



MAATREGELEN TER BESCHERMING VAN DE GEZONDHEID VAN KWETSBARE BEVOLKINGSGROEPEN TEGEN VERKEERSVERONTREINIGING

1 Inleiding

Onze leefomgeving heeft een grote impact op de kwaliteit van ons leven en in het bijzonder op onze gezondheid. Het recht op bescherming van onze gezondheid en het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu zijn als grondrecht opgenomen in art. 23 van de Grondwet. Het is de visie van Childproof¹ dat de maatschappij bijzonder dient te waken over een gezonde leefomgeving voor kinderen. Hun lichaam is immers nog volop in ontwikkeling en daardoor extra kwetsbaar. Kinderen nemen de gevolgen van een ongezond leefmilieu ook hun hele leven mee.

De gezondheid van onze leefomgeving staat evenwel sterk onder druk. De luchtkwaliteit en het omgevingslawaai in Vlaanderen overschrijden de geldende milieukwaliteitsnormen. In de aanloop naar de herziening van de Europese luchtkwaliteitsrichtlijnen (in het najaar 2013) heeft de WHO laten verstaan dat de huidige normen overigens strenger moeten worden.

Het wegverkeer is in Vlaanderen de voornaamste bron van luchtvervuiling en omgevingslawaai. Internationaal zijn wetenschappers het erover eens dat verkeersemisaties een zeer negatieve impact hebben op de gezondheid van iedereen die in de nabijheid van een drukke verkeersader woont, werkt of verblijft. Er is een aangetoond rechtstreeks verband tussen de levensduur en de afstand van de plaats waar men verblijft tot een drukke verkeersweg (zie bijlage 1). Een aantal groepen in de samenleving zijn extra kwetsbaar: nog ongeboren en opgroeiende kinderen, ouderen en personen met een chronische aandoening. Samengenomen is meer dan een derde van onze bevolking extra kwetsbaar voor de gevolgen van verkeersemisaties. Desondanks worden nog steeds tal van nieuwe projecten voor ziekenhuizen, scholen, opvanginitiatieven en rusthuizen gepland vlakbij drukke wegen. De problematiek heeft ook een sociale kant. Gezinnen met de laagste inkomens en het laagste autobezit wonen dikwijls op die plaatsen waar de gezondheidsimplicaties van luchtverontreiniging en lawaaihinder het grootst zijn.

Luchtvervuiling en omgevingslawaai brengen ook heel wat kosten met zich mee. Een studie van het VITO en de VMM in opdracht van Milieurapport Vlaanderen heeft berekend dat de chronische effecten van blootstelling aan fijn stof alleen al 3,4 miljard euro aan gezondheidskosten per jaar aan de maatschappij kosten. Samen met de effecten van verkeerslawaai wordt dit zelfs meer dan 5 miljard euro per jaar. De Europese commissaris voor milieu wees recent ook nog op torenhoge andere maatschappelijke kosten.

¹ Childproof is een platform van maatschappelijke organisaties en wetenschappers, opgericht door de Gezinsbond en OIVO, met de algemene doelstelling beleid meer vanuit het oogpunt van het kind te bezien; de kindnorm. De leden die dit standpunt onderschrijven worden aan het einde van dit document vermeld.

Om echt werk te maken van een gezonde leefomgeving moet verontreiniging veroorzaakt door wegverkeer dus aangepakt worden. Ondanks die vaststelling slaagt het Vlaamse mobiliteitsbeleid er tot op heden niet in om het wegverkeer als verontreinigingsbron werkelijk terug te dringen. De reële emissies van dieselloortuigen liggen nog steeds op het niveau van 1992. Een brongerichte aanpak is aangewezen. Talloze instrumenten zijn hiervoor beschikbaar maar worden niet omgezet in de praktijk. Er mag dus niet meer worden gearzeld om daadkrachtig in te zetten op de vermindering van verkeersverontreiniging.

Verkeersverontreiniging terugdringen blijkt een moeilijk proces dat tijd nodig heeft. Rekening houdend met de steeds duidelijker wordende ernst van de gezondheidsimpact, is het belangrijk om initiatieven te nemen opdat minstens de meest kwetsbare bevolkingsgroepen zo snel als mogelijk minder blootgesteld worden aan verkeersverontreiniging. Childproof onderschrijft daarom het proactief advies van de Vlaamse Strategische Adviesraad Welzijn Gezondheid en Gezin van 27 juni 2013 waarin een scheiding tussen leef- en woonomgeving en verkeer, in het bijzonder voor kwetsbare bevolkingsgroepen, nadrukkelijk wordt aanbevolen.

Het huidige juridische kader blijkt een gezonde leefomgeving nauwelijks te waarborgen. Een mobiliteitsbeleid dat de potentie heeft om te leiden tot een echte omslag naar duurzame mobiliteit ontbreekt voorlopig en de milieuwetgeving en de wetgeving op de ruimtelijke ordening zijn niet aangepast aan het inzicht dat ook verkeerswegen belangrijke bronnen van verontreiniging zijn. Voor verkeerswegen is er geen milieuvergunning vereist en bij het afleveren van een stedenbouwkundige vergunning vormen de verkeersemisies geen dwingend criterium. Omgekeerd wordt bij de vergunning of erkenning van scholen, ziekenhuizen, ... geen rekening gehouden met de nabijheid van drukke verkeerswegen. Vanuit de visie van Childproof is het noodzakelijk dat dit gebrek wordt aangepakt. Een gezondheidsprobleem van deze omvang mag niet oogluikend voortbestaan.

Bij deze tekst wordt in bijlage 1 verdere duiding en achtergrond gegeven bij het wetenschappelijke en juridische kader waarop voorgaande inleiding gebaseerd is.

2. Standpunt

Omdat iedereen recht heeft op de bescherming van de gezondheid en een gezond leefmilieu pleit Childproof ervoor dat nu werk wordt gemaakt van de bescherming van de gezondheid ten aanzien van verkeersverontreiniging, in het bijzonder voor de meest kwetsbare groepen binnen onze maatschappij. Indien een beleid is afgestemd op de meest kwetsbare groepen zal eenieder daarmee gebaat zijn (het 'design for all' principe).

Childproof beveelt een dubbele aanpak aan van deze ernstige gezondheidsproblematiek:

- **het terugdringen van verkeersverontreiniging door middel van een structurele, brongerichte aanpak blijkt noodzakelijk;**
- **daarnaast zijn er criteria nodig voor een betere ruimtelijke ordening, waarbij wordt voorzien in een voldoende afstand tussen voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen en drukke verkeerswegen.**

2.1 Brongerichte aanpak

Er zijn tal van brongerichte middelen voorhanden om verkeersverontreiniging terug te dringen.

Een structurele aanpak is daarbij noodzakelijk en vereist een daadkrachtig beleid gericht op:

- **een omslag naar duurzame mobiliteit door alternatieven voor autoverkeer te versterken;**
- **een volwaardig ruimtelijke ordeningsbeleid, ook gericht op het realiseren van milieu- en mobiliteitsdoelstellingen.**

Dit proces vraagt tijd en dient daarom gepaard te gaan met maatregelen die ook op korte termijn de omvang van de verkeersverontreiniging terugdringen. Om de blootstelling aan verkeersverontreiniging te verminderen is het belangrijk om in te zetten op een waaier aan maatregelen, aangepast aan de specifieke lokale of regionale situatie. Een overzicht aan mogelijkheden wordt gegeven en besproken in bijlage2 'Beleidsmaatregelen om milieuvervuiling door verkeer terug te dringen'.

Childproof schuift vijf beloftevolle voorbeelden van maatregelen in het bijzonder naar voor omdat ze zeer effectief zijn, omdat ze een globaal gunstig effect hebben, omdat er reeds een ruim draagvlak voor bestaat en/of omdat ze relatief snel, gemakkelijk en budgetneutraal ingevoerd kunnen worden:

- **accijnzen op diesel aanpassen**
Het gelijk trekken van de accijnzen op diesel en benzine is louter een begrotingsmaatregel, die vooral politieke wil vergt.
- **snelheidsbeperkingen, liefst gecombineerd met trajectcontrole**
Snelheidsbeperkingen kunnen op zeer korte termijn ingevoerd worden. Een snelheidsverlaging kan zorgen voor een kwart minder fijn stof. Zeker op autosnelwegen en ringwegen bij de steden kan op deze manier snel resultaat geboekt worden.
- **omvormen van een systeem van bedrijfswagens naar een mobiliteitsbudget**
Het aandeel van de bedrijfswagens tijdens de spits op onze wegen is groot. Het gebruik van de wagen wordt door het huidige systeem van bedrijfswagens gestimuleerd. Een mobiliteitsbudget is neutraal ten aanzien van de vervoerswijze en blijkt in de praktijk het wagengebruik aanmerkelijk terug te dringen.
- **parkeerbeleid**
Parkeertarieven aanpassen vraagt geen investeringen, maar kan een groot sturend effect hebben op het verminderen van autoverkeer in woonwijken.
- **kilometerheffing, zowel voor vrachtwagens als personenwagens**
Uit diverse onderzoeken komt een kilometerheffing als meest efficiënte milieumaatregel uit de bus. Een kilometerheffing zorgt er immers zowel voor dat minder met de auto wordt gereden, als met minder vervuilende wagens. Aangezien er reeds beslist is om vanaf 2016 een kilometerheffing in te voeren voor vrachtverkeer, past de overweging om hierop verder te bouwen voor personenwagens.

2.2 Afstandzones tussen verkeer en kwetsbare bevolkingsgroepen

Zoals de SARWGG adviseert, is het te ontraden om nog nieuwe voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen te bouwen op plaatsen waar de normen voor geluid en luchtkwaliteit overschreden worden door de nabijheid van belangrijke wegen. Het is omgekeerd ook niet aangewezen dat bijkomende wegcapaciteit wordt gecreëerd tot op een onaanvaardbaar gezondheidsniveau op plaatsen waar kwetsbare bevolkingsgroepen verblijven.

Onder kwetsbare bevolkingsgroepen moet worden verstaan: een groep van personen waarvan wetenschappelijk wordt aangenomen dat zij verhoogde schadelijke gezondheidseffecten ondervinden ingevolge verkeersgerelateerde luchtverontreiniging en omgevingslawaai. Voor volgende groepen gaat dit alleszins op:

- personen jonger dan 18 jaar;
- personen ouder dan 70 jaar;
- zwangeren;
- personen met chronische aandoeningen aan hart, bloedvaten of longen en luchtwegen;
- kankerpatiënten;
- personen met een immuunstoornis.

Childproof meent dat zoveel mogelijk moet worden voorzien in **afstandszones tussen enerzijds verkeersaders als bron van luchtvervuiling en omgevingslawaai en anderzijds voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen, woongebieden en verblijfsvoorzieningen**. Indien de milieukwaliteitsnormen niet worden overschreden is er uiteraard geen bezwaar tegen deze voorzieningen.

Ook moet voorzichtig worden omgesprongen met uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen die liggen binnen deze afstandszones. Met de uitbreiding van bestaande voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen gelegen binnen dergelijke afstandszones moet zeer voorzichtig worden omgesprongen.

In Nederland werd dit principe reeds in 2008 ingevoerd (Besluit gevoelige bestemmingen van 1 december 2008). In de handhaving hiervan stelden zich geen grote problemen.

Volgende afstandszones zijn aan te bevelen:

- 500 meter tussen voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen en belangrijke wegen;
- 300 meter tussen woongebieden of verblijfsvoorzieningen en belangrijke wegen.

In overeenstemming met de richtlijn 2004/49/EG (omgevingslawaai) kan worden gesproken van een 'belangrijke weg' indien er jaarlijks meer dan 3.000.000 voertuigen per jaar passeren.

Bij het bepalen van de afstandszones, spreekt het voor zich dat met deze afstanden rekening moet worden gehouden zowel bij het nemen van beslissingen met betrekking tot wegen als beslissingen met betrekking tot voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen, woongebieden en verblijfsvoorzieningen.

Indien men toch een voorziening binnen de afstandszones wil creëren of uitbouwen omwille van de nood aan extra capaciteit, dan is het noodzakelijk om te zorgen voor een voldoende goede omgevingskwaliteit en maatregelen te nemen om de luchtkwaliteit zoveel mogelijk te verbeteren.

Een goede ruimtelijke ordening waakt over een gezonde leefomgeving voor de kwetsbaarsten onder ons.

Organisaties en hun contactpersoon:

- Allergienet, Gunter Van Dyck
- Alliance for Childhood European Network Group, Michiel Matthes
- Ademloos, Dr. Guido Verbeke
- BBL Bond Beter Leefmilieu, Erik Grietens
- Fédération Inter Environnement Wallonie, Valérie Xhonneux
- Gezinsbond, Danielle van Kalmthout
- Geneeskunde voor het Volk, Dirk van Duppen
- Gents Milieu Front, Steven Geirnaert
- Logo Oost-Brabant, Frank Delvaux - Annick Hirschböck en Stien Stassen
- Onderzoeks- en Informatiecentrum van de Verbruikersorganisaties, Rob Buurman
- VIGeZ Vlaams Instituut voor Gezondheidspromotie en Ziektepreventie, An Verdeyen
- Vlaamse Liga tegen Kanker, Cathy Rigolle
- VRGT Vlaamse Vereniging voor Respiratoire Gezondheidszorg en Tuberculosebestrijding, Dr. Wouter Arrazola de Oñate
- VVOG Vlaamse Vereniging voor Obstetrie en Gynaecologie, Dr. Jan Bosteels
- WECF Women in Europe for a Common Future, Sascha Gabizon

Individen:

- Prof. Dr. Catherine Bouland, Ecole de Santé Publique, Université Libre de Bruxelles
- Prof. Dr. Dirk Avonts, Professor Huisartsgeneeskunde, UGent
- Prof. Dr. Benoit Nemery, Professor Toxicologie en Arbeidsgeneeskunde, K.U. Leuven
- Prof. Dr. Tim Nawrot, Hoofddocent UHasselt/K.U. Leuven
- Dr. Marc Goethals, Cardioloog

Bijlagen:

1. Wetenschappelijk en juridisch kader
2. Beleidsmaatregelen om milieuvervuiling door verkeer terug te dringen