

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2017-2018

13 JULI 2018

Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten inzake de verbetering van de luchtkwaliteit, met het oog op de bevordering van de volksgezondheid

**AMENDEMENTEN
ingediend na de goedkeuring
van het verslag**

**Nr. 1 VAN DE DAMES ANNEMIE MAES EN
CÉCILE THIBAUT**

Aanbeveling 10 aanvullen als volgt :

« De Senaat beveelt aan om in afwachting van een Europese bijstelling van de huidige norm op Belgisch niveau al te werken met de grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide van de Wereldgezondheidsorganisatie. »

Zie :

Stukken van de Senaat :
6-391 – 2017/2018 :

Nr. 1 : Verzoek tot het opstellen van een informatieverslag van mevrouw Meuleman, de heren Henry en Poschet, de dames Brouwers, de Bethune en Grouwels, de heren Vanackere, Verstreken, Anciaux en Beenders, de dames Segers en Turan, de heren Van Malderen en De Gucht, mevrouw Taelman, de heer Vereeck, mevrouw Barzin, de heer Brotchi, mevrouw Defraigne, de heren Destexhe, Destrebecq, Mouyard, Wahl, Bastin, Desquesnes en Mampaka Mankamba, de dames Waroux, El Yousfi en Gahouchi, de heer Lacroix, mevrouw Lambelin, de heer Lambertz, mevrouw Morreale, de heer Prévot en de dames Susskind, Vienne en Zrihen.

Nr. 2 : Verslag.
Nr. 3 : Aanbevelingen.
Nr. 4 : Hoozittingen.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2017-2018

13 JUILLET 2018

Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale, les Communautés et les Régions en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de l'air, en vue de promouvoir la santé publique

**AMENDEMENTS
déposés après l'approbation
du rapport**

**N° 1 DE MMES ANNEMIE MAES ET
CÉCILE THIBAUT**

Compléter la recommandation 10 par ce qui suit :

« Le Sénat recommande de travailler d'ores et déjà, au niveau belge, avec les valeurs limites relatives aux particules fines et au dioxyde d'azote de l'Organisation mondiale de la santé en attendant un ajustement européen de la norme actuelle. »

Voir :

Documents du Sénat :
6-391 – 2017/2018 :

N° 1 : Demande d'établissement d'un rapport d'information de Mme Meuleman, MM. Henry et Poschet, Mmes Brouwers, de Bethune et Grouwels, MM. Vanackere, Verstreken, Anciaux et Beenders, Mmes Segers et Turan, MM. Van Malderen et De Gucht, Mme Taelman, M. Vereeck, Mme Barzin, M. Brotchi, Mme Defraigne, MM. Destexhe, Destrebecq, Mouyard, Wahl, Bastin, Desquesnes et Mampaka Mankamba, Mmes Waroux, El Yousfi et Gahouchi, M. Lacroix, Mme Lambelin, M. Lambertz, Mme Morreale, M. Prévot et Mmes Susskind, Vienne et Zrihen.

N° 2 : Rapport.
N° 3 : Recommandations.
N° 4 : Auditions.

Verantwoording

Tijdens de verschillende hoorzittingen klonk het nagenoeg unisono bij de artsen, de gezondheidsspecialisten, het middenveld, de burgers en zelfs bij de administratie gespecialiseerd in luchtkwaliteit dat de huidige Europese normen onvoldoende waren om de gezondheid te beschermen aangezien het eerder economische normen zijn ter bescherming van de autoproducenten en het daarom beter is de richtwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) te volgen. De WGO is bovendien aan het overwegen om op basis van de meest recente milieu- en gezondheidsstudies hun eigen normen nog meer aan te scherpen bv. voor stikstofdioxide (halvering).

Nr. 2 VAN DE DAMES ANNEMIE MAES EN CÉCILE THIBAUT

Hoofdstuk 3 aanvullen met een aanbeveling 21-1, luidende :

« 21-1. De Senaat beveelt aan een Interministerieel Comité voor de luchtkwaliteit op te richten om bruggen te bouwen tussen de verschillende beleidsniveaus. »

Verantwoording

Dit is ook een aanbeveling van de Federale Raad voor duurzame ontwikkeling, opgesteld door verschillende stakeholders waaronder het bedrijfsleven, het middenveld en experts. De urgentie is zeer groot om de problematiek van luchtvervuiling transversaal op het hoogste niveau te bespreken.

Ook de Europese Commissie wijst in een rapport uit 2017 op het belang van samenwerking tussen de verschillende instanties die bevoegd zijn voor het milieubeleid in België, zoals dat nu onder andere gebeurt binnen het CCIM, de Interministeriële Conferentie Leefmilieu (ICL) en de Interministeriële Conferentie Duurzame Ontwikkeling (IMCDO). De Europese Commissie wijst er in het rapport op dat er nog werkpunten overblijven, in het bijzonder op het vlak van de water- en luchtkwaliteit. (cf. persbericht van de Europese Commissie naar aanleiding van de evaluatie van de uitvoering van het milieubeleid : http://www.health.belgium.be/sites/default/files/uploads/fields/fpshealth_theme_file/rapport_eir_belge_nl). Een specifiek interministerieel comité voor luchtkwaliteit zou het transversaal beleid ten goede komen.

Nr. 3 VAN DE DAMES ANNEMIE MAES EN CÉCILE THIBAUT

Aanbeveling 43 aanvullen als volgt :

« De drempels voor de inwerkingtreding van het pollutiepiekplan moeten aangepast worden aan de

Justification

Lors des différentes auditions, les médecins, les spécialistes de la santé, la société civile, les citoyens et même l'administration spécialisée en matière de qualité de l'air étaient presque unanimes pour dire que les normes européennes actuelles étaient insuffisantes pour protéger la santé étant donné qu'elles s'apparentent davantage à des normes économiques destinées à protéger les constructeurs automobiles. Il est donc préférable de se conformer aux valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). En outre, l'OMS envisage, à la lumière des dernières études environnementales et sanitaires disponibles, de renforcer encore ses propres normes, notamment pour le dioxyde d'azote (diminution de moitié).

N° 2 DE MMES ANNEMIE MAES ET CÉCILE THIBAUT

Compléter le chapitre 3 par une recommandation 21-1 rédigée comme suit :

« 21-1. Le Sénat recommande la création d'un Comité interministériel pour la qualité de l'air, chargé d'établir des ponts entre les différents niveaux de pouvoir. »

Justification

Cette recommandation est également formulée par le Conseil fédéral du Développement durable, qui réunit différentes parties intéressées, parmi lesquelles le monde de l'entreprise, la société civile et des experts. Il est très urgent de discuter de manière transversale et au niveau le plus élevé de la problématique de la pollution atmosphérique.

Dans un rapport de 2017, la Commission européenne soulignait elle aussi l'importance d'une coopération entre les différentes instances compétentes pour la politique de l'environnement en Belgique, comme c'est déjà le cas au sein du CCPIE, de la Conférence interministérielle de l'environnement (CIE) et de la Conférence interministérielle pour le développement durable (CIMDD). Dans son rapport, la Commission européenne signale que certains points restent perfectibles, notamment dans le domaine de la qualité de l'eau et de l'air (voir communiqué de presse de la Commission européenne à l'occasion de l'évaluation de la mise en œuvre de la politique environnementale : http://www.health.belgium.be/sites/default/files/uploads/fields/fpshealth_theme_file/rapport_eir_belge_fr). Un comité interministériel spécifique pour la qualité de l'air favoriserait les politiques transversales.

N° 3 DE MMES ANNEMIE MAES ET CÉCILE THIBAUT

Compléter la recommandation 43 par ce qui suit :

« Les seuils déclenchant l'entrée en vigueur du plan Pic de pollution doivent être alignés sur les normes de

standaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in plaats van aan de Europese normen. »

Verantwoording

De WHO-advieswaarden zijn volledig gebaseerd op gezondheidseffecten. De Europese normen zijn eerder economische normen.

Nr. 4 VAN DE DAMES ANNEMIE MAES EN CÉCILE THIBAUT

De tekst aanvullen met een aanbeveling 47-1, luidende :

« 47-1. De Senaat beveelt aan om het huidige project van de verbreding van de Brusselse Ring stop te zetten en te herbekijken op het vlak van de effecten ervan op de luchtkwaliteit, aangezien de Brusselse ring vandaag al een belangrijke bron van luchtverontreiniging is voor de omwonenden van de verschillende Gewesten alsook voor de inzittenden van de auto's zelf. »

Verantwoording

Het huidige project wil op verschillende plaatsen de Brusselse Ring RO verbreden door een verdubbeling van het huidige aantal rijstroken. Studies tonen aan dat meer rijstroken een aanzuigeffect van extra auto's veroorzaken. Meer auto's geven meer vervuilende uitstoot van motoren en bijgevolg meer luchtvervuiling. Het project moet daarom herbekeken worden om de effecten op luchtkwaliteit eerst te bekijken. De verbreding van de Ring kost meer dan 2,5 miljard euro. Hier zijn de gezondheidseffecten en de kost van voortijdige sterfgevallen omwille van luchtverontreiniging niet mee in opgenomen.

Nr. 5 VAN DE DAMES ANNEMIE MAES EN CÉCILE THIBAUT

Aanbeveling 74 aanvullen als volgt :

« De Amsterdam-norm wordt ingevoerd. De Amsterdam-norm bepaalt dat op minder dan 300 meter van grote verkeersassen geen openbare gebouwen voor kwetsbare groepen meer gebouwd of vergroot mogen worden. »

l'Organisation mondiale de la santé plutôt que sur les normes européennes. »

Justification

Les valeurs guides proposées par l'OMS ne tiennent compte que des effets sur la santé. Les normes européennes sont plutôt des normes économiques.

N° 4 DE MMES ANNEMIE MAES ET CÉCILE THIBAUT

Compléter le texte par une recommandation 47-1 rédigée comme suit :

« 47-1. Le Sénat recommande de stopper le projet actuel d'élargissement du ring de Bruxelles et de le réexaminer en termes de l'incidence sur la qualité de l'air, étant donné que ce ring constitue déjà aujourd'hui une importante source de pollution atmosphérique pour les riverains des différentes Régions ainsi que pour les occupants des véhicules qui l'empruntent. »

Justification

Le projet actuel vise à élargir le ring de Bruxelles RO à différents endroits en doublant le nombre actuel de bandes de circulation. Certaines études montrent que l'augmentation du nombre de bandes de circulation entraîne un effet d'aspiration des voitures. Une augmentation du nombre de voitures engendre une augmentation des émissions polluantes des moteurs, et par conséquent, de la pollution atmosphérique. Il convient dès lors de revoir le projet afin d'examiner au préalable les effets sur la qualité de l'air. L'élargissement du ring coûte plus de 2,5 milliards d'euros. Cette somme ne prend pas en considération le coût des effets sur la santé et des décès prématurés à imputer à la pollution atmosphérique.

N° 5 DE MMES ANNEMIE MAES ET CÉCILE THIBAUT

Compléter la recommandation 74 par ce qui suit :

« La norme d'Amsterdam est instaurée, qui prévoit que plus aucun bâtiment public destiné à des groupes vulnérables ne peut être construit ou agrandi à moins de 300 mètres des grands axes de circulation. »

Verantwoording

Ouders en hun kinderen protesteren al weken wegens slechte luchtkwaliteit in de buurt van scholen. De invoering van deze norm is daarom een goede maatregel in het kader van ruimtelijke ordening.

Nr. 6 VAN DE DAMES ANNEMIE MAES EN CÉCILE THIBAUT

Hoofdstuk 11 aanvullen met een aanbeveling 97-1, luidende :

« 97-1. De geldende regels inzake autofiscaliteit van de verschillende overheden worden op elkaar afgestemd, zodat het geheel leidt tot minder verplaatsingen, een groener wagenpark, minder autobezit en meer deelmobiliteit. De fiscale en financiële voordelen van salariswageng worden afgeschaft. Er wordt een mobiliteitsbudget ingevoerd waarbij de fiscale voordelen van de bedrijfswagens omgevormd worden tot een flexibel mobiliteitsbudget dat op termijn alle vergoedingen voor woonwerkverplaatsingen vervangt. Elke werknemer, ongeacht de wijze waarop hij/zij zich verplaatst, heeft recht op dit budget in de vorm van een belastingkrediet, dat verrekend wordt in de bedrijfsvoorheffing. Nabijheid en duurzame verplaatsingskeuzes die de lucht niet vervuilen worden in dit systeem beloond. »

Verantwoording

Betere lucht kan men ook bekomen door af te stappen van het oude autodenken waarbij de privéauto als referentievervoermiddel wordt gehanteerd. Minder verplaatsingen, meer fietsverplaatsingen en deelmobiliteit en een echte vergroening van het wagenpark zijn nu de belangrijkste na te streven doelen. Fiscaliteit is in deze een essentiële hefboom. De fiscale en financiële voordelen van de salariswagens zorgen ervoor dat er meer autoverplaatsingen gebeuren dan in normale omstandigheden (tot twee à drie maal meer). Bovendien is het systeem asociaal en oneerlijk ten aanzien van alle mensen die zich dagelijks zonder salariswageng verplaatsen. Het principe « de vervuiler wordt beloond » wordt hierdoor « de vervuiler wordt niet meer beloond ».

Annemie MAES.
Cécile THIBAUT.

Justification

Cela fait des semaines que des parents et leurs enfants dénoncent la mauvaise qualité de l'air à proximité des écoles. L'instauration de cette norme est dès lors une bonne mesure dans le cadre de l'aménagement du territoire.

N° 6 DE MMES ANNEMIE MAES ET CÉCILE THIBAUT

Compléter le chapitre 11 par une recommandation 97-1 rédigée comme suit :

« 97-1. Les règles en vigueur en matière de fiscalité automobile des différentes autorités sont harmonisées afin de faire en sorte que le nombre de déplacements diminue, que le parc automobile devienne plus écologique, que la possession d'une voiture individuelle diminue et que la mobilité partagée augmente. Les avantages fiscaux et financiers de la voiture-salaire sont supprimés. Un budget de mobilité est instauré, par lequel les avantages fiscaux des voitures de société sont convertis en un budget de mobilité flexible qui remplacera à terme l'ensemble des indemnités couvrant les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Chaque travailleur, quel que soit son mode de déplacement, a droit à ce budget sous la forme d'un crédit d'impôt, qui est imputé au précompte professionnel. Ce système récompense les choix en faveur de la proximité et de modes de déplacement durable qui ne polluent pas l'air. »

Justification

On peut également améliorer la qualité de l'air en abandonnant la vieille conception dans laquelle la voiture privée est considérée comme le véhicule de référence. Une diminution des déplacements en voiture, une augmentation des déplacements à vélo et de la mobilité partagée et une véritable écologisation du parc automobile sont les principaux objectifs à poursuivre aujourd'hui. La fiscalité est un levier essentiel en l'espèce. Les avantages fiscaux et financiers des voitures-salaire entraînent une augmentation des déplacements automobiles par rapport à ce qui est le cas dans des conditions normales (augmentation double voire triple). En outre, le système est antisocial et inéquitable envers l'ensemble des personnes qui se déplacent quotidiennement sans voiture-salaire. Cela permettra de remplacer le principe « le pollueur est récompensé » par le principe « le pollueur n'est plus récompensé ».