



# VLAAMS PARLEMENT

---

ZITTING 1995-1996

OPENBARE COMMISSIEVERGADERING

---

## HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR WELZIJN EN GEZONDHEID

VERGADERING VAN DONDERDAG 21 MAART 1996

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, Vlaams minister van Financiën, Begroting en Gezondheidsbeleid, over het voorkomen van astmatische en allergische aandoeningen onder meer ten gevolge van de toegenomen luchtvervuiling  
Met redenen omklede motie

**WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Wilfried Aers**

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.15 uur.*

**Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, Vlaams minister van Financiën, Begroting en Gezondheidsbeleid, over het voorkomen van astmatische en allergische aandoeningen onder meer ten gevolge van de toegenomen luchtvervuiling**

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van de heer Malcorps tot Mevrouw Demeester-De Meyer, Vlaams minister van Financiën, Begroting en Gezondheidsbeleid, over het voorkomen van astmatische en allergische aandoeningen onder meer ten gevolge van de toegenomen luchtvervuiling.

De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps :** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, de jongste tijd is er heel wat te doen over de band tussen astma en luchtvervuiling. Uit het rapport van de Wereldgezondheidsorganisatie, Global Initiative for Asthma, bleek dat het aantal astmalijders wereldwijd toeneemt, vooral in de geïndustrialiseerde landen en in verstedelijkte gebieden. Het wordt steeds duidelijker dat er een band bestaat tussen ademhalingsklachten en luchtvervuiling enerzijds en tussen luchtvervuiling en het toenemend autoverkeer anderzijds. Daarom wil ik vandaag uitdrukkelijk aandacht vragen voor een gezonde-luchtpolitiek. Uiteraard moet ik daarvoor ook aankloppen bij uw collega bevoegd voor leefmilieu. Ik zit als het ware tussen twee commissies in. Maar door me vandaag tot u te richten, wil ik net als in mijn vorige tussenkomst over kanker en milieu, uitdrukkelijk de aandacht vragen voor de nood aan een preventief gezondheidsbeleid. Men kan onmogelijk nog om het probleem heen : de jongste 15 jaar is het aantal astmalijders wereldwijd ten minste verdubbeld. In België zijn er een 700.000-tal astmalijders. Professor Pauwels van de RUG stelt dat het aantal astmapatiënten in ons land de

laatste 20 jaar toenam met 3 tot 4 percent van de bevolking tot 8 tot 9 percent. Professor Pauwels is een expert terzake en heeft meegewerkt aan het hierboven vermelde GIA-rapport van de WGO. Erger nog, 200.000 kinderen in ons land lijden aan astma, waarvan 80 percent voor de leeftijd van 7 jaar en 50 percent voor de leeftijd van 4 jaar. Astma bij zuigelingen is een aandoening die nog steeds wordt onderschat. Nu pas worden de eerste onderzoeken uitgevoerd. Ook het aantal sterfgevallen door astma neemt toe. In de medische wereld bestaat hierover wel de nodige discussie : het is moeilijk vast te stellen wanneer de patiënt enkel en alleen door astma is overleden.

Internationaal werd vastgesteld dat astma veel meer voorkomt in stedelijke gebieden met veel verkeer. Uit een UZA-studie over astmalijders in het Antwerpse bleek dat dit ook waar is voor de Antwerpse regio. In het centrum van Antwerpen is het risico op astma veel groter dan in randgemeenten als Boechout, Aartselaar, Mortsel of Edegem. Een studie van professor Vermeire van 1993 toont dit aan. Op dit moment heeft hij een gelijkaardig onderzoek voor jonge kinderen opgestart in Europees verband. Kinderen staan meer bloot aan alle vormen van luchtvervuiling en lopen meer risico op astma en andere gezondheidsschade, en wel om drie redenen. Kinderen hebben om te groeien relatief meer zuurstof nodig dan volwassenen. Kinderen staan door hun constitutie dus permanent meer bloot aan luchtvervuiling. Het immuuniteitsysteem bij zuigelingen en jonge kinderen – en a fortiori bij kinderen in de moederschoot – is onvoldoende ontwikkeld om aan bepaalde vormen van vervuiling voldoende weerstand te bieden. Kinderen staan gedurende veel langere periodes bloot aan vervuiling dan volwassenen. Ze zijn vatbaarder voor een accumulatie van de vervuiling in het eigen lichaam. Dat de band tussen astma en luchtvervuiling met zoveel aandrang vanuit de wetenschappelijke wereld wordt gelegd, is nieuw. Enkele weken terug kon ik hetzelfde melden in verband met de relatie tussen kanker en milieu. Maar voor astma zijn de indicaties nog sterker en meer algemeen aanvaard. Tot voor kort werd in verband met astma door specialisten vooral verwezen naar

## Malcorps

allergene factoren binnenshuis : passief roken enerzijds en de opmars van huisstofmijten in tapijten en vloerkleden in onze beter geïsoleerde woningen anderzijds. Intussen groeit een meer volledig beeld, waarbij men een onderscheid maakt tussen twee verschillende vervuilingsbronnen. Ten eerste is er de uitwendige, hoofdzakelijk chemische vervuiling zoals SO<sub>2</sub>, stofdeeltjes in suspensie, NO<sub>x</sub> en ozon. Men is het er wereldwijd mee eens dat deze vormen van luchtvervuiling op zijn minst bijdragen tot astma of astmatische aandoeningen verscherpen, het zogenaamde trigger-effect. Ten tweede is er de binnenshuisvervuiling. Meer en meer wordt er de nadruk gelegd op de samenhang : dagelijks worden besmette deeltjes van buiten mee naar binnen gebracht. Ook het stof in huis is vervuild. Naast sigarettenrook en huisallergenen als mijten zijn in de meeste huizen SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> en andere niet-allergene agentia in overmaat aanwezig.

Ook in het geval van hooikoorts blijkt er een indirect verband met milieu- en met luchtvervuiling te bestaan. Een goede 200.000 mensen in ons land zijn allergisch voor pollen. Geschat wordt dat één op tien Belgen in de loop van haar of zijn leven geplaagd wordt door hooikoorts. De Engelse onderzoeker Read vond aanwijzingen dat NO<sub>2</sub> en ozon hooikoortssymptomen verergeren. Andere onderzoekers toonden dan weer aan dat NO<sub>x</sub> en diesellootdeeltjes beletten dat kinderen een afdoende weerstand opbouwen tegen allergenen. In onze buurlanden is er de voorbije maanden heel wat te doen geweest over luchtvervuiling en gezondheid. Nieuwe basisbewegingen voor zuivere lucht eisen dringend maatregelen tegen de vervuiling door dieselloot, benzeen of ozon. Zowel in Frankrijk, Duitsland, Nederland als in Engeland en de VS verschenen rapporten die luchtvervuiling verantwoordelijk stellen voor honderden of zelfs duizenden gevallen van vroegtijdige sterfte. Alleen in Vlaanderen ligt de bevoegde overheid hier blijkbaar niet wakker van. Uit een rapport van de Vlaamse Milieumaatschappij leren we nochtans dat de kwaliteit van de lucht in Vlaanderen net op dezelfde manier evolueert als in andere landen. De zogenaamde klassieke vervuilers zoals zwaveldioxyde of lood zijn duidelijk teruggelopen, maar andere vervuilers blijven hardnekkig aanwezig of nemen toe. Denk maar aan stikstofoxyden en roetdeeltjes. Dit heeft alles te maken met het feit dat er steeds meer auto's komen, die ook steeds meer kilometers afleggen. Op aandringen van een Agalev-motie liet milieuminister Kelchtermans een ozonplan goedkeuren door de Vlaamse regering. Maar dit plan stelt nauwelijks iets voor : de minister wil vooral veel gaan studeren, maar schuwt concrete maatregelen om ozonvervuiling in de toekomst te voorkomen. Ik zeg hier niets nieuws. Ik heb dit al aan de minister zelf gezegd. Het ozonplan heeft als voornaamste ambitie de mensen op tijd te verwittigen dat ze moeten binnen blijven. Voor Agalev is dit onaanvaardbaar : de gezondheid van de mensen gaat voor. We vragen dan ook met aandrang dat het Vlaams Parlement als ge-

heel zich over dit plan zou uitspreken. Agalev wil concrete maatregelen om de grote boosdoeners van de luchtvervuiling aan te pakken. Agalev blijft aandringen op een herziening van de grenswaarden voor ozon. Het Amerikaans Milieubureau heeft de gezondheidseffecten van ozon uitputtend bestudeerd en stelt nu ook voor de norm te verstrengen. Agalev wil ook verkeersbepalende maatregelen om de vorming van zomersmog actief te voorkomen. Deze discussie hebben we al gevoerd. Er moet op lange termijn en structureel worden gewerkt.

Maar het probleem van de luchtverontreiniging is veel ruimer. Ook voor de andere vervuilers die onze gezondheid schaden, zoals stikstofoxyden, benzeen en dieselloot moeten concrete grenswaarden worden vastgelegd en maatregelen worden genomen als deze grenzen dreigen te worden overschreden. Agalev vraagt ook dat de verschillende vuilcomponenten in hun onderlinge samenhang worden bekeken. De vervuilende stoffen werken immers niet op hun ééntje, ze vormen samen een giftig mengsel. En dat is juist zeer gevaarlijk voor onze gezondheid. Volgens de Nederlandse deskundige inzake gezondheid en milieu, professor Peereboom, staan in Nederland duizenden mensen in grotere steden of wonend aan drukke straten op onverantwoorde wijze quasi permanent bloot aan dergelijke giftige lichtmengsels. Het Nederlandse Milieuministerie bevestigde dit en spreekt van risico-situaties voor de gevels van maar liefst 250.000 woningen en op zo maar even 1.000 kilometer trottoir. De heer Peereboom dringt dan ook aan op een registratie van gezondheidsklachten en Cara-aandoeningen in steden en langs verkeersdrukke assen. Dat behoort tot de bevoegdheid van de minister. In deze giftige lichtmengsels trekken naast ozon en stikstofoxyden twee andere boosdoeners bijzonder de aandacht : benzeen en vooral diesellootdeeltjes. Benzeen komt in hoge concentraties voor in verkeersdrukke situaties, maar ook rond en om tankstations en benzinepompen. Recent is onomstotelijk aangetoond dat benzeen bij chronische blootstelling in hoge mate kankerwekkend is. Professor Peereboom wijst erop dat de grenswaarde voor benzeen in ongeveer 1.200 straten in Nederland wordt overschreden, waaraan 85.000 woningen zijn gesitueerd. Het zou zeer interessant zijn om deze cijfers ook in Vlaanderen te berekenen. Benzeen komt overigens ook in veel te hoge concentraties voor binnen in auto's. In het MIRA-rapport wordt vastgesteld dat er voor diverse prioritairere stoffen in de omgevingslucht in Vlaanderen geen immissiegrenswaarden zijn vastgelegd. In Duitsland ligt de norm in de Benzolverordnung nu op 15 microgram per kubieke meter lucht. In Engeland, Duitsland en Frankrijk neemt de bezorgdheid toe over de fijne stofdeeltjes met een diameter kleiner dan 10µm, die vrijkomen bij brandstofverbranding. Vooral de deeltjes dieselloot, uitgestoten door dieselmotoren zouden volgens recente bevindingen een kwalijk effect hebben op de volksgezondheid. Deze fijne deeltjes zijn zo gevaarlijk omdat ze tot diep in het longweefsel kunnen doordringen.

## Malcorps

Een officiële Engelse onderzoekscommissie stelde dat het inademen van roetdeeltjes iedere dag de dood zou versnellen van tussen 5 en 25 mensen. Deze conclusie werd ook al geformuleerd in de beruchte Amerikaanse zes-stedenstudie van december 1993. Dit onderzoek bij 8.000 mensen uit zes verschillende steden toonde aan dat fijne roetdeeltjes bijdroegen tot een verhoogde mortaliteit. Zeker voor mensen met longziekten konden deze minuscule roetpartikels dodelijk zijn. De Engelse onderzoekscommissie stelde echter ook duidelijk dat de uitstoot van deze roetdeeltjes en andere luchtvervuiling medeverantwoordelijk was voor het onrustbarend toenemen van astma. Om die reden heeft men in Duitsland nu een aparte immissienorm opgenomen voor dieselroet : er mag maximaal een concentratie aan dieselroet worden gemeten van 14 microgram per kubieke meter lucht. Bij ons in Vlaanderen zijn geen grenswaarden voor concentraties in de lucht voorzien. Over de risico's voor de gezondheid door deze stoffen, kan nog weinig twijfel bestaan. Toch blijft men weifelen als het er om gaat om preventieve maatregelen te nemen. Want dan moet men perken durven stellen aan bepaalde industriële belangen en aan het autoverkeer. In de industrie moet meer energie worden bespaard. De uitstoot van stikstofoxyden door de elektriciteitssector, de raffinaderijen en de industrie moet worden beperkt door de inzet van de beste bestaande milieutechnologie. Het omgaan met solventen moet strikt gereguleerd worden. Voor verven moeten er produktnormen komen. Men kan best omschakelen naar verven op basis van water. De luchtvervuiling door het toegenomen autoverkeer is de belangrijkste oorzaak. Agalev steunt maatregelen om tot schonere auto's te komen. Auto's die veel minder schadelijke stoffen uitstoten door beter afgestelde katalysatoren. Een betere samenstelling van de benzine met bijvoorbeeld maximum 1 percent benzeen. Toch verwachten we dat het probleem alleen onder controle kan worden gebracht, als er veel minder met de auto wordt gereden. Anders zal het groot aantal auto's en autokilometers het effect van een betere milieutechnologie snel teniet doen. Alle verhalen over het recente autosalon ten spijt, is de beperking en halvering van het autoverkeer de enige oplossing.

Mevrouw de minister, dit alles behoort normaal niet tot uw bevoegdheid, maar u heeft over de ozonproblematiek indertijd al vrij concrete uitspraken gedaan vanuit uw bekommernis voor de volksgezondheid. We hopen van harte dat u in deze zal volharden, ook als het om het ruimere probleem van de totale luchtvervuiling gaat. Ik wil u dan ook de volgende vragen stellen. Welke initiatieven heeft de minister al genomen in het kader van de eerder aangekondigde initiatieven inzake milieu en gezondheid om specifiek over astma en luchtvervuiling nader onderzoek te laten verrichten ? Zijn er onderzoeksprojecten lopende rond luchtvervuiling en gezondheid in stedelijke centra en aan drukke verkeersassen ? Of rond de relatie tussen ver-

vuiling en astmatische aandoeningen bij kinderen ? Acht de minister het niet noodzakelijk om een ruimer debat in het Vlaams Parlement te voeren over de noodzaak van een op preventie gerichte zuivere-luchtpolitiek in het algemeen en rond het aangekondigde ozonplan in het bijzonder ? Is de minister van mening dat het opleggen van snelheidsbeperkingen of andere beperkende maatregelen ten aanzien van het autoverkeer zelfs op momenten van hoge luchtvervuiling en potentiële schade voor de gezondheid, niet kan worden overwogen ? Welke maatregelen zijn genomen, gezien de wetgevende initiatieven terzake in onze buurlanden, om in overleg met de minister bevoegd voor leefmilieu tot voor de volksgezondheid aanvaardbare grenswaarden te komen voor gevaarlijke pollutanten als ozon, benzeen en kleine stofpartikels zoals dieselloetdeeltjes ? Heeft de minister of de Vlaamse regering er al bij de federale regering op aangedrongen om werk te maken van het beperken van het verbruik en van de uitstoot van auto's en vrachtwagen, van een milieuvriendelijker samenstelling van de benzine, van produktnormen voor verven ?

**De voorzitter :** De heer Strackx heeft het woord.

**De heer Felix Strackx :** Mevrouw de minister, geachte collega's, ik sluit me volledig aan bij de analyse van de heer Malcorps. Het is inderdaad zo dat volgens pediaters het aantal astmagevallen en luchtwegeninfecties bij kinderen op een onrustwekkende manier stijgt. Ik wil nog het onderzoek vermelden van het World Resources Institute in Washington DC, dat een duidelijk verband legt tussen de wiegedood en de hoeveelheid roetdeeltjes van tien micron of minder in de lucht. Bij een lage concentratie van roetdeeltjes, was er sprake van een sterfgetal van 2,9 kinderen per duizend kinderen. Bij een medium-concentratie was dit 3,4 en bij een hoge concentratie 3,8. Dit zijn betekenisvolle cijfers. Waar komt deze luchtverontreiniging vandaan ? We moeten niet alle stenen werpen naar de auto's, en zeker niet naar het personenvervoer. Ook de verwarming van huizen met stookolie neemt een groot deel van de vervuiling voor zijn rekening. De grootste roetuitstoot in het verkeer wordt veroorzaakt door het vrachtvervoer. Ik wil de heer Malcorps erop wijzen dat juist de invoering van de katalysator negatief blijkt te zijn voor de hoeveelheid benzeen in de lucht. Een goedbedoelde maatregel blijkt de situatie nog ongezonder te maken dan voorheen. Daarom wil ik niet meedoen aan het opbod – of is het afbod – van steeds meer snelheidsbeperkingen voor het autoverkeer. Negentig kilometer per uur rijden op snelwegen zou leiden tot zoveel minder uitstoot van schadelijke stoffen. De volgende stap zal dan zestig kilometer per uur zijn. Het logische eindpunt van dergelijke redenering is nul kilometer per uur. Dan hebben we nul percent uitstoot. We mogen automobilisten niet pesten, zolang er geen geldig alternatief is. Er zijn trouwens nog genoeg mogelijkheden om het verkeer te beperken. Ik denk bijvoorbeeld aan een maatregel die in Zwitserland werd ge-

## **Strackx**

nomen, waarbij het doorgaand vrachtvervoer op een trein wordt gezet en zo door Zwitserland wordt getransporteerd. De Zwitsers zijn daar radicaal in : wie hier alleen maar door rijdt, moet ook de lucht niet vervuilen. Een andere mogelijkheid is het aanmoedigen van carpooling. In de Verenigde Staten wordt er alleen toelating gegeven om op een bepaalde rijstrook te rijden als men met meer dan één persoon in de auto zit. Een soortgelijk experiment is mislukt in Nederland. In de Verenigde Staten werkt dit wel. Dit zijn al twee mogelijkheden waardoor het autoverkeer kan worden verminderd zonder daarom snelheidsbeperkingen in te voeren.

**De voorzitter :** Minister Demeester-De Meyer heeft het woord.

**Minister Wivina Demeester-De Meyer :** Mijnheer de voorzitter, collega's, het is waar dat de vervuiling van de lucht die we inademen de gezondheid inderdaad schadelijk kan beïnvloeden. Daaraan wordt niet getwijfeld. Een werkend individu brengt gemiddeld ongeveer 20 percent van zijn tijd op zijn arbeidsplaats door. Ongeveer 70 percent van zijn tijd brengt de persoon gemiddeld thuis door. Minder dan 10 percent wordt buitenshuis doorgebracht. In principe kan de vervuiling van de binnenhuislucht dus meer schadelijke gevolgen hebben dan de bezoedeling van de buitenlucht. Hiermee wil ik slechts waarschuwen voor louter mathematische benaderingen. Alleen met cijfers werken zou ik zelf niet doen, maar ik geef deze bij wijze van voorbeeld. De heer Malcorps heeft er al op gewezen dat het effect van de huismijt vrij groot is, ook op astma. Het is nog maar pas Batibouw geweest, maar je zou de mensen moeten aanraden geen tapijten te leggen en het te doen met natuurlijke produkten : steen of hout.

Ik geef dit slechts als uitgangspunt omdat je bij vele van deze studies steeds vele elementen met elkaar in verband moet brengen. Je kan nooit studies isoleren. Hiermee bedoel ik niet dat de aandacht voor de kwaliteit van de omgevingslucht en de inspanningen om die kwaliteit op punt te houden absoluut niet te verbeteren of noodzakelijk zouden zijn. Ik ben het eens met zij die zeggen dat we studies moeten uitvoeren, dat het maatschappelijk debat daaromtrent noodzakelijk is en dat we brongerichte maatregelen moeten treffen. Wat uw eerste vraag betreft kunnen we zeggen dat Vlaanderen wel degelijk onderzoek uitvoert. U verwees trouwens zelf naar een paar van die onderzoeken. Bij deze studies wordt onderzocht wat de betekenis is van het verschillend voorkomen van astma in stedelijke en andere gebieden. Zowel de studie van de Vlaamse Vereniging voor Respiratoire Gezondheidszorg en Tuberculosebestrijding als de door u aangehaalde studie van Vermeire stellen inderdaad vast dat er in de steden een ander verband is en dat het er meer voorkomt. Toch schrijven de auteurs uitdrukkelijk dat men niet onmiddellijk het verband kan bepalen. Men denkt wel aan

een aantal factoren, maar men heeft geen wetenschappelijk bewijs. Daarover zijn we het, geloof ik, niet oneens. Natuurlijk, gezien de internationale dimensie, niet alleen van de luchtverontreiniging maar ook van het probleem astma, is het belangrijk dat dergelijke onderzoeken gebeuren in samenwerking met andere landen en dus over de grenzen heen. Zo is het ook dat de UIA en het Antwerps Provinciaal Instituut voor Hygiëne met steun van de Vlaamse overheid, specifiek van de Vlaamse Vereniging voor Respiratoire Gezondheid en Tuberculosebestrijding deel heeft genomen aan de EC Respiratory Health Survey. Het betreft hier dus een onderzoek naar de gezondheid van het ademhalingsstelsel. Uit dat onderzoek heeft de VRGT in het begin van dit jaar in haar tijdschrift een aantal resultaten gepubliceerd. Dit onderzoek vond plaats in 48 centra binnen en buiten Europa, bij personen tussen 20 en 44 jaar. Daaruit blijkt enerzijds dat de prevalentie van astma in ons land globaal gezien lager ligt dan in sommige van de ons omringende landen. Anderzijds stelden de onderzoekers een hoger voorkomen vast in stedelijke gebieden in vergelijking met andere bestudeerde zones. Algemeen liggen we dus wat lager wat België betreft, maar het verschil tussen verstedelijkte en landelijke gebieden is inderdaad opvallend. De meest voor de hand liggende verklaring hiervoor, met name de grotere atmosferische vervuiling, kan nog niet onmiddellijk geëvalueerd worden. We kunnen van die veronderstelling uitgaan. Om te kijken of die verschillen ook bestaan in andere leeftijdsgroepen werd recent een nieuw onderzoek bij kinderen gestart. Daarover hebben we nog geen resultaten. Ook is er een onderzoek gepland bij jongvolwassenen, telkens opnieuw via de VRGT en dus medegefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap. Terloops wil ik even aanstippen dat we in België – zoals u zelf zegt – ongeveer 700.000 mensen hebben die er op één of andere manier mee worden geconfronteerd. Over diezelfde periode – het gaat hier over de jongste 20 jaar – bedroeg de toename gemiddeld 5 percent. Dat is een iets kleinere stijging dan in andere landen. Alleen rijst natuurlijk de vraag of we al dan niet van een hoger aantal vertrokken zijn. Dat speelt daar ook een rol in. Bij het nalezen van de rapporten moet ik trouwens echter ook rekening houden met het feit dat naast omgevingsfactoren ook genetische factoren – het familiaal aspect en nog vele andere factoren zoals leefwijze – een rol spelen. Er is een verband tussen milieu en gezondheid. Ik ben de mening toegedaan dat het debat daarom veel ruimer gevoerd moet worden. Ik denk niet dat we dat kunnen beperken tot alleen de discussie in de Commissie voor Welzijn en Gezondheid. Bij het einde van mijn betoog zal ik in dat verband trouwens een voorstel doen. Bijvoorbeeld inzake het voorkomen van ozonsmog, waarmee we wellicht binnen een maand of twee weer geconfronteerd zullen worden, is er gekozen om de voorgestelde concrete structurele maatregelen op te nemen in het Gewestelijk Milieu Beleidsplan vóór de periode 1997-2001. Een ontwerp is momenteel in voorbe-

## Demeester-De Meyer

reiding en zal voor 1 mei door het planningsteam aan de Vlaamse regering bezorgd worden. Tevens wordt het op dat ogenblik uiteraard meegedeeld aan het Vlaams Parlement, de SERV, de MINA-raad, de provincies en de gemeenten. Tijdens de periode mei-juni 1996 zal dat plan tenslotte ook het voorwerp moeten uitmaken van een openbaar onderzoek. Die elementen staan, samen met het feit dat het milieubeleidsplan uiteindelijk zal worden vastgelegd door de Vlaamse regering, na het doorlopen van de decretale procedure, hopelijk garant voor een brede maatschappelijke discussie. Het opleggen of doen ingang vinden van maatregelen die bijvoorbeeld het autoverkeer of ergere emissies blijvend beperken blijkt op dit ogenblik een ingreep te zijn die enerzijds de omgevingslucht op een gunstige manier kan beïnvloeden, maar waarover anderzijds nog onvoldoende consensus – een globale consensus kan je daarin uiteraard niet verwachten – bestaat. We hebben hier trouwens maar twee betogen gehoord, van twee leden van de commissie. Niettegenstaande het feit dat men van vergelijkbare analyses vertrok en het over deze analyses eens was, bleek er op dat vlak al duidelijk een meningsverschil te zijn.

Ik hoop dat in het ontwerp van het milieubeleidsplan lange termijn-maatregelen worden opgenomen die fundamenteel verandering brengen. Het onderzoek wees immers uit dat incident-maatregelen niet doeltreffend zijn. De analisten noch de bevolking zijn het eens over een beperking op het autoverkeer of op de snelheid, tijdens de smogperiodes. Voor mij blijft een beperking van de snelheid – het hele jaar door – een belangrijke maatregel. Ik zeg dat ook vanuit mijn emoties, als ik de beelden en foto's van gisterenmorgen zie, word ik gewoon koud. We hebben bij het eerste ongeluk, enkele weken geleden, een goede collega verloren. Dat blijft mij bij. Indien niet zo hard gereden werd, hadden we dit niet meegemaakt. In Deinze heeft men twee snelheidsovertredingen vastgesteld van automobilisten die 167 km per uur reden. Ik herhaal dit omdat ik het zo erg vind. We moeten ons allemaal beheersen in onze snelheid. Het is niet verantwoord in deze weersomstandigheden meer dan 90 km per uur te rijden. Als dit kan bijdragen tot een verbetering van de lucht, des te beter. Ik weet dat daardoor mensen geraakt worden in hun vrijheid, zoals de heer Strackx aanhaalde. Ik zal er daarom in overleg over beslissen. U haalt Amerikaanse maatregelen aan, mijnheer Strackx, maar onze situatie is helemaal niet vergelijkbaar met Californië. Ten eerste geldt daar een absolute snelheidsbeperking van 110 km per uur. De speciale voorkeursbanen waarover u het hebt, hebben langs twee kanten 4 lijnen. Dat hebben wij niet. Ik vind dat schitterende maatregelen maar hier kan dat niet. We kunnen hier geen extra lijn installeren. Als we iets dergelijks willen, moeten we in elk geval met een snelheidsbeperking beginnen. In Californië is het weer ook veel beter en daardoor de veiligheid hoger. Men beperkt de snelheid ook omwille van het milieu, om de

smogvorming tegen te gaan. De Verenigde Staten, het toonbeeld van persoonlijke vrijheid, slaagt erin zo'n beperkende maatregelen op te leggen. Hetzelfde geldt voor alcoholgebruik. Beneden de 18 jaar kan men geen alcohol kopen. Het alcoholverbruik is er ook effectief veel lager. Regels van de overheid spelen dus wel degelijk een rol. Ik haal dat voorbeeld graag aan omdat het om een land met een enorme vrijheid gaat. Er is geen consensus over dit probleem bij de Vlaamse regering. Zelfs als die er wel was, zijn we nog geen drager van deze materie. Het is een federale bevoegdheid. Ik hoop echter dat de feiten van de jongste dagen inspirerend werken voor de mensen die op dit vlak een rol moeten vervullen. Dergelijke maatregelen zijn immers veel belangrijker dan het wegnemen van de flippo's uit de zakjes chips (*Gelach*)

Veilige normen en contaminanten voor de omgevingslucht zijn uiteraard een enorm beleidsinstrument. De wetenschap, waaronder ook de medische milieukunde, is echter constant in beweging. De ideeën over welke concentraties van bepaalde stoffen veilig zijn, veranderen gestaag. Een besluit van de Vlaamse regering houdt algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne in. Ik weet dat u vindt dat we op dat vlak niet ver genoeg gaan. De discussie over het milieubeleidsplan moet ons leiden tot strakkere normen. Een tijdige bijsturing en vervollediging van de lijst moet tot een betere gezondheidszorg leiden. Mijnheer Malcorps, naar aanleiding van uw interpellatie moet ik vaststellen dat ik op het domein van gezondheid over een bijzondere beperkte bevoegdheid beschik. De discussie die ik gisteren heb kunnen meemaken tussen enerzijds de commissie Financiën en Begroting en anderzijds de Milieucommissie brengt me tot de suggestie om naar aanleiding van dit beleidsplan een aantal hoorzittingen te organiseren in verenigde commissies voor Leefmilieu en gezondheid. Zo kunnen we tot gemeenschappelijke conclusies komen. We hoeven ons niet te verschuilen achter wat de bevoegdheid van de minister van Leefmilieu of van de minister van Gezondheid is. Een debat met een gemeenschappelijke commissie moet mogelijk zijn. Misschien kunnen we daaruit een aantal beleidslijnen voor de gezondheid afleiden met het oog op de volgende vier of vijf jaar. Als het milieubeleidsplan zich richt op de periode 1997 – 2001, dan kunnen daar een aantal maatregelen aan worden gehecht die zeer belangrijk zullen zijn voor onze bevolking van zes miljoen Vlamingen.

**De voorzitter :** De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps :** Ik ben in elk geval blij met laatstgenoemd voorstel. Dat zal voor mij persoonlijk de zaken alleszins vergemakkelijken. Ik moet in deze commissie immers soms milieutechnische aspecten aan bod laten komen, die hier niet kunnen worden opgelost. Anderzijds kan in de commissie Leefmilieu niet altijd voldoende aandacht worden besteed aan specifieke gezondheidsproblematiek. Indien mogelijk moeten de twee commissies samen hoorzittingen organiseren over de relatie

## **Malcorps**

tussen milieu en gezondheid. Ik hoop dat het beleidsplan niet beperkt zal blijven tot een aantal vage intentieverklaringen, maar ook voldoende concrete uitspraken bevat. Dikwijls wordt bij mijn vragen verwezen naar het nieuwe beleidsplan. Ik hoop dat het in de realiteit inderdaad afdoende antwoorden zal opleveren. Uiteraard is de verkeersveiligheid een van de hoofdbekommernissen van mijn fractie. We zijn diep onder de indruk van het node-loos verkeersgeweld en de verkeersdoden van de jongste dagen. Milieu en verkeersveiligheid gaan samen. Daar kan geen discussie over bestaan. Toch blijf ik op het vlak van de verkeersveiligheid een andere mening hebben. Er zijn voldoende indicaties dat het verband tussen luchtvervuiling en respiratorische aandoeningen als astma vaststaat. Natuurlijk zal geen enkele wetenschapper zeggen dat dit verband rechtlijnig of exclusief is. Zo stellen we vast dat de astma meer toeneemt in West-Europa dan in Oost-Europa. In West-Duitsland is die toename bijvoorbeeld groter dan in Oost-Duitsland, alhoewel de luchtvervuiling hoger is in het oosten. In West-Duitsland gaat het echter om nieuwe vormen van luchtverontreiniging. De klassieke vormen, zoals huisverwarming en zwaveldioxyde, hebben voor deze aandoeningen minder effect dan nieuwere vormen als stikstofoxyde, ozon en dieseldeeltjes. Daarnaast blijven ook de isolatie en huisstofmijt voor een deel verantwoordelijk. Zoals ik al kort heb trachten aan te tonen, moeten deze twee factoren samen worden bestudeerd. Het gaat waarschijnlijk om een synergie. Onze huizen zijn niet volledig afgesloten van de buitenwereld. Er komen een aantal soorten vuil binnen, zodat de huisstofmijten vervuilde partikels afscheiden, enzovoort. Uit studies uit andere landen waar men op dit vlak een voorsprong heeft, blijkt alleszins zeer duidelijk dat hier de oorzaak ligt van astmatische aandoeningen en zelfs van vroegtijdige sterfgevallen. Wat dat betreft, raak ik gefrustreerd over de manier waarop een aantal concentraties worden gemeten. De VMM heeft een meetnet, waarmee concentraties aan zwevende en vluchtorganische stoffen worden gemeten. Op dit moment weten we echter veel duidelijker welke stoffen specifiek boosdoener zijn. Het gaat om benzeen in plaats van de hele groep van vluchtorganische stoffen en om dieselgoed in plaats van alle zwevende stofdeeltjes. Naar die specifieke stoffen moeten we onderzoek verrichten. Voor dit ogenblik is het onderzoek veel te weinig gespecificeerd. Ik hoop dat het voorstel van de minister bijval zal vinden en dat we in de toekomst dieper kunnen ingaan op de milieu-gezondheidsproblematiek.

**Minister Vivina Demeester-De Meyer :** Ik verschil met u niet van mening, mijnheer Malcorps. Een deel van deze factoren situeert zich op het persoonlijk vlak en een ander heeft te maken met karakteristieken van de woon- of werkomgeving. De prevalentie van astma ligt in dit land relatief laag. De analyse van de Antwerpse gegevens moet worden voortgezet. Om de vraag te beantwoorden welke

acties we kunnen ondernemen, moeten we de oorzaken kennen. Een typisch voorbeeld was het geval van de Turkse vrouwen. Bij hen werd een hogere aanwezigheid van astma vastgesteld. Men vermoedt dat dit een gevolg is van het feit dat ze meer binnenblijven en dus meer worden geconfronteerd met huismijten. Ik ben het dus met u eens dat er inderdaad een link is tussen dit soort factoren en luchtvervuiling. Anders zou men zich kunnen afvragen waarom de snelheid op de autosnelwegen moet dalen als de frequentie van de aandoeningen hoger ligt in de stad. Ik ben mijn antwoord begonnen met te stellen dat de link tussen astma en de luchtverontreiniging duidelijk is. Men begint dat nu in te zien. Als men echter weet dat vroeger de huismijt op de eerste plaats verantwoordelijk was, dan zal men nog steeds onderzoeken hoe men die kan verminderen. Men moet op alle fronten ageren. Ik ben echter ook overtuigd dat men een voor een deel sturend moet optreden, maar ook voor een deel de mensen moet overtuigen van de maatregelen die nodig zijn. Alleen maar sturen lijkt mij geen goede oplossing. Op dat vlak verschillen we van benadering.

**De voorzitter :** De heer Strackx heeft het woord.

**De heer Felix Strackx :** Er bestaat een produkt van Janssens Pharmaceutica dat zeer efficiënt huismijten vernietigt. Het is een soort gas. Het kan in de hele woning alle huismijten vernietigen. Ik ken het zelf niet, ik weet niet in hoeverre het bijwerkingen heeft.

U koppelt verkeersveiligheid aan het thema luchtverontreiniging. Dat is een volledig ander debat en daar hebben we weer geen bevoegdheid. Ik zou daar graag een breed debat over voeren. Ik heb concrete en ingrijpende voorstellen op dat vlak waar een snelheidsbeperking voor personenwagens evenwel niet bij is.

**De voorzitter :** Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

**Mevrouw Ria Van Den Heuvel :** Wij zouden een motie willen indienen.

**De voorzitter :** Mevrouw Avontroodt heeft het woord.

**Mevrouw Yolande Avontroodt :** Mevrouw de minister, ik ben ervan overtuigd dat milieu en gezondheid voor het grootste deel te herleiden zijn tot milieu en verkeer, de vervuiling ontstaat door het verkeer. De heer Malcorps stelt voor normen toe te passen op de vervuiling, vooral op benzeen. Die normen bestaan al binnen een beperkt milieu, in het kader van het ARAB, zeker voor benzeen. Het is zeker zinvol om deskundigen uit te nodigen op een hoorzitting omdat anders vlug misvattingen kunnen ontstaan waardoor we niet doelgericht kunnen werken. Het heeft geen zin alles te gaan opmeten ; de metingen zullen meestal beneden de norm blijven. De CARA-aandoeningen zijn ziekten waar de juiste oorzaak niet van bekend is. Dat vormt een interessant onderzoeksterrein maar ik

**Avontroodt**

denk niet dat we via metingen in het milieu de diagnose van de ziekten kunnen stellen. Dat is stof voor universitair onderzoek.

**Minister Wivina Demeester-De Meyer :** Het is een suggestie, mevrouw Avontroodt. Het lijkt me een mogelijk initiatief van het parlement.

**Met redenen omklede motie**

**De voorzitter :** Door de heer Stassen en mevrouw Van Den Heuvel werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Zij moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

De Raad zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering uitspreken.

Het incident is gesloten.

We gaan verder in besloten vergadering.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.30 uur.*

---