



ADVIES UITGEBRACHT
DOOR DE ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
TIJDENS ZIJN ZITTING VAN 7 JULI 2008

inzake

**het milieueffectenrapport van het « noodplan voor vervuilingsspieken » en
het ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot bepaling
van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling te voorkomen**

MILIEUEFFECTENRAPPORT VAN HET « NOODPLAN VOOR VERVUILINGSPIEKEN »

ONTWERP VAN BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING TOT BEPALING VAN DE DRINGENDE MAATREGELEN OM PIEKPERIODES VAN LUCHTVERVUILING TE VOORKOMEN

Advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 7 juli 2008

Aanhangigmaking

Op 9 juni 2008 heeft de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanwege de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Leefmilieu en Energie en vanwege de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken een adviesaanvraag ontvangen betreffende het milieueffectenrapport van het « noodplan voor vervuilingsspieken » en het ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling te voorkomen.

Na onderzoek door zijn Commissie Leefmilieu tijdens de zitting van 10 juni 2008 formuleert de Economische en Sociale Raad het volgend advies.

Advies

Algemene beschouwingen

Sinds 1 januari 2005 moeten de Lidstaten krachtens een Europese richtlijn de noodzakelijke korte termijn maatregelen nemen om een overschrijding van de drempelwaarden van luchtvervuiling te voorkomen. Het Brussels Gewest beschikt tot op heden nog niet over dergelijke maatregelen en is het voorwerp van een klacht vanwege de Europese Unie.

Om aan de voorschriften van de Europese Unie te beantwoorden, stelt dit ontwerp van besluit voor om de dringende maatregelen ingeval van *winterse piekperiodes van luchtvervuiling* ten uitvoer te leggen. Gelet op zijn milieuaard is het « Noodplan voor vervuilingsspieken » onderhevig aan de ordonnantie betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's. Dientengevolge houdt dit bij de uitwerking van dit Plan de opmaak van een « Milieueffectenrapport » (of MER) in, aan de hand waarvan men de vermoedelijk belangrijke effecten van de tenuitvoerlegging van het Plan op het leefmilieu kan vaststellen, omschrijven en evalueren en eventueel de verschillende voorschriften van het Plan, dat momenteel wordt uitgewerkt, kan vervolledigen of bijsturen.

De Raad sluit zich aan bij de doelstelling van het ontwerp van besluit : een verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hij is van oordeel dat hier een belangrijke inzet voor de openbare gezondheid ter discussie ligt.

De Raad neemt er akte van dat het MER aantoont dat de punctuele maatregelen, die op basis van door de IRCEL vastgestelde efficiëntiecriteria werden genomen, een duidelijk waargenomen impact op de concentratiegraden van NOx en PM10 uitoefenen.

De Raad stelt de Regering voor om deze punctuele maatregelen te laten gepaard gaan met structurele maatregelen om de luchtvervuiling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te bestrijden¹. Aan de hand van structurele maatregelen zou men de risico's op luchtvervuilingspieken aanzienlijk kunnen verkleinen en er dus voor zorgen dat men minder toevlucht tot dringende maatregelen moet nemen. Dit voorstel is des te gerechtvaardigd daar het Europees voorschrift jaarlijkse na te leven vervuilingnormen oplegt. Bovendien en gezien de twee soorten vervuilende stoffen, die hier worden beoogd, aan een verschillende logica beantwoorden, pleit **de Raad** ervoor dat het gevoerde beleid inzake structurele maatregelen geïntegreerd zou zijn, maar ook rekening zou houden met het feit dat bepaalde maatregelen een positief effect op de NOx en een negatief effect op de PM (en omgekeerd) kunnen hebben. Anderzijds wijst **de Raad** erop dat in andere Europese steden (Parijs, Rome) de strategieën verschillen in functie van de aard van de vervuilende stof.

De Raad herhaalt dat het efficiëntie criterium (artikel 3, § 2, 3°) van doorslaggevend belang moet zijn en dat deze efficiëntie vóór de tenuitvoerlegging van de maatregelen moet worden gerechtvaardigd.

De Raad stelt een onevenwicht vast tussen het onderzoek naar de milieueffecten enerzijds en naar de sociaal-economische effecten anderzijds. Hij herhaalt dat het concept van duurzame ontwikkeling een evenwicht tussen de milieu-, sociale en economische bestanddelen inhoudt. Bijgevolg vraagt **de Raad** om de sociaal-economische gevolgen beter te evalueren. Tevens onderlijnt **de Raad** dat de economische impactstudie in hoofdzaak op de handelszaken is gericht en vraagt hij om deze impact op dezelfde wijze voor de ondernemingen te bestuderen.

De Raad neemt er akte van dat er momenteel een protocolakkoord wordt uitgewerkt tussen de gewestelijke Ministers en de federale Minister voor Leefmilieu dat ernaar streeft om de maatregelen, die ingeval van een vervuilingsspiek moeten worden genomen, te coördineren en te harmoniseren. Niettemin stelt hij vast dat het MER nergens naar dit protocolakkoord verwijst. Het MER vermeldt immers enkel « [de] organisatie van een samenwerking tussen de betrokken machtsniveaus : transregionaal, interregionaal en nationaal, met het oog op een coördinatie van de activering van het Brussels Urgentieplan » (bladzijden 6 en 70 van het MER). Bijgevolg wil **de Raad** zijn beschouwing herhalen, die hij heeft geformuleerd in zijn advies van 18 oktober 2007 waarin hij wees op het belang van een goede samenwerking ter zake tussen de verschillende Gewesten van het land.

De Raad betreurt het dat de studies en onderzoeken, waarnaar het MER in zijn hoofdstuk betreffende de studie van de sociaal-economische effecten verwijst (punt 4.5.), op geen enkele wijze de Brusselse sociale partners hebben verhoord, terwijl ze laten veronderstellen dat een dergelijke raadpleging heeft plaatsgevonden. Bijgevolg uit **de Raad** twijfels bij de kwaliteit van de voorgelegde sociaal-economische studies. Voor zover het effectenrapport op deze studies steunt, meent **de Raad** dat men het rapport zelf opnieuw in vraag moet stellen. Bovendien herhaalt **de Raad** dat hij in zijn advies betreffende het bestek voor het effectenrapport al had gevraagd om deze sociaal-economische aspecten verder te ontwikkelen.

De onderzoeken zijn de volgende :

¹ Bijvoorbeeld : 1) maatregelen om de energieprestaties van gebouwen te verbeteren ; 2) steunmaatregelen om oude en meer vervuilende voertuigen te vervangen ; 3) het openbaar vervoersaanbod verbeteren ; 4) in het bijzonder op de jeugd gerichte informatiecampaagnes ; 5) de installatie van deeltjesfilters aanmoedigen ; 6) carpooling bevorderen.

- SONECOM/Espace Mobilité, 1999, « Mobilité et toegang tot de handelszaken, onderzoek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », studie gerealiseerd voor het Ministerie van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest (Bestuur Uitrusting en Vervoer) ;
- STRATEC, 2001, « Studie met betrekking tot de begeleidingsmaatregelen van een crisisplan met betrekking tot de strijd tegen de overdadige concentratie van polluenten in de atmosfeer », gerealiseerd voor het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
- IPSOS, januari 2006, « Waarnemings- en gedragsonderzoek inzake energie en milieu in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », gerealiseerd voor rekening van het BIM ;
- STRATEC, 2007, « Evaluatie van de sociaal-economische impact van de toepassing van een noodmaatregel bij risico's op vervuilingsspieken », Studie gerealiseerd op vraag van het Kabinet van Minister Evelyne Huytebroeck.

Voor zover de Brusselse sociale partners rechtstreeks bij de tenuitvoerlegging van deze dringende maatregelen zijn betrokken, vraagt **de Raad** om op voorhand te worden geraadpleegd in het kader van de opmaak van de sociaal-economische studies die als basis voor het effectenrapport zullen dienen.

Tot slot wijzen **de representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** erop dat de studies van 1999 en 2001 verouderd zijn.

Het MER stelt (op bladzijde 63) terecht dat « [een] probleem dat opduikt betrekking heeft op de vrachtwagens die tijdens de spitsuren aan de grens van de Brusselse rand aankomen en dan de stad niet in kunnen ». **De Raad** dringt erop aan om vóór elke verbod op het verkeer van vrachtwagens maatregelen te nemen om het aanbod aan parkings voor « vrachtwagens » aan de rand van de Hoofdstad te vergroten, om te voorkomen dat tijdens de dagen met dringende acties het wegennet dichtslibt. Tevens dringt **de Raad** aan op het belang van een duidelijke en precieze informatie inzake de verkeersbeperkende maatregelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in het bijzonder naar de transportbedrijven toe die zich buiten het Brussels Gewest bevinden.

Over het algemeen meent **de Raad** dat er een bijzondere aandacht moet uitgaan naar de kwaliteit van de informatie naar de bevolking en de ondernemingen toe, voor zover dit een *condition sine qua non* voor het welslagen van de voorgestelde maatregelen is.

De Raad stelt vast dat het MER erop wijst dat het absorptievermogen van de MIVB momenteel ontoereikend is om een stijging van de vraag naar openbaar vervoer als gevolg van een verkeersbeperking gekoppeld aan gratis openbaar vervoer op te vangen (bladzijde 58 van het MER). Hij neemt er akte van dat één van de beoogde oplossingen de « verkleining van de beschikbare ruimte per persoon » is. **De Raad** meent dat men bij de tenuitvoerlegging van deze beperkende maatregelen het aanbod aan openbaar vervoer moet uitbreiden om zo het hier beoogde volume van de modale transfer op te vangen. Deze uitbreiding van het aanbod is onontbeerlijk om te voorkomen dat de vermindering van het reizigerscomfort (kleinere beschikbare ruimte per persoon) het imago van de MIVB ernstige schade zou toebrengen en de gedragswijzigingen van de burgers op het vlak van het openbaar vervoer zou ontmoedigen. Tevens dringt **de Raad** erop aan dat het buspark moet worden vernieuwd om ze van minder vervuilende motoren te voorzien. Tot slot onderlijnt **de Raad** dat het MER vaststelt dat *geen enkele verhoging van het aanbod van de NMBS en van de bussen van de TEC en De Lijn op lijnen die rijden op Brussel is voorzien* (bladzijde 56 van het MER). Hij betreurt dit tekort en vraagt om het op te vullen.

De Raad betreurt het dat ondanks zijn verzoek in zijn advies van 17 april 2008 betreffende het voorstel van bestek voor het milieueffectenrapport « vervuilingsspieken » de vormen van flexibiliteit en de alternatieven, die in het stelsel zouden kunnen worden opgenomen, niet in het MER werden onderzocht. Overwegende dat de tenuitvoerlegging van begeleidende en/of afwijkende maatregelen een voorwaarde voor de tenuitvoerlegging van dringende maatregelen met een beperkend karakter moet zijn, vraagt **de Raad** om de bepalingen houdende organisatie van de afwijkingen (pasjesstelsel) in het ontwerp van besluit op te nemen dan wel om ze in een omzendbrief te definiëren. Anderzijds dringt **de Raad** erop aan om over deze afwijkingen te worden geraadpleegd.

De Raad vraagt om de « nutsvoertuigen » evenals de « medische en paramedische voertuigen » toe te voegen aan de lijst van voertuigen die van het toepassingsveld van drempels 2 en 3 zijn uitgesloten. Tevens stelt **de Raad** de Regering voor om de problematiek van de « voor carpooling gebruikte voertuigen » te onderzoeken. **De Raad** meent dat in het kader van de bedrijfsvervoersplannen specifieke en passende maatregelen ingeval van vervuilingsspieken zijn voorzien.

De Raad vraagt om de toegankelijkheid van de trajecten die de Ring verbinden te waarborgen en om een beperkende lijst op te stellen van de ondernemingen aan de rand van de Ring om de bereikbaarheid ervan te verzekeren. Bovendien vraagt hij om na te denken over alle andere vormen van flexibiliteit, die men zou kunnen invoeren opdat het ingevoerde stelsel in verhouding tot de gewenste resultaten zou zijn.

Aangezien :

- het MER stelt dat de impact van de tenuitvoerlegging van de in drempels 2 en 3 voorziene maatregelen op het verkeer « niet te verwaarlozen » zal zijn (bladzijde 54 van het MER) ;
- het MER onderlijnt dat meer dan de helft van de verplaatsingen in de loop van een gemiddelde dag gerealiseerd worden met privévervoermiddelen (uitsluitend of gecombineerd met het openbaar vervoer) (bladzijde 54 van het MER) ;
- het MER onderlijnt dat tijdens de ochtendspits het aandeel van de verplaatsingen gerealiseerd met privévervoermiddelen tot 62 % (zelfs tot 67 % voor de pendelaars afkomstig uit de GEN-zone) toeneemt (bladzijde 54 van het MER) ;

is **de Raad** van oordeel dat de jaarlijkse test met betrekking tot de hetzij in artikel 6 (drempel 2) hetzij in artikel 7 (drempel 3) voorziene bepalingen niet wordt uitgevoerd, omdat hij al te negatieve sociaal-economische gevolgen met zich zal meebrengen ten overstaan van de waarschijnlijkheid dat deze vervuilingsspieken zich voordoen. Hij vindt het echter opportuun om testen uit te voeren om met de tenuitvoerlegging van de door artikel 5 voorziene eerste drempel te experimenteren. Bijgevolg vraagt **de Raad** dat artikel 8 van het ontwerp van besluit enkel van toepassing zou zijn op de eerste drempel, met uitzondering van deze omschreven in artikels 6 en 7, hetzij drempels 2 en 3. Over het algemeen meent **de Raad** dat het uitvoeren van tests buiten de periodes waarin de maatregelen noodzakelijk zijn deze maatregelen ingeval van echte noodzaak in waarde zou kunnen doen dalen.

De Raad is van oordeel dat in bepaalde gevallen het klein aantal meetstations de representativiteit van de situaties niet waarborgt, rekening houdend met de concentratie van bewoners en werknemers in de opgemeten zones. Hij raadt aan om het aantal meetstations in functie van de representativiteitscriteria te herbekijken, rekening houdend met de doelstelling inzake openbare gezondheid.

Gelet op het groot aandeel van NOx-uitstoot als gevolg van het energieverbruik voor verwarming van gebouwen van de tertiaire sector in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (bladzijde 9 van het MER), is **de Raad** voorstander van de maatregel die een verlaging van de temperatuur in de openbare gebouwen tijdens de dagen met dringende acties voorziet. **De Raad** voegt eraan toe dat het opportuun zou zijn om ook andere actoren (met name het privépubliek) te sensibiliseren voor het belang van de verwarming van gebouwen als bron van NOx- en PM-uitstoot in het Brussels Gewest.

*
* *