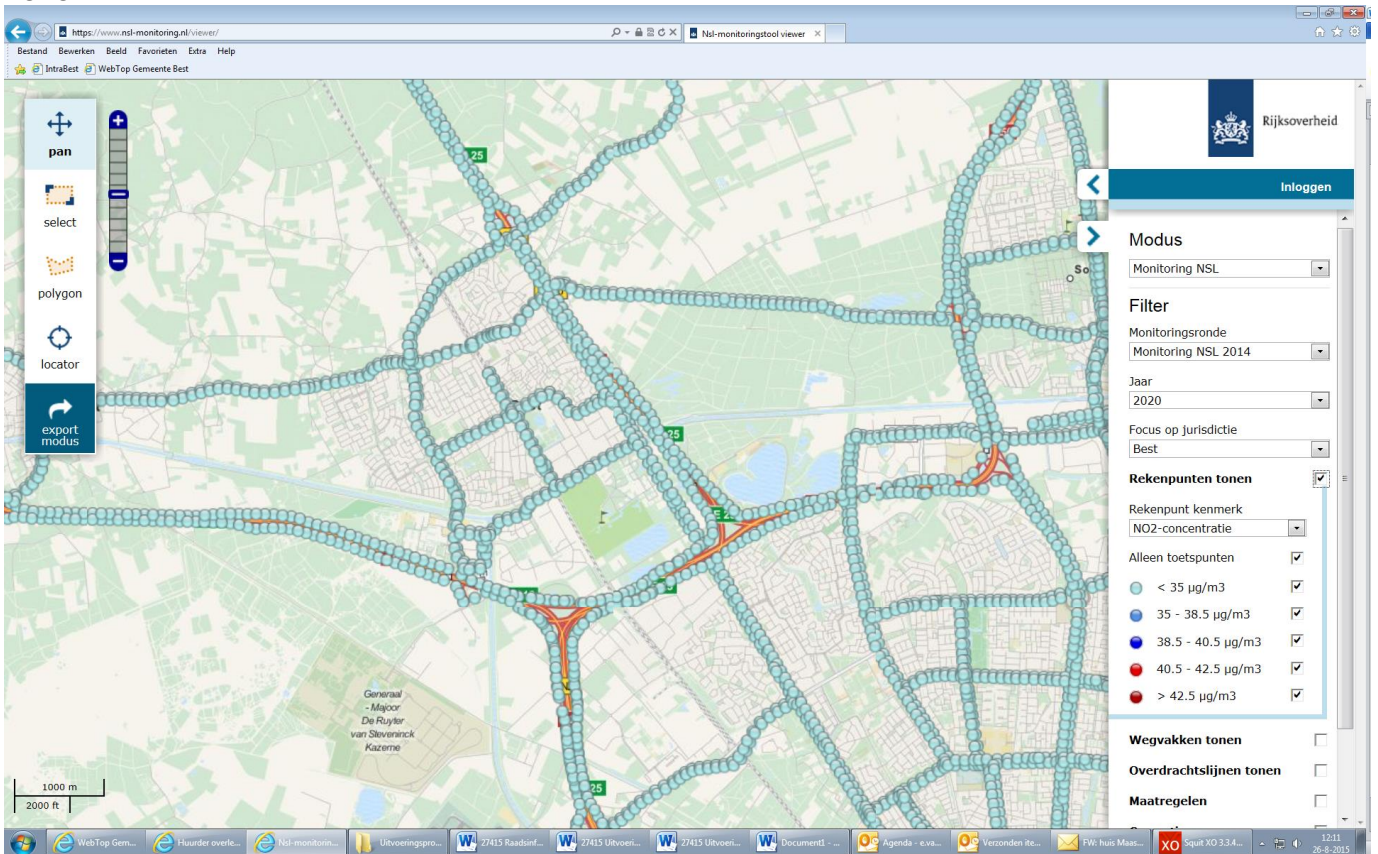
2013



2015



2020



BIJLAGE 4:

OPINIEPEILING

Opsteldatum : 30-01-2015
Registratienr. : IN15-00577
Afdeling : Afdeling Uitvoering
Vakgroep : Vergunningen
Auteur : Mevr. E. van Beek

Collegevergadering : 10-02-2015

Resultaten opiniepeiling 'Samenwerken aan een betere luchtkwaliteit!'

Resultaten Opiniepeiling 'Samenwerken aan een betere luchtkwaliteit!'

Inleiding

Sinds een aantal jaren is er toenemende aandacht voor het verbeteren van luchtkwaliteit, zowel op regionaal, nationaal als internationaal niveau. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) staan afspraken tussen rijksoverheid, provincies en gemeenten over het verbeteren van de luchtkwaliteit van Nederland. Ook de gemeente Best ging hiermee aan de slag door in 2009 een Luchtkwaliteitsplan vast te stellen. In de afgelopen periode zijn de maatregelen uit het Luchtkwaliteitsplan grotendeels uitgevoerd.

Best voldoet aan de wettelijke normen van luchtkwaliteit, maar het kan natuurlijk altijd beter. Daarom blijft de gemeente binnen haar mogelijkheden verder werken aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Doorgaan op de ingeslagen weg kunnen we niet alleen. Om suggesties en ideeën van inwoners te peilen, hebben we eind 2014 een vragenlijst uitgezet.

Deze notitie geeft de resultaten van de opiniepeiling weer: eerst van de gesloten vragen (vraag 1 t/m 4, 6 en 7) en vervolgens de reacties op de open vragen (vraag 5 en 8). De laatste vraag geeft informatie over de wijken waaruit de respondenten afkomstig zijn. En tot slot gaan we kort in op wat we doen met de uitkomsten.

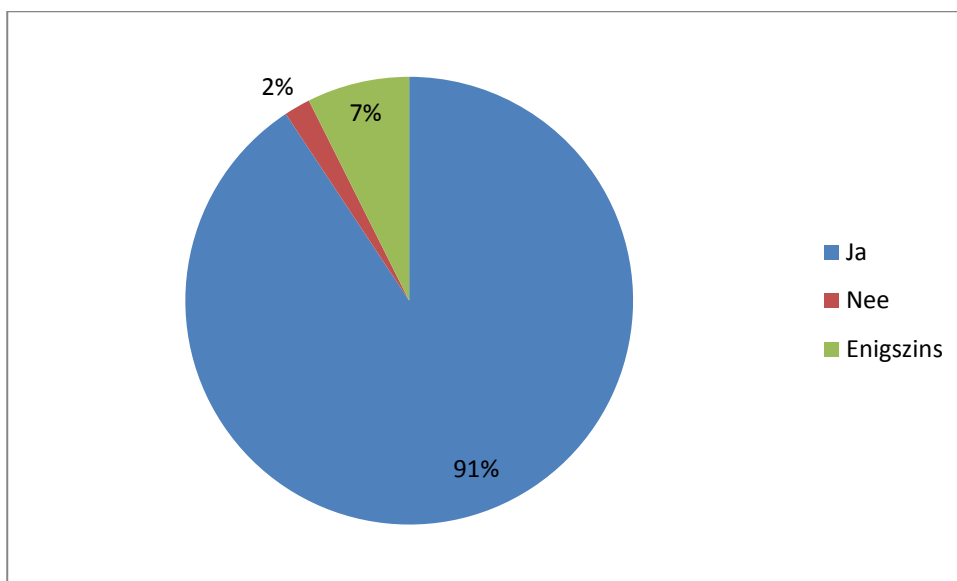
Respons opiniepeiling

In oktober 2014 hebben we 900 inwoners van de gemeente Best per post een vragenlijst over luchtkwaliteit toegestuurd. Daarnaast is ook via Groeiend Best, de gemeentelijke website, de bewonersoverleggroepen en de coöperatie Best Duurzaam een oproep gedaan aan inwoners om de vragenlijst in te vullen. Het invullen kon zowel op papier als via onze website tot 20 november 2014. In totaal ontvingen we 380 ingevulde vragenlijsten (262 analoog en 118 digitaal). Het is geen representatief onderzoek als het gaat om een verdeling in leeftijdsopbouw en geslacht, maar deze respons geeft wel een goed beeld van wat er hierover leeft onder de inwoners van Best.

Uitkomsten

Vraag 1 ging over hoe belangrijk men luchtkwaliteit vindt.

De overgrote meerderheid van de respondenten vindt luchtkwaliteit belangrijk.

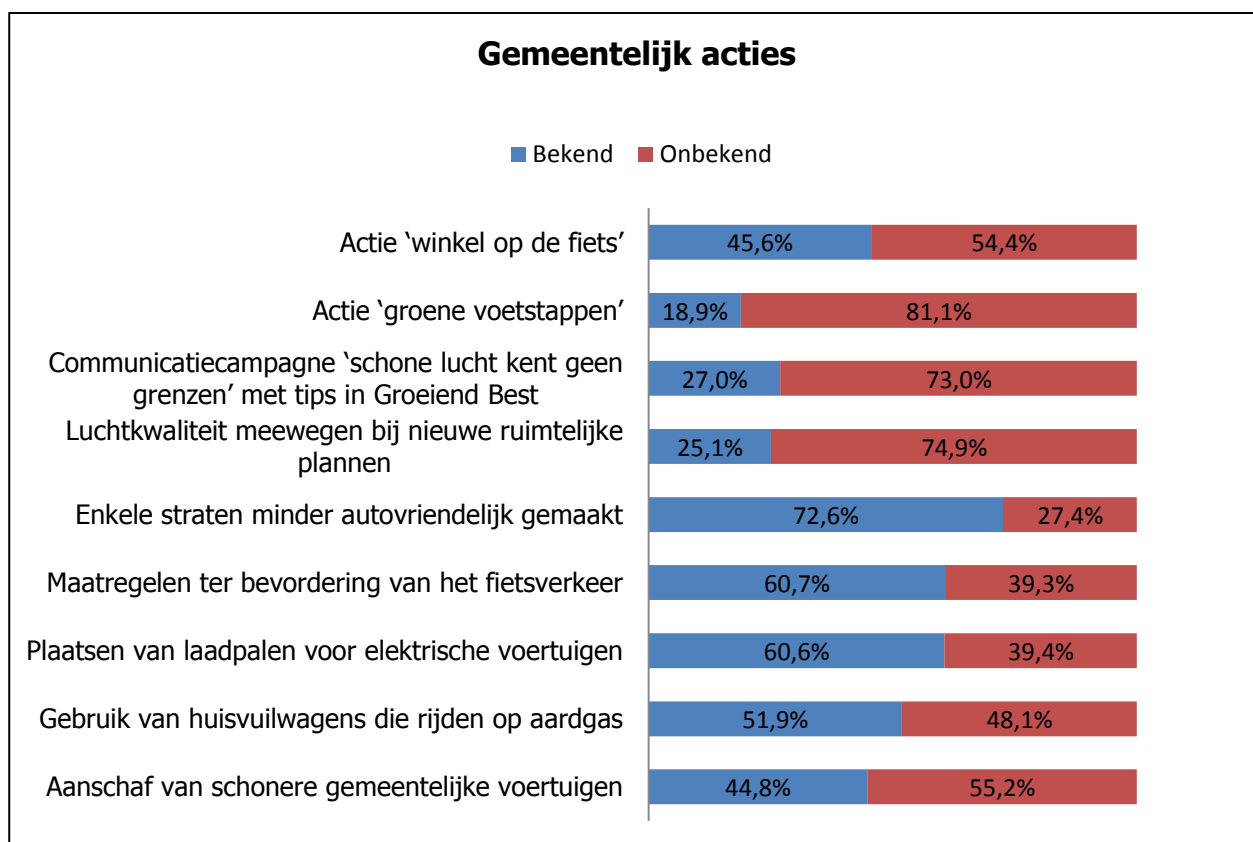


Vindt u luchtkwaliteit belangrijk?

Vraag 2 ging over de bekendheid met de gemeentelijke acties ter verbetering van de luchtkwaliteit. Ongeveer de helft van de respondenten is in enige mate bekend met de acties die de gemeente heeft ondernomen op het gebied van luchtkwaliteit. De volgende maatregelen zijn bij meer dan de helft van hen bekend:

- het auto-onvriendelijk maken van enkele straten
- maatregelen ter bevordering van het fietsverkeer
- het plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen
- het gebruik van huisvuilwagens die rijden op aardgas.

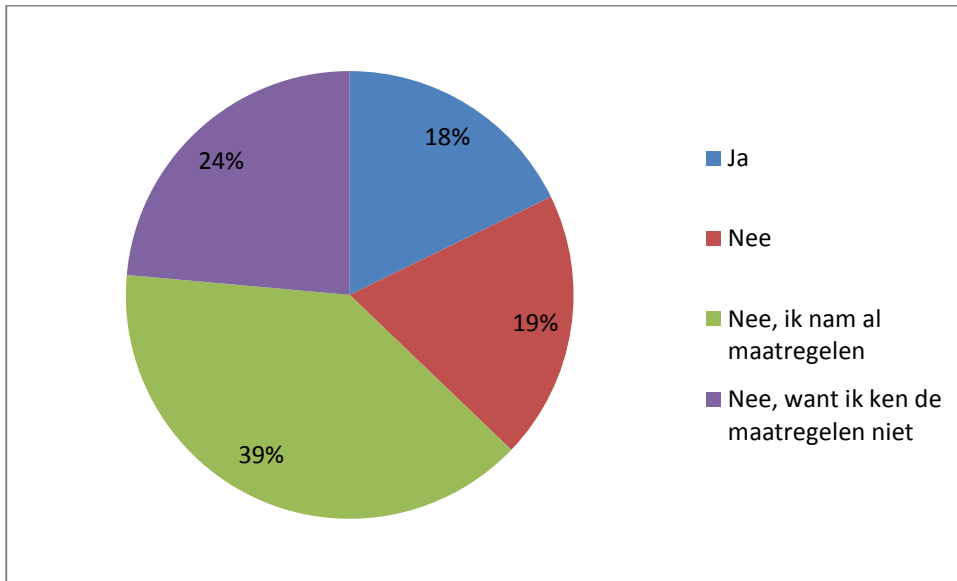
Iets minder dan de helft is bekend met de actie 'winkel op de fiets' en de aanschaf van schonere gemeentelijke voertuigen. De communicatiecampagne 'schone lucht kent geen grenzen', het feit dat luchtkwaliteit wordt meegewogen bij ruimtelijke plannen en de actie 'groene voetstappen' zijn (wat) minder bekend.



De gemeente heeft een aantal acties ondernomen op het gebied van luchtkwaliteit. Welke zijn bij u bekend?

In vraag 3 legden we de respondenten voor of de door de gemeente genomen acties al dan niet een stimulans waren om ook zelf een bijdrage te leveren aan een betere luchtkwaliteit.

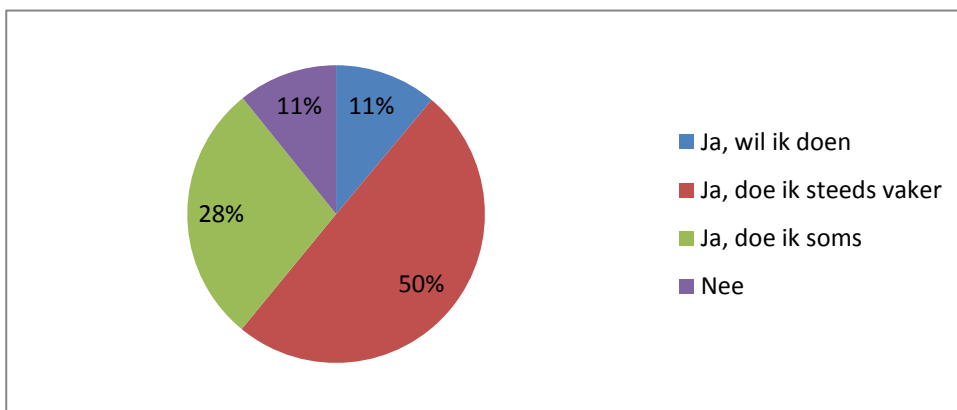
Achttien procent geeft aan dat bovengenoemde acties hen stimuleerden ook een bijdrage te leveren aan een betere luchtkwaliteit. Negenendertig procent nam al maatregelen. Vierentwintig procent kent de maatregelen niet en negentien procent geeft aan dat de acties geen stimulans waren.



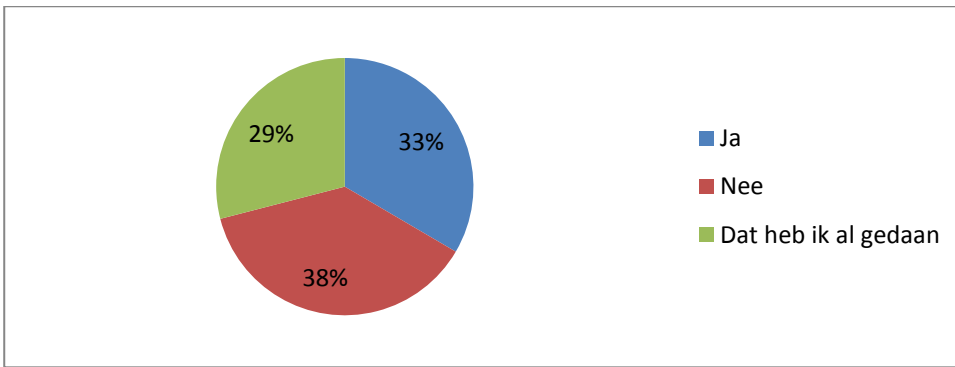
Hebben de door ons genomen maatregelen u gestimuleerd om ook een bijdrage te leveren aan een betere luchtkwaliteit?

Vraag 4 ging over de bereidheid voor het leveren van een bijdrage aan een betere luchtkwaliteit door schoner of ander vervoer.

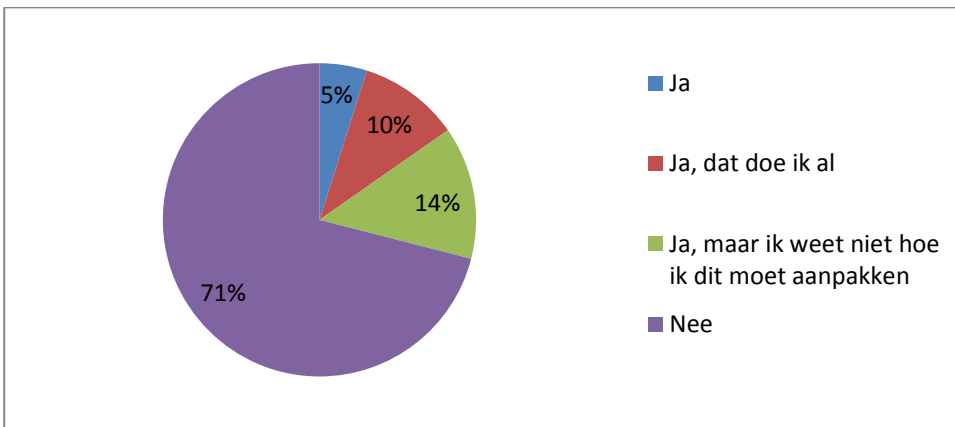
De meeste respondenten zijn bereid een bijdrage te leveren aan een betere luchtkwaliteit door de auto te laten staan en te voet, per fiets of met openbaar vervoer te gaan. Een derde wil een schonere auto kopen en een derde geeft aan al een schonere auto te hebben gekocht. De meerderheid is niet bereid om een auto te delen. Een vijfde wil wel een auto delen waarvan een deel aangeeft niet te weten hoe dit aan te pakken. Tien procent doet al aan 'autodelen'.



Bent u bereid om de auto te laten staan en te voet, per fiets of met openbaar vervoer te gaan?



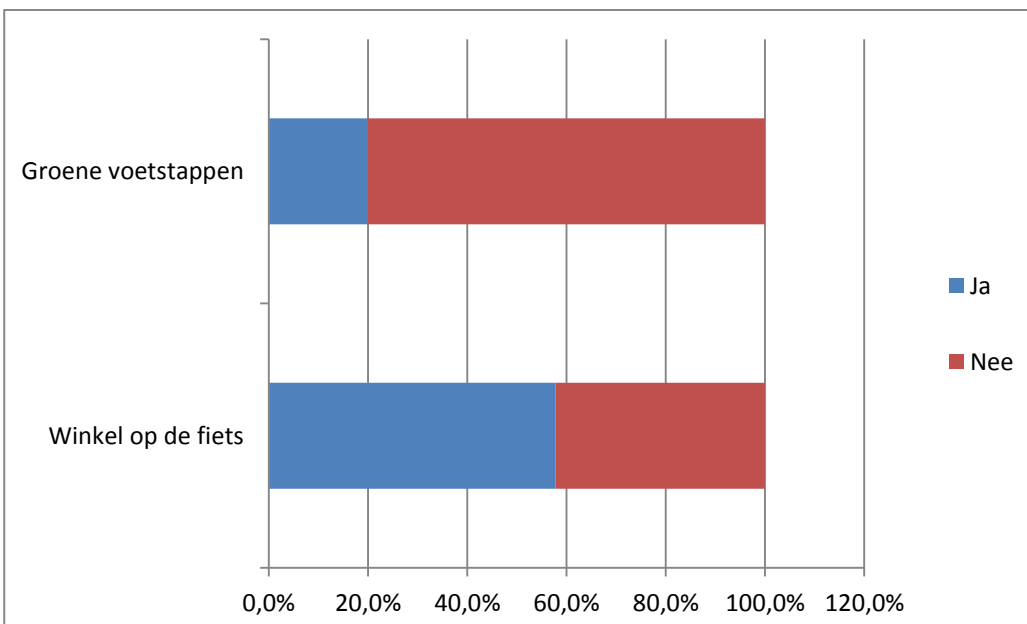
Bent u bereid om een schonere auto te kopen?



Bent u bereid om een auto met anderen 'te delen'?

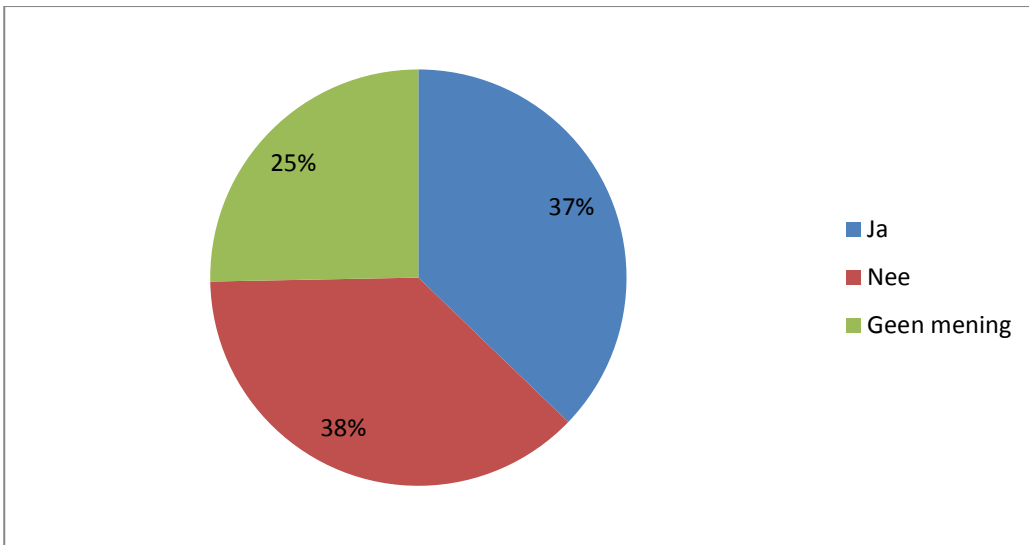
Vraag 6 is ingevuld door de respondenten die bekend waren met de acties 'Winkel op de fiets' en 'Groene voetstappen'. Hierin werd gevraagd naar de stimulans die al dan niet uitging van deze acties.

Meer dan de helft geeft aan dat de actie 'Winkel op de fiets' hen heeft geprikkeld om de auto minder te gebruiken. Voor de actie 'Groene voetstappen' is dat een vijfde van de respondenten.



Hebben de genoemde acties u geprikkeld om de auto minder te gebruiken?

Op vraag 7, of de gemeente geld moet besteden aan het meten van luchtkwaliteit, antwoorden evenveel respondenten ja als nee en een vierde antwoordt 'geen mening'.



De gemeente verkrijgt jaarlijks voor € 150,-, inzicht in de luchtkwaliteit door berekeningen. Vindt u dat de gemeente ca. € 20.000,- moet besteden voor het meten van luchtkwaliteit op twee plaatsen in Best?

In vraag 5 en 8 vroegen we de inwoners om (andere) concrete voorstellen op te schrijven, die een bijdrage leveren aan een betere luchtkwaliteit .

Ongeveer de helft van de respondenten heeft één of meerdere suggesties gegeven. In volgorde van het aantal keren dat de maatregelen genoemd zijn, zijn de volgende suggesties gegeven:

Suggesties met betrekking tot vervoer:

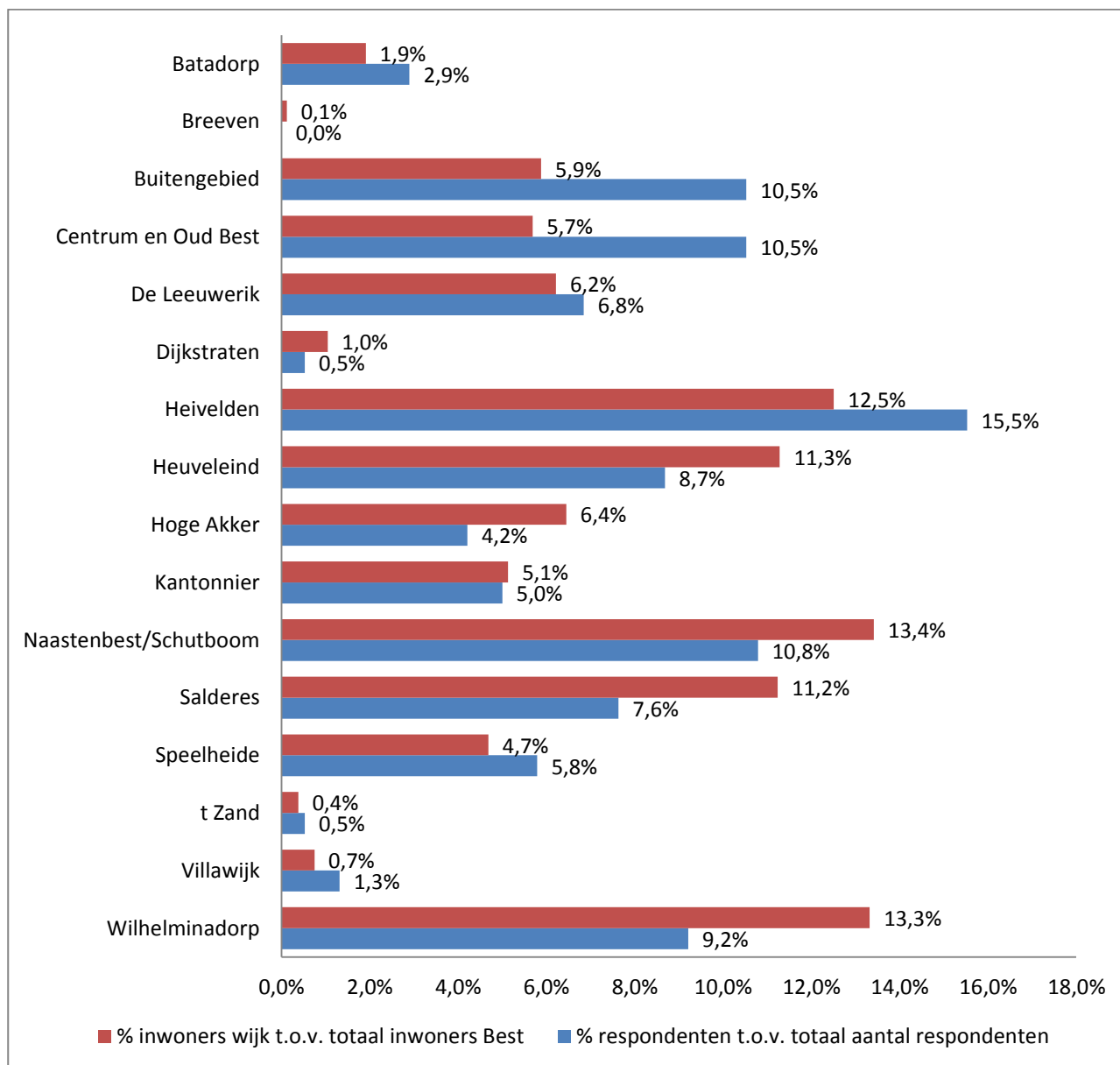
1. Vliegverkeer verminderen en verschonen (51)
2. Fietsgebruik bevorderen door: promoten van fietsgebruik, meer fietsroutes, betere doorstroming voor de fietsers, meer (bewaakte) stallingsmogelijkheden, huurfietsen bij het NS station, fietsverbinding naar Eindhoven langs het spoor herstellen) (46)
3. Zorgen voor gratis of goedkoper, schoner en frequenter openbaar vervoer en het promoten van het gebruik van openbaar vervoer (32)
4. Doorstroming van autoverkeer verbeteren(23)
5. Autoverkeer in- en naar het centrum ontmoedigen (21)
6. Zorgen voor intercitystation in Best en meer treinen laten stoppen in Best (19)
7. Vrachtauto's zoveel mogelijk weren uit het centrum en de wijken en schone vrachtauto's promoten (14)
8. Meer straten auto-onvriendelijk maken (afsluiten/afwaarderen voor verkeer) zoals de Hoofdstraat, de Raadhuisstraat en de Nazarethstraat (11)
9. Minder militaire voertuigen in het dorp laten rijden (9)
10. Carpoolen en/of autodelen promoten en carpoolplaatsen beter beveiligen (7)
11. Elektrisch rijden stimuleren (meer oplaadpalen en/of subsidie) (6)
12. Omrijden in wijken terugdringen (6)
13. Lagere snelheid op snelwegen invoeren (3)
14. Voetpaden verbeteren (3)
15. Gemotoriseerd verkeer in het buitengebied ontmoedigen (3)
16. Zuiniger rijden promoten (2)
17. Brommers controleren op uitstoot (2)
18. Scheepvaart controleren op uitstoot (2)
19. Vervoer per schip stimuleren (2)
20. Subsidie verschaffen voor aanschaf van fiets, schone auto en/of carpoolen (1)
21. Sluipverkeer op Ringweg tegengaan (1)
22. Autovrije zondag invoeren (1)

Andere suggesties:

Naast de ideeën op het gebied van vervoer zijn ook nog andere suggesties gegeven om de luchtkwaliteit te verbeteren:

1. Zorgen voor meer groen (bomen planten en beperken bomenkap) (17)
2. Uitstoot agrarische en industriële bedrijven beperken (16)
3. Rommel stoken in open haarden verbieden (14)
4. Samenwerken met duurzaamheidsinitiatieven, regiogemeenten en andere overheden (9)
5. Meer voorlichting geven over effecten van diverse maatregelen op de luchtkwaliteit, ook voor binnenmilieu (6)
6. Met innovatieve middelen lucht zuiveren (5)
7. Investeren in schone energie en LED verlichting (5)
8. Vergaderen op afstand en/of thuiswerken (2)
9. Geen en/of elektrische bladblazers gebruiken (2)
10. Luchtmeters verspreiden onder inwoners (2)
11. Vuurwerk beperken/verbieden (2)

De antwoorden op de laatste vraag laten zien in welke wijken van Best de respondenten woonachtig zijn. Hieronder is in rood de procentuele verdeling te zien van het aantal inwoners over de verschillende wijken ten opzichte van het totaal aantal inwoners van Best. In blauw is aangegeven hoe de verdeling is per wijk ten opzichte van het totaal aantal respondenten.



Bij het verwerken van de resultaten is het voor ons fijn om te weten in welke wijk u woont.

Tot slot

De vervolgaanpak voor het verder verbeteren van luchtkwaliteit wordt gebaseerd op de evaluatie van het Luchtkwaliteitsplan 2009 en op de resultaten van de opiniepeiling.