

Vlaams
Parlement

ingediend op **624** (2015-2016) – Nr. 1
26 januari 2016 (2015-2016)

Voorstel van decreet

van Ingrid Pira, Elke Van den Brandt, Elisabeth Meuleman
en Imade Annouri

houdende bescherming van kwetsbare
bevolkingsgroepen tegen verkeersverontreiniging

TOELICHTING

Algemeen**1. Inleiding**

Het Milieubeleidsplan 2011-2015 (Minaplan 4)¹ stelt een 'betere leefkwaliteit' als plandoelstelling voorop. Het plan verduidelijkt dat de focus ligt bij de gezondheidsimpact met als belangrijkste factoren vooral luchtverontreiniging en geluidshinder: "De Vlaamse overheid streeft naar een goede leefkwaliteit voor de bevolking. Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar de gezondheidsimpact van een slechte milieukwaliteit. Uit de berekening van de DALY's (Disability Adjusted Life Year, levensjaren gecorrigeerd voor beperkingen) blijkt dat de Vlaming momenteel vooral schade (onder vorm van verloren gezonde levensjaren) ondervindt als gevolg van luchtverontreiniging en geluidshinder. Luchtverontreiniging door fijn stof en ozon en geluidshinder zijn samen verantwoordelijk voor meer dan 90% van de DALY's. De Vlaamse overheid wil binnen de planperiode een opstap maken richting de doelstelling uit het Pact 2020 die stelt dat het aantal gezonde levensjaren dat verloren gaat als gevolg van milieuvervuiling significant daalt tegen 2020. Specifieke aandacht gaat dan ook naar de vermindering van de blootstelling aan slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast."

Dit voorstel wil die duidelijke en belangrijke doelstelling omzetten in de praktijk. De blootstelling aan luchtverontreiniging en geluidshinder in woon- en verblijfsomgevingen moet in belangrijke mate worden teruggedrongen, in het bijzonder voor bevolkingsgroepen die op dat gebied extra kwetsbaar zijn.

In Vlaanderen vormt het wegverkeer de belangrijkste bron van luchtvervuiling en omgevingslawaai gerelateerd aan negatieve gezondheidseffecten. Maatregelen om de blootstelling aan de verkeersemisies terug te dringen zijn dan ook onontbeerlijk in het kader van voormelde doelstelling.

Dit voorstel voorziet hoofdzakelijk in afstandsnormen die, ingeval van overschrijding van de milieukwaliteitsnormen (grenswaarden), wederzijds in acht genomen moeten worden tussen enerzijds belangrijke wegen en anderzijds voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen, verblijfsvoorzieningen en woongebieden (300 meter voor hoofdwegen en 50 meter voor andere belangrijke wegen). Dit principe geldt enkel voor beslissingen over nieuwe situaties of capaciteitsuitbreidingen met meer dan 10%. Voor bestaande situaties wordt voorzien in een systeem van inventarisatie, informatie en beleidsdoorwerking.

2. Probleemstelling

Er bestaat internationaal een wetenschappelijke consensus over het feit dat luchtverontreiniging en lawaai als gevolg van wegverkeer een negatieve impact hebben op de gezondheid.²

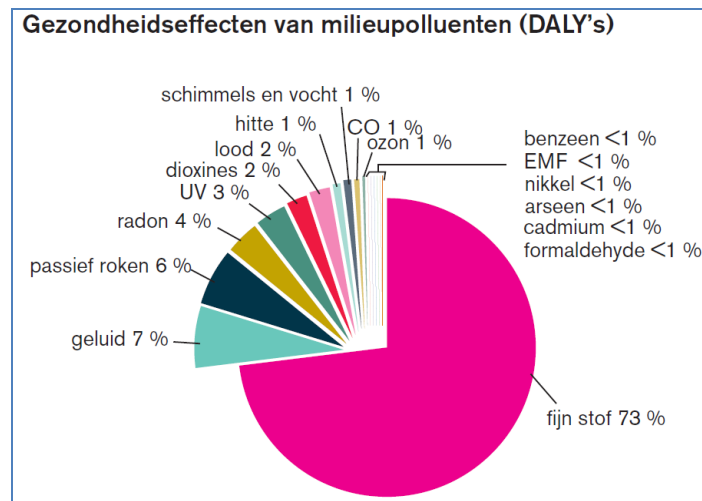
¹ <https://www.vlaanderen.be/nl/publicaties/detail/milieubeleidsplan-2011-2015>.

² Luchtverontreiniging: Strategische Adviesraad Welzijn, Gezondheid en Gezin: Proactief advies – De impact van luchtvervuiling op de (volks)gezondheid en de nood aan nieuwe beleidsperspectieven. (27 juni 2013), geraadpleegd op 31 oktober 2015 van <http://www.sarwgg.be/sarwgg/publicatie/advies-impact-van-luchtvervuiling-op-de-volksgezondheid>.

Lawaai: World Health Organisation. (2011). Burden of disease from environmental noise – Quantification of healthy life years lost in Europe, geraadpleegd op 31 oktober 2015 van http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf.

MIRA. (2013). Milieurapport Vlaanderen, Themabeschrijving Lawaai. Bossuyt, M., Vlaamse Milieu-maatschappij, p. 12 en volgende, geraadpleegd op 31 oktober 2015 op http://www.milieurapport.be/upload/main/themabeschrijvingen/Themabeschrijving_Lawaai_TW.pdf.

Fijn stof, geluid en passief roken zijn de milieufactoren met de grootste gezondheidseffecten in Vlaanderen. Fijn stof is verantwoordelijk voor bijna driekwart van het totaal aantal verloren levensjaren als gevolg van milieupolluenten.



Figuur 1 – MIRA 2012, p. 110

In een advies van de Strategische Adviesraad voor het Vlaamse Welzijns-, Gezondheids- en Gezinsbeleid (SAR WGG)³ worden de gezondheidseffecten nader beschreven en wordt de gezondheidssimpact onder andere als volgt geduid: "De 'Clean Air for Europe'-studie van de Europese Commissie gaf aan dat het verlies aan levensverwachting te wijten aan blootstelling aan PM_{2,5} fijn stof voor de Belgische burger gemiddeld 13,2 maanden bedraagt – voor een verstedelijkt gebied als Antwerpen bedraagt de vermindering van de levensverwachting maar liefst drie jaar.

Dit is dramatisch voor personen die in vervuilde zones leven. De impact op de levenskwaliteit en het maatschappelijk welzijn [...] kan niet onderschat worden. Bovendien worden inwoners met een lage sociaaleconomische status buitenproportioneel getroffen omdat ze vaker in de stedelijke zones leven waar de luchtvervuiling het hoogst is. Sociale ongelijkheid zet zich met andere woorden ook verder in de blootstelling aan luchtvervuiling."

Ook geluidshinder veroorzaakt belangrijke gezondheidsschade.⁴ Omgevingsgeluid wordt gezien als een belangrijke bedreiging voor de leefbaarheid in een buurt en Vlamingen blijken vooral geluidshinder en slaapverstoring te ondervinden door geluid afkomstig van verkeer.⁵

³ Strategische Adviesraad voor het Vlaamse Welzijns-, Gezondheids- en Gezinsbeleid. Proactief advies – De impact van luchtvervuiling op de (volks)gezondheid en de nood aan nieuwe beleidsperspectieven. (27 juni 2013), geraadpleegd op 31 oktober 2015 van <http://www.sarwgg.be/sarwgg/publicatie/advies-impact-van-luchtvervuiling-op-de-volksgezondheid>.

⁴ MIRA. (2013). Milieurapport Vlaanderen, Themabeschrijving Lawaai. Bossuyt, M., Vlaamse Milieu-maatschappij, www.milieurapport.be.

⁵ SLO. (2008). Schriftelijke enquête ter bepaling van het percentage gehinderden door geur, geluid en licht in Vlaanderen. SLO2-meting, Vlaamse overheid, Departement Leefmilieu, Natuur en Energie.

De concentraties van de diverse pollutanten nemen geleidelijk af met de afstand tot de rand van de verkeersweg.⁶ De blootstelling aan bepaalde concentratieniveaus neemt bijgevolg eveneens af samen met de afstand. Er is dan ook een aangetoond, rechtstreeks verband tussen de levensduur en de afstand van de plaats waar men verblijft tot een drukke verkeersweg.⁷ Verblijven in de nabijheid van een drukke verkeersweg is rechtstreeks schadelijk voor de gezondheid.⁸

Verschillende groepen in de samenleving zijn extra kwetsbaar voor verkeersemisies: ongeboren en opgroeiende kinderen, ouderen, personen met een chronische aandoening, psychiatrische patiënten en personen met een mentale beperking.⁹ Onder andere door de vergrijzing neemt het aandeel van de groep kwetsbare personen binnen de bevolking toe.

Het dichte Vlaamse wegennet en de woonomgevingen delen de beschikbare ruimte en zijn nauw verweven. De hinderaspecten en gezondheidseffecten van het wegverkeer komen steeds meer in conflict met de groeiende woningbehoefte, de bevolkingsdensiteit en de toename van kwetsbare groepen in onze samenleving.

De bron van die problematiek ligt binnen de mobiliteit en zal finaal minstens ook daar haar oplossing moeten vinden. In het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 werden terecht ook milieudoelstellingen in het mobiliteitsbeleid verankerd. In de memorie van toelichting werd de mobiliteitsproblematiek scherp gesteld in relatie tot de gezondheidskosten (op dat ogenblik geënt op cijfers van 2002): "[...] dat naast de grote maatschappelijke baten, mobiliteit ook aanzienlijke maatschappelijke kosten veroorzaakt. In 2002 verloren we in de files negen miljoen uren. Dat kostte de samenleving in België 114 miljoen euro of 460.000 euro per werkdag. De jaarlijkse milieuschade bedraagt jaarlijks enkele honderden miljoenen euro. De Vlaming verliest gemiddeld twee gezonde levensjaren door luchtvervuiling."¹⁰

Uit de Milieuverkenning 2030¹¹ blijkt dat een afdoende lucht- en geluidskwaliteit bij ongewijzigd beleid echter niet zal kunnen worden bereikt. Voor geluid zal zich zelfs

⁶ De afnamecurve is verschillend voor diverse pollutanten. De uitgestoten zware metalen zijn uit de lucht verdwenen vanaf 150 m. Voor koolstofdioxide (CO) wordt de achtergrondconcentratie bereikt op 300 meter van de rand van de verkeersweg. PM_{2,5} vertoont nog verhoogde concentraties ten opzichte van de achtergrondconcentratie op 500 m en verder van de rand van de verkeersweg. (Karner, A., Douglass, E., & Niemeier, D. (2010). Near-Roadway Air Quality: Synthesizing the Findings from Real-World Data. *Environ. Sci. Technol.*, 44, 5334).

⁷ In een advies van de Nederlandse Gezondheidsraad aan de bevoegde minister kan bijgevolg worden gelezen: "Belangrijke nadelige effecten op de gezondheid zijn aangetoond bij mensen die in de nabijheid van drukke wegen wonen of naar school gaan. Het is echter niet mogelijk om uit de gegevens een precieze afstand af te leiden waarbuiten geen betekenisvolle effecten op de gezondheid meer optreden die worden veroorzaakt door de uitstoot van het wegverkeer." (Gezondheidsraad). (2008). Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Den Haag. Gezondheidsraad, publicatienr. 2008/09.

⁸ Hart, J.E., Rimm, E.B., Rexrode, K.M. & Lade, F. (2013). Changes in Traffic Exposure and the Risk of Incident Myocardial Infarction and All-Cause Mortality. *Epidemiology* 24(5), p. 734-742.

⁹ World Health Organisation. (17 oktober 2013). IARC: Outdoor air pollution a leading environmental cause of cancer deaths, geraadpleegd op 31 oktober 2015 van http://www.iarc.fr/en/media-centre/iarcnews/pdf/pr221_E.pdf.

Gauderman, W.J., McConnell, R., Gilliland, F., London, S., Thomas, D., Avol, E., et al. (2000). Association between Air Pollution and Lung Function Growth in Southern California Children. *Am J Respir Crit Care Med* Vol. 162. Pp. 1383-1390. Ook raadpleegbaar via www.atsjournals.org.

Nichols, J.L., Owens, E.O., Dutton, S.J., & Luben, T.J. (2013). Systematic review of the effects of black carbon on cardiovascular disease among individuals with pre-existing disease. *Int J Public Health*, 58, 707-724. DOI 10.1007/s00038-013-0492-z.

Van Kamp, I. & Davies, H. (2013). Noise and health in vulnerable groups: A review. *Noise Health*, 15, 153-9.

¹⁰ Memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, *Parl.St.* VI.Parl. 2008-09, nr. 2031/1, p. 3.

¹¹ Van Steertegem, M. (eindred.). (2009). Milieuverkenning 2030. Milieuraapport Vlaanderen, VMM, Aalst. Ook raadpleegbaar via <http://www.milieuraapport.be/nl/publicaties/toekomstverkenningen/milieuverkenning-2030/>.

een continue stijging van het geluidsniveau en het percentage ernstig gehinderden voordoen.

De bestaande beleidsinstrumenten bieden in de praktijk bovendien geen afdoende en rechtstreekse bescherming tegen de gezondheidseffecten, rechtstreeks gerelateerd aan de nabijheid van verkeer. Nieuwe projecten voor ziekenhuizen, scholen, opvanginitiatieven en rusthuizen en de ontwikkeling van woongebieden worden nog steeds gepland en vergund vlak bij drukke wegen en er worden nog steeds nieuwe belangrijke wegen of capaciteitsuitbreidingen van bestaande wegen gepland in de nabijheid van woonomgevingen.

Gezien de ernstige gezondheidsgevolgen van de huidige verkeersemisies en in afwachting van het terugdringen van de verkeersverontreiniging aan de bron, is een dwingend kader ter bescherming van de gezondheid, minstens van de meest kwetsbare bevolkingsgroepen, dringend noodzakelijk. Het recht op bescherming van onze gezondheid en het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu zijn als grondrecht opgenomen in artikel 23 van de Grondwet.

Dit voorstel wil een hefboom vormen voor de realisatie van een meer duurzame ruimtelijke ordening en mobiliteit en voor de realisatie van ambitieuze lucht- en geluidsactieplannen.

3. Een afstandsnorm als logisch antwoord

Dezelfde problematiek doet zich uiteraard ook elders voor. In Nederland werd wat luchtverontreiniging betreft een antwoord geboden door middel van het rijksbesluit van 1 december 2008 houdende bepalingen ter voorkoming van de toename van het aantal personen met een verhoogde gevoeligheid voor bepaalde verontreinigende stoffen in de buitenlucht die verblijven op bij die bepalingen aangewezen plaatsen (besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)).

Dat besluit bepaalt dat nieuwe gevoelige bestemmingen of de uitbreiding met meer dan 10% van bestaande gevoelige bestemmingen niet meer kunnen op minder dan 300 meter van een rijksweg of op minder dan 50 meter van een provincieweg indien de grenswaarden voor lucht op die locaties worden overschreden.

Voor geluid voorziet de Nederlandse wet Geluidhinder in hoofdstuk VI in geluidskwaliteitsnormen van de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen vanwege een weg binnen de 'zone' van de weg (afstanden variërend van 200 tot 600 m aan elke zijde, afhankelijk van het aantal rijstroken). Zowel bij de plannen als in het vergunningenbeleid moeten die normen worden nageleefd.

In het proactieve advies van de Strategische Adviesraad voor het Vlaamse Welzijns-, Gezondheids- en Gezinsbeleid van juni 2013¹² werd de scheiding tussen verkeer en leef- en woonomgevingen ook sterk naar voren geschoven: "Om de gezondheidsschade ten gevolge van luchtpollutie op lokale schaal echter op drastische wijze te verminderen moet er voor de SAR WGG een zo groot mogelijke scheiding zijn tussen leef- en woonomgevingen en verkeer. Hierbij moet extra aandacht uitgaan naar stedelijke kernen en omgevingen met gebouwen bedoeld voor kwetsbare groepen – denken we maar aan scholen, kinderopvangvoorzieningen, woonzorgcentra enzovoort.

¹² Strategische Adviesraad Welzijn, Gezondheid en Gezin: Proactief advies – De impact van luchtvervuiling op de (volks)gezondheid en de nood aan nieuwe beleidsperspectieven (27 juni 2013), geraadpleegd op 31 oktober 2015 van <http://www.sarwgg.be/sarwgg/publicatie/advies-impact-van-luchtvervuiling-op-de-volksgezondheid>.

Enkel door een scheiding tussen druk verkeer en leef- en woonomgevingen kan de emissie van 'klassieke' luchtpolluenten, maar ook van zogenaamd grof stof (zoals de slijtage van banden en remmen) – dat minstens even gezondheidsschadend is – teruggedrongen worden.”.

Childproof – een interdisciplinair forum opgericht door de Gezinsbond en OIVO (Onderzoeks- en Informatiecentrum van de Verbruikersorganisaties), met als doel de leefomgeving en gezondheid van kinderen te verbeteren door uitwerking van het concept 'kindnorm' – stelde op een persconferentie van 6 maart 2014 eveneens een uitgewerkt en onderbouwd standpunt voor met 'Maatregelen ter bescherming van de gezondheid van kwetsbare bevolkingsgroepen tegen verkeersverontreiniging'.¹³ Dat standpunt werd onderschreven door tal van organisaties en wetenschappers. Het bouwt voort op een analyse van de stand van de kennis en het bestaande juridische kader; het neemt het voormelde advies van de SAR WGG over en vertaalde dat concreter naar afstandszones van enerzijds 500 meter tussen belangrijke wegen en voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen en anderzijds van 300 meter tussen belangrijke wegen en woongebieden en verblijfsvoorzieningen.

Dit voorstel werkt dat nader uit om de blootstelling van kwetsbare bevolkingsgroepen aan lucht- en geluidsverontreiniging daadwerkelijk terug te dringen.

Naast het bieden van een ruimere bescherming kan het voorstel bovendien ook een hefboom vormen om in te zetten op een gezonde leefomgeving in het algemeen en een duurzamere mobiliteit in het bijzonder.

De indieners wensen nog te benadrukken dat de beperkingen die voortvloeien uit het voorstel, enkel betrekking hebben op nieuwe situaties. De bestaande situatie van bestaande voorzieningen of woningen kan worden bestendigd. De eigenaars, uitbaters, bewoners of andere betrokkenen dragen, behoudens een informatieverplichting bij overdracht, geen extra lasten op grond van dit voorstel.

Het voorstel is maximaal gericht op een inclusieve aanwending van het bestaande wetgevende kader in Vlaanderen. Er wordt zoveel mogelijk gebruikgemaakt van bestaande begrippen en instrumenten en een helder toetsingskader om de planlast en extra taken voor de betrokken overheden beperkt te houden. Dat zal in de artikelsgewijze toelichting worden verduidelijkt.

4. Beknopte beschrijving van de structuur en inhoud van het voorstel

Hoofdstuk I bevat een definiëring van de gehanteerde begrippen, met als centrale begrippen: 'kwetsbare bevolkingsgroep', 'voorziening voor kwetsbare bevolkingsgroepen', 'hoofdweg' en 'belangrijke weg'.

Het voorstel past binnen de algemeen en internationaal aanvaarde basisdoelstellingen en basisprincipes inzake milieubeleid, zoals ook opgenomen in de gereleerde wetgevende instrumenten, in het bijzonder in relatie tot leefomgeving, gezondheid, wegverkeer en mobiliteit.

Hoofdstuk II bevat de basisregeling die door het voorstel wordt vastgelegd.

Beslissingen over nieuwe situaties waarin hoofdwegen liggen op minder dan 300 meter of andere belangrijke wegen liggen op minder dan 50 meter van voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen, van woongebieden of verblijfsvoorzieningen zijn toelaatbaar op voorwaarde dat de milieukwaliteitsnormen (grenswaarden)

¹³ <https://www.gezinsbond.be/Gezinspolitiek/Paginas/Childproof.aspx>.

voor omgevingsgeluid en luchtkwaliteit niet worden overschreden en indien overschrijding ervan in de nabije toekomst niet te verwachten is.

Het criterium moet in acht genomen worden zowel bij beslissingen over wegen als bij beslissingen met betrekking tot voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen, woongebieden en verblijfsvoorzieningen.

Een uitbreiding van de omvang of de capaciteit van een bestaande voorziening is wel nog mogelijk met maximaal 10% op voorwaarde dat daartoe een gemotiveerd gunstig advies wordt verleend.

Hoofdstuk III bepaalt hoe met bestaande situaties wordt omgegaan.

Er is een inventarisatie en informatieverplichting voor bestaande situaties waarin voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen en woongebieden gelegen zijn op minder dan 300 meter van de rand van een hoofdweg en op 50 meter van de rand van een belangrijke weg.

Allereerst wordt de bestaande toestand op gemeentelijk niveau geïnventariseerd. Hoeveel voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen, woongebieden en verblijfsvoorzieningen zijn gelegen binnen de vooropgestelde afstandszones?

De inventaris moet ter beschikking van het publiek worden gesteld.

De gegevens van de inventaris moeten op een geïntegreerde manier worden betrokken bij het opstellen van mobiliteitsplannen, geluidsactieplannen, luchtkwaliteitsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen. De Vlaamse Regering moet in deze plannen verbindende acties opnemen voor situaties die prioritair maatregelen behoeven, aangezien de bevoegdheden om te werken aan de oorzaken voor verkeersgerelateerde lucht- en geluidsemissies zich veeleer op Vlaams niveau bevinden.

Aangezien de gevolgen echter vooral lokaal voelbaar zijn, is het eveneens aangegeven dat de Vlaamse Regering andere besturen en personen stimuleert en ondersteunt om maatregelen te nemen ter verbetering van het lucht- en geluidsklimaat door lokale ingrepen.

Tot slot wordt in hoofdstuk IV aandacht besteed aan de bestaande, maar tot vandaag ongebruikte mogelijkheid om bijzondere milieukwaliteitsnormen vast te stellen. Aan de Vlaamse Regering wordt opgelegd om binnen een termijn van twee jaar vanaf de inwerkingtreding bijzondere milieukwaliteitsnormen te bepalen ten aanzien van voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen. Tevens wordt een aantal criteria voor deze bijzondere milieukwaliteitsnormen voor voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen vooropgesteld.

Hoofdstuk V bepaalt tot slot dat vergunningsaanvragen die reeds werden ingediend op het ogenblik van de inwerkingtreding niet onder de regeling voor beslissingen over nieuwe situaties zullen vallen. Bovendien wordt een aanpassingsperiode ingevoerd door de inwerkingtreding van het voorstel van decreet slechts te voorzien een jaar na de publicatie ervan in het Belgisch Staatsblad.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Artikel 2

Het is aanbevelenswaardig een begrippenkader te hanteren dat coherent is met en aanleunt bij de Europese regelgeving, de Vlaamse milieuregelgeving, de Vlaamse regelgeving op de ruimtelijke ordening en de mobiliteitsregelgeving, gezien de samenhang tussen dit voorstel en die regelgeving. Tevens wordt gerefereerd aan het decreet ter bevordering van duurzame ontwikkeling met de bedoeling te komen tot een samenhangend geheel.

De overeenstemming betreft begrippen als 'kwetsbare bevolkingsgroep', 'hoofdweg', 'belangrijke weg', 'beste beschikbare technieken', 'milieukwaliteitsnormen', 'beveiligde zending', 'grenswaarden', 'inclusief beleid' enzovoort.

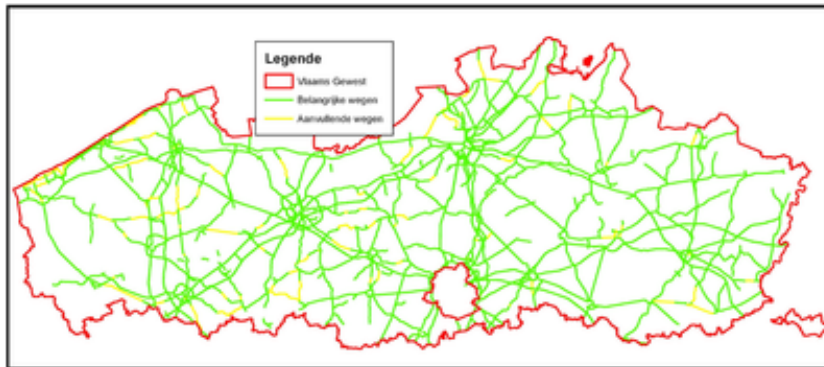
Artikel 3

Voor het begrip 'hoofdweg' wordt aangesloten bij het begrip 'hoofdweg', zoals gehanteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit zijn wegen met hoofd-functie verbinden op internationaal niveau en aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau. Het Vlaamse Gewest selecteert volgende wegvakken als hoofdweg:

R1		van A1 (Ekeren)	tot A14 (Linkeroever)
R0		van A7 (Drogenbos)	tot A7 (Ittre)
R2		van N49/A11 (Beveren)	tot A12 (Stabroek)
A1	(E19)	van R1 (Ekeren)	naar Breda
A1	(E19)	van R0 (Machelen)	tot R1 (Berchem)
A2	(E314)	van A3 (Bertem)	tot Nederlandse grens
A3	(E40)	van R0 (Kraainem)	naar Luik
A4	(E411)	van R0 (Hoellaart)	naar Namen
A7	(E19)	van R0 (Drogenbos)	naar Bergen
A8	(E429)	van R0 (Halle)	naar Doornik
A10	(E40)	van A18 (Jabbeke)	tot R0 (Groot-Bijgaarden)
A11/N49		van A18 (Westkapelle)	tot A14 (Linkeroever)
A12		van A1 (Ekeren)	naar Bergen op Zoom
A13	(E313)	van R1 (Wijnegem)	naar Luik
A14	(E17)	van R1 (Antwerpen-LO)	naar Rijsel
A17		van A10 (Oostkamp)	tot A8 (Doornik)
A18	(E40)	van A10 (Jabbeke)	naar Duinkerke
A21	(E34)	van A13 (Ranst)	naar Eindhoven
A25	(E25)	van Maastricht	naar Luik
A102 : te ontwerpen		van R1 (Merksem)	tot A13 (Wommelgem)
AX: te ontwerpen		van N31 (Brugge - Blauwe Toren)	tot N49/A11 (Westkapelle)
Noordelijke sluiting Ring		van A11/N49	tot R1
(R1): aan te leggen			

Voor het begrip 'belangrijke weg' wordt aangesloten bij het begrip 'belangrijke weg', gehanteerd in richtlijn 2004/49/EG (omgevingslawaaai) en Vlarem II – afdeling 2.2.4 (opmaak geluidsbelastingkaarten). Die teksten voorzien in de opmaak van geluidsbelastingkaarten voor "belangrijke wegen waar jaarlijks meer dan 3.000.000 voertuigen passeren". Die norm wordt hier doorgetrokken en ligt tevens in de lijn van de Amsterdamse richtlijn Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit van 19 december 2009, die een aantal van 10.000 motorvoertuigen per etmaal als norm hanteert.

Die belangrijke wegen werden vastgesteld door de Vlaamse Regering bij besluit van 27 maart 2009, zoals aangevuld bij besluit van 13 september 2013. In totaal gaat het om 3872 km aan belangrijke wegen (waarvan 1886 km met meer dan 6 miljoen voertuigpassages per jaar), zoals aangegeven op het onderstaande kaartje.



Een 'beslissing' wordt ruim opgevat om de doelstelling van dit decreet zo doeltreffend mogelijk na te streven. Een administratieve rechtshandeling wijst op elke beslissing, uitgaande van een publiekrechtelijke instantie die bij het nemen van die beslissing rechtsgevolgen heeft. Dat geldt ongeacht het beslissingsniveau (gewest, provincie of gemeente) of het organieke kader (interne/externe verzelfstandigde agentschappen, controle- of erkenningsorganen met een publiekrechtelijke functie enzovoort).

Tot nu toe werden nog geen grenswaarden voor omgevingsgeluid door de Vlaamse overheid bepaald, hoewel richtlijn 2002/49/EG wel bepaalt dat de lidstaten die vaststellen.

Om dit voorstel niet te hoeven aanpassen zodra de richtlijn op dat vlak wordt uitgevoerd, wordt hier al gebruikgemaakt van het begrip 'grenswaarden voor omgevingsgeluid', maar wordt verduidelijkt dat die term moet worden begrepen als de wél bepaalde milieukwaliteitsnormen voor omgevingsgeluid.

Op die manier kan het decreet eveneens een hefboom vormen om uitvoering te geven aan richtlijn 2002/49/EG door grenswaarden voor omgevingsgeluid te bepalen.

Het begrip 'instantie voor het omgevingsadvies' wordt niet verder ingevuld. Binnen de Vlaamse administratie is er heel wat expertise met betrekking tot die materie binnen het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie. Ook de afdeling Toezicht Volksgezondheid van het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid heeft daarin een ruime expertise.

Het is wenselijk dat die instantie voldoende multidisciplinair is en tegelijk ook een, eventueel wisselende, vertegenwoordiging van betrokken belangengroepen kan bevatten.

Het begrip 'kwetsbare bevolkingsgroep' wordt ook gehanteerd in richtlijn 2008/50/EG. In die richtlijn wordt het begrip niet gedefinieerd, maar bij wijze van voorbeeld wordt wel systematisch naar kinderen verwezen ("kwetsbare bevolkingsgroepen zoals kinderen").

Het lijkt wenselijk om ook hier datzelfde begrip te hanteren en niet het begrip 'gevoelige bestemmingen', dat wordt gehanteerd in het Nederlandse besluit Gevoelige Bestemmingen (besluit van 1 december 2008 houdende bepalingen ter voorkoming van de toename van het aantal personen met een verhoogde gevoeligheid

voor bepaalde verontreinigende stoffen in de buitenlucht die verblijven op bij die bepalingen aangewezen plaatsen).

Het begrip legt bovendien de nadruk op de mens in plaats van op de bestemming.

De definitie blijft noodzakelijkerwijze ruim en dus ook voor interpretatie vatbaar. De uitdrukking 'waarvan wetenschappelijk wordt aangenomen' is vatbaar voor interpretatie en maakt het niet mogelijk om rechtstreeks op sluitende wijze te stellen of een bevolkingsgroep al dan niet een kwetsbare bevolkingsgroep in de zin van dit decreet vormt.

Dat biedt echter het voordeel van enige flexibiliteit: op basis van gewijzigde inzichten kan de groep van kwetsbare bevolkingsgroepen worden aangepast.

De Vlaamse Regering wordt bevoegd gemaakt om in een uitvoeringsbesluit te bepalen welke groepen als kwetsbare bevolkingsgroep moeten worden beschouwd. Tevens kan de Vlaamse Regering ingeval van onduidelijkheid nadere criteria uitwerken.

Met het oog op de rechtszekerheid wordt wel een lijst opgenomen van groepen die alleszins als kwetsbare bevolkingsgroep moeten worden beschouwd. Daaraan kan niet meer worden geraakt tenzij door middel van een decreetswijziging. Die lijst vindt zijn verantwoording in de actuele wetenschappelijke inzichten terzake.

Het lijkt wenselijk om ook voorzieningen waar personen verblijven als een 'verblijfsvoorziening' te definiëren. Het ontwerp van decreet voorziet in bepalingen van toepassing op woongebieden. Er zijn echter voorzieningen waar mensen verblijven, soms de facto wonen, die echter niet altijd in woongebied gelegen zijn, maar bijvoorbeeld in 'gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen'. Bij wijze van voorbeeld kan worden verwezen naar opvangcentra en penitentiaire instellingen.

Het begrip 'verkeersgenererend project' betreft elk project dat een wezenlijke verhoging van de verkeersdruk in de omgeving met zich meebrengt. Wat precies moet worden gezien als een 'wezenlijke verhoging' en de 'omgeving' hangt af van de concrete plaatselijke omstandigheden en moet ook in het licht daarvan worden afgewogen. Om die reden worden geen exacte criteria uitgewerkt.

Alleszins worden de projecten waarvoor een mobiliteitsstudie vereist is op basis van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning, of in het kader van andere wetgeving begrepen onder 'verkeersgenererend project' (de aanleg van een nieuwe parking of uitbreiding ervan tot minstens 200 plaatsen of een veelvoud daarvan; de creatie van minstens 250 woongelegenheden; handel, kantoor of diensten met een brutovloeroppervlakte van minstens 7500 m² of een veelvoud daarvan; industrie, kmo of ambacht met een vloeroppervlakte van minstens 15.000 m² of een veelvoud daarvan).

Er wordt echter de ruimte gelaten om het begrip ruimer te zien dan de projecten waarvoor nu al een mobiliteitsstudie vereist is.

Een 'voorziening voor kwetsbare bevolkingsgroepen' staat met de term 'voorziening' tussen het begrip 'constructie', dat wordt gebruikt in het kader van de wetgeving op de ruimtelijke ordening en het begrip 'inrichting of activiteit' uit de milieuwetgeving. Die zijn als begrip immers te eng: er zijn voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen denkbaar die onder geen van beide ressorteren, maar toch vallen binnen het toepassingsgebied van dit voorstel van decreet. Daarbij kan on-

der andere worden gedacht aan speelbossen, speelpleinen, sportvelden en andere vormen van buitenrecreatie die geen bijzondere infrastructuur vereisen.

In de definitie wordt “het gebruik gericht op” als criterium gehanteerd en niet “de functie” om te vermijden dat het begrip in de praktijk zou worden verengd tot vergunningsplichtige functiewijzigingen in de zin van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Het betreft hier wel degelijk het gerichte gebruik, ongeacht of dat gebruik vergunningsplichtig is.

Een aantal voorzieningen wordt opgesomd om duidelijk te stellen dat die alleszins onder het toepassingsgebied van het decreet vallen. De lijst is ingegeven door de lijst van kwetsbare bevolkingsgroepen.

De Vlaamse Regering krijgt de bevoegdheid om de lijst middels een uitvoeringsbesluit aan te vullen en uit te werken. Inperking door de Vlaamse Regering is niet mogelijk.

Artikel 4

Deze bepaling plaatst het ontwerp in het totaal kader van de duurzame ontwikkeling door te verwijzen naar de vergelijkbare doelstellingsbepalingen, opgenomen andere wetgeving (paragraaf 1).

Door ook te verwijzen naar artikel 23 van de Grondwet wordt aangegeven dat dit voorstel van decreet een verdere concretisering vormt van de rechtsbescherming die wordt gegarandeerd in de Grondwet. Dat maakt een directere toetsing van deze rechtsbescherming door de hoven en rechtbanken gemakkelijker.

Het begrip ‘inclusief omgevingsbeleid’ verwijst met de term ‘inclusief’ naar het decreet ter bevordering van de duurzame ontwikkeling. De term ‘omgevingsbeleid’ sluit aan bij de evolutie naar een omgevingsbeleid in plaats van een ruimtelijkeordeningsbeleid dat losstaat van een milieubeleid. Het decreet op de omgevingsvergunning is inmiddels goedgekeurd.

In paragraaf 2 wordt de doelstelling verduidelijkt: het streven naar een hoog beschermingsniveau van de gezondheid en een gezond leefmilieu. In het DABM (decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid) wordt een hoog beschermingsniveau al vooropgesteld voor het milieubeleid in het algemeen. Hier wordt dat dus geconcretiseerd. Voorts worden de beginselen die zich de laatste jaren inzake milieubeleid uitkristalliseren, uitdrukkelijk opgenomen als uitgangsprincipes. Die beginselen werden ook al opgenomen in het EU-verdrag, het DABM en het decreet Integraal Waterbeleid en fungeren aldus als algemeen gedragen uitgangsprincipes.

Terwijl paragraaf 1 en 2 een algemeen kader scheppen, wordt een kwalitatieve omgeving verder geconcretiseerd naar de relatie gezondheid-wegverkeer-mobiliteit in paragraaf 3. Daarbij wordt uitdrukkelijk gerefereerd naar het streven naar duurzame mobiliteit. De bepaling is geënt op de definitie van ‘duurzame ontwikkeling’, opgenomen in artikel 2, 1°, van het decreet ter bevordering van duurzame ontwikkeling.

Hier wordt ook de hefboomfunctie van het voorstel geëxpliciteerd.

Paragraaf 4 en 5 geven tot slot het integratiebeginsel weer en stellen voorop dat gebruik moet worden gemaakt van de beschikbare kennis bij de beleidsuitvoering. De formulering komt overeen met de formulering die is opgenomen in artikel 1.2.1, DABM.

Artikel 5

Principieel kan alles worden toegestaan indien wordt aangetoond dat de grenswaarden voor omgevingsgeluid en luchtkwaliteit niet worden overschreden en overschrijdingen ook niet te verwachten zijn voor een periode van acht jaar.

Als daaraan niet wordt voldaan, moeten de bepaalde afstandsnormen in acht worden genomen.

Wat moet worden begrepen onder 'grenswaarden voor omgevingsgeluid' werd toegelicht in artikel 3, 5°.

De bepalingen gelden wederkerig en moeten in acht worden genomen zowel bij beslissingen met betrekking tot de aanleg of capaciteitsuitbreiding van wegen als bij beslissingen met betrekking tot voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen, woongebieden of verblijfsvoorzieningen.

Een grote groep van de voor verkeersemmissies kwetsbare personen verblijft niet of niet voortdurend in een voorziening maar in een gewone woning. Nog los van de bescherming van gezonde personen tegen de gezondheidsimpact van verkeersemmissies is het dan ook noodzakelijk om de normering niet te beperken tot voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen, maar eveneens afstandsnormen te bepalen tussen woongebieden, verblijfsvoorzieningen en verkeerswegen.

Het betreft nieuwe situaties: een nieuwe voorziening voor kwetsbare bevolkingsgroepen of de capaciteitsuitbreiding van een bestaande voorziening; het nieuw plannen, ontwikkelen of uitbreiden van woongebieden of verblijfsvoorzieningen; het plannen of aanleggen van nieuwe belangrijke wegen, hetzij het uitbreiden van de capaciteit tot op het niveau van een belangrijke weg.

Wat precies moet worden begrepen onder het ontwikkelen van woongebieden moet in de praktijk beoordeeld worden, mede rekening houdend met de plaatselijke toestand. De verdere invulling van een bestaand woongebied met enkele nieuwe woningen/appartementen kan in het ene geval mogelijk wel worden aanzien als de (verdere) ontwikkeling van een woongebied terwijl het in een andere situatie niet noodzakelijk als dusdanig moet worden beschouwd.

Het verbod heeft al betrekking op beslissingen in het kader van de planningsfase – het 'plannen' – en niet enkel op de projectfase (de concrete vergunning/uitvoering). Daarmee zal dus tevens rekening moeten worden gehouden bij het vaststellen van ruimtelijke plannen, het afsluiten van convenanten enzovoort.

Artikel 6

De integratie van de informatie in de besluitvormingsprocedures wordt niet procedureel uitgewerkt, maar enkel als principe vooropgesteld zodat een soepele integratie mogelijk is.

De bepaling kan op die manier bijvoorbeeld worden ingepast in of afgestemd op de verplichtingen tot opmaak van plan- en project-milieueffectenrapporten.

De instantie voor het omgevingsadvies werd hierboven al toegelicht. Gezien de complexiteit van de problematiek is het wenselijk om te beschikken over een 'gespecialiseerd' adviesorgaan.

Een belangrijk element is dat die adviesinstantie zich buigt over eventuele inspraakreacties en dat dat niet rechtstreeks het overheidsorgaan is dat bevoegd is om te beslissen. Samen met de bijzondere motiveringsverplichting zowel voor de

adviesinstantie als voor het beslissende overheidsorgaan, moet dat leiden tot een zorgvuldige en transparante beleidsafweging.

Het spreekt voor zich dat het advies van de instantie voor het omgevingsadvies wordt uitgebracht ten aanzien van de instantie die bevoegd is om de beslissing te nemen. Dat vloeit voort uit paragraaf 4.

Artikel 7

Bestaande voorzieningen die gelegen zijn binnen de afstandszones waar een verbod geldt, kunnen hun werking niet van de ene dag op de andere herlokalisieren. In het kader van een goede werking kan een uitbreiding van de omvang of de capaciteit bovendien aanbevelenswaardig zijn. Het is niet wenselijk om die mogelijkheid uit te sluiten. Wel wordt de mogelijke uitbreiding van het bouwvolume of de capaciteit beperkt tot 10% ten opzichte van de bestaande toestand op het ogenblik van de inwerkingtreding van dit voorstel van decreet. Bovendien is een gunstig advies voor de uitbreiding vereist.

De beperkte mogelijkheid om het bouwvolume uit te breiden, wordt uitdrukkelijk opgenomen om te vermijden dat een ongewenste situatie wordt bestendigd.

Hoofdstuk III

De bestaande voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen, verblijfsvoorzieningen en woongebieden die gelegen zijn binnen de afstandszones, bepaald in artikel 5, kunnen moeilijk van de ene dag op de andere verhuizen.

Langs de andere kant kan een gericht beleid worden uitgewerkt als de nodige informatie over die situaties voorhanden is.

Tegelijk kan het informeren van het publiek tevens een hefboom vormen voor het nemen van maatregelen en zorgen voor een verhoogde bewustwording.

Hoofdstuk III werkt daartoe enkele instrumenten uit.

Artikel 8

Dit artikel voorziet in de gedetailleerde inventarisatie van de bestaande situaties door de gemeenten binnen een periode van twee jaar.

Die inventaris moet gaandeweg uitgroeien tot een set van gegevens die bruikbaar is om de concrete beleidsafwegingen, vereist krachtens dit voorstel van decreet, op een onderbouwde manier te maken. Bovendien zijn deze gegevens nuttig voor onderzoeks- en evaluatiedoeleinden.

Voor de vermelding van de beschikbare informatie kan een vermelding door verwijzing volstaan, op voorwaarde dat die gegevens waarnaar wordt verwezen minstens even toegankelijk zijn als de inventaris zelf en op voorwaarde dat de verwijzing actueel blijft.

Artikel 9

Indien gemeenten nalaten om aan de verplichting van een inventaris te voldoen, is de Vlaamse Regering gerechtigd om dwangtoezicht uit te oefenen overeenkomstig artikel 261 van het Gemeentedecreet. Daarvoor kan de Vlaamse Regering nadere voorschriften bepalen. Deze bepaling is analoog aan de bepaling met betrekking tot de verplichting tot het opstellen van een plannenregister en een vergunningenregister.

Artikel 10

De oorzaken van verkeerslawaaï en -verontreiniging liggen voornamelijk bij grote, gewestelijke wegen. De emissies en het immissieniveau vormen een regionaal probleem. De gevolgen zijn echter sterk lokaal voelbaar. Het bestuursniveau waar de negatieve effecten te situeren zijn, valt bijgevolg niet samen met het bestuursniveau dat een aantal belangrijke hefboomen in handen heeft om het probleem aan de bron aan te pakken.

Om die reden wordt voorzien in een dwingende doorwerking van de lokale problemen in de Vlaamse besluitvorming.

Artikel 11

Naast maatregelen op Vlaams niveau zijn er ook heel wat maatregelen mogelijk op louter lokaal niveau, op welbepaalde locaties, aan welbepaalde woningen of voorzieningen enzovoort. Welke maatregelen precies worden genomen, wordt niet ingevuld. Verschillende mechanismen zijn mogelijk en kunnen verschillen naargelang de doelgroep en de behoeften. Dat wordt overgelaten aan het uitvoeringsniveau.

De lokale besturen zullen het beste zicht hebben op probleemsituaties in hun gemeente. Maatregelen op het lokale niveau en privé-initiatief moeten aangemoedigd en financieel mogelijk gemaakt worden.

Artikel 12

Gezien de kwetsbaarheid van bepaalde bevolkingsgroepen zijn de algemene milieukwaliteitsnormen niet altijd afdoende. Binnen de bestaande milieuwetgeving wordt voorzien in de mogelijkheid om bijzondere milieukwaliteitsnormen uit te werken naargelang de gevoeligheid van de bevolkingsgroep (artikel 2.2.3 DABM en artikel 5 richtlijn 2002/49/EG), maar daaraan werd nog geen uitvoering gegeven. In artikel 14 wordt gestreefd naar een meer dwingende bepaling, met relevante criteria, om dat te beoordelen.

Het recht op bescherming van de gezondheid en het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu uit artikel 23 van de Grondwet worden op die manier verder geconcretiseerd. In de rechtspraak is er terughoudendheid om het recht op bescherming van de gezondheid en een gezond leefmilieu, zoals bepaald in artikel 23 van de Grondwet, rechtstreeks bij de beoordeling van een concreet dossier te betrekken. Door in artikel 14 nadere criteria te beschrijven samen met de verplichting om in bijzondere milieukwaliteitsnormen te voorzien, wordt een concreter kader aangereikt om deze grondrechten beter te kunnen betrekken bij de beoordeling van concrete dossiers.

Artikel 13

Artikel 5.1.1, §1, VCRO (Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening) bepaalt een lijst van gegevens die moeten worden vermeld in het gemeentelijk plannenregister. Reeds in die bepaling werd voorzien in de opname van ruimtelijke beschermingsvoorschriften uit andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening.

Artikel 14

De afstandsnormen en vereisten voor de besluitvorming zoals voorzien in hoofdstuk II zijn niet rechtstreeks van toepassing op projecten die reeds hebben geleid tot vergunningsaanvragen.

Aangezien ook de inwerkingtreding van het voorstel van decreet wordt uitgesteld tot een jaar na de publicatie ervan in het Belgisch Staatsblad, moeten bestaande plannen en projecten die reeds in een concreter stadium terechtgekomen zijn, niet noodzakelijk sneuvelen op grond van de bepalingen van dit voorstel van decreet.

Artikel 15

De voorziene bepalingen zijn ingrijpend.

Door de inwerkingtreding van het voorstel van decreet uit te stellen met een jaar wordt tijd geboden om de plannen, projecten en de besluitvorming aan te passen aan deze gewijzigde situatie.

Ingrid PIRA
Elke VAN DEN BRANDT
Elisabeth MEULEMAN
Imade ANNOURI

VOORSTEL VAN DECREET

Hoofdstuk I. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. De betekenis van de gehanteerde begrippen stemt, tenzij anders bepaald in dit decreet, overeen met de betekenis van de begrippen zoals gehanteerd in:

- 1° richtlijn 2008/50/EG van 10 mei 2008 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa;
- 2° richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 van het Europees Parlement en de Raad inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï;
- 3° het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, hierna DABM te noemen, en de besluiten ter uitvoering van dat decreet;
- 4° de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 15 mei 2009 en de besluiten ter uitvoering van de gecoördineerde decreten;
- 5° het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning;
- 6° het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, hierna Mobiliteitsdecreet te noemen;
- 7° het decreet van 18 juli 2008 ter bevordering van de duurzame ontwikkeling;
- 8° het decreet van 21 november 2003 betreffende het preventieve gezondheidsbeleid;
- 9° het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;

Art. 3. In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° hoofdweg: een weg geselecteerd als hoofdweg op basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;
- 2° belangrijke weg: een belangrijke weg zoals bedoeld in artikel 1.1.2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne;
- 3° beslissing: elke administratieve rechtshandeling, waaronder beslissingen over ruimtelijke structuur- en uitvoeringsplannen, stedenbouwkundige verordeningen, omgevingsvergunningen en het voorkeursbesluit en projectbesluit in het kader van complexe projecten;
- 4° bestaande situatie: op het ogenblik van de inwerkingtreding van dit decreet reeds bestaande, erkende, vergunde of vergund geachte voorziening voor kwetsbare bevolkingsgroepen, verblijfsvoorziening, woongebied of verkeersweg;
- 5° grenswaarden voor omgevingsgeluid: de geluidsniveaus vastgelegd in uitvoering van artikel 3, s), en artikel 5 van de richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 van het Europees Parlement en de Raad inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï. Zolang die niet zijn vastgelegd, worden de milieukwaliteitsnormen voor omgevingsgeluid voor de toepassing van dit decreet gehanteerd als grenswaarden voor omgevingsgeluid;
- 6° instantie voor het omgevingsadvies: de instantie aangewezen of samengesteld door de Vlaamse Regering met het oog op het uitbrengen van adviezen zoals vermeld in dit decreet;
- 7° kwetsbare bevolkingsgroep: groep van personen van wie wetenschappelijk wordt aangenomen dat zij verhoogde schadelijke gezondheidseffecten onderkennen van verkeersgerelateerde luchtverontreiniging en omgevingslawaaï. De volgende groepen worden geacht een kwetsbare bevolkingsgroep te vormen, zonder uitsluiting van andere groepen die beantwoorden aan de definitie uit het eerste lid:
 - a) personen jonger dan achttien jaar;
 - b) personen ouder dan zeventig jaar;
 - c) zwangeren;

- d) personen met chronische aandoeningen aan hart, bloedvaten of longen en luchtwegen;
 - e) kankerpatiënten;
 - f) personen met een immuunstoornis.
- De Vlaamse Regering kan de lijst aanvullen en nader uitwerken, zich daarbij baserend op de beschikbare wetenschappelijke gegevens;
- 8° verblijfsvoorziening: een voorziening met een functie van algemeen belang waar personen gedurende enige tijd verblijven, al dan niet beperkt tot bepaalde dagdelen, zoals penitentiaire instellingen en opvangcentra;
 - 9° verkeersgenererend project: elk publiek of particulier project dat een wezenlijke verhoging van de verkeersdruk in de omgeving met zich kan meebrengen. De projecten waarvoor een mobiliteitsstudie moet worden opgemaakt, worden geacht verkeersgenererende projecten te zijn;
 - 10° voorziening voor kwetsbare bevolkingsgroepen: een voorziening waarvan het gebruik geheel of gedeeltelijk gericht is op een kwetsbare bevolkingsgroep of bevolkingsgroepen. De volgende voorzieningen worden geacht een voorziening voor kwetsbare bevolkingsgroepen te vormen, zonder uitsluiting van andere voorzieningen die beantwoorden aan voormelde definitie:
 - a) opvangvoorzieningen voor baby's, peuters en kleuters;
 - b) voorzieningen ten behoeve van onderwijs aan of verblijf voor minderjarigen;
 - c) voorzieningen die geheel of gedeeltelijk gericht zijn op sportbeoefening door minderjarigen;
 - d) ziekenhuizen, revalidatiecentra en verzorgingstehuizen;
 - e) opvang- en verblijfsvoorzieningen voor bejaarden.
- De Vlaamse Regering kan de lijst aanvullen en nader uitwerken, zich daarbij baserend op de beschikbare wetenschappelijke gegevens.

Art. 4. §1. Dit decreet beoogt een concrete uitwerking te vormen van een inclusief omgevingsbeleid dat bijdraagt tot de principes en doelstellingen vermeld in:

- 1° artikel 1 van richtlijn 2008/50/EG van 21 mei 2008 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa;
- 2° artikel 1 van richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 van het Europees Parlement en de Raad inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï;
- 3° artikel 23 van de Grondwet;
- 4° artikel 1.2.1 van het DABM;
- 5° artikel 1.1.4 van de VCRO;
- 6° artikel 3 en 4 van het Mobiliteitsdecreet;
- 7° het decreet van 18 juli 2008 ter bevordering van de duurzame ontwikkeling;
- 8° artikel 3, 6 en 7 van het decreet van 21 november 2003 betreffende het preventieve gezondheidsbeleid.

§2. Het decreet past binnen de doelstelling om te streven naar een hoog beschermingsniveau van de gezondheid en een gezond leefmilieu. Een hoog beschermingsniveau berust onder andere op het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron moeten worden bestreden, het standstillbeginsel, het herstelbeginsel en het beginsel dat de vervuiler betaalt.

§3. In het bijzonder wordt gestreefd naar een kwalitatieve leefomgeving door:

- 1° de gezondheid te beschermen tegen verontreinigingen, veroorzaakt door wegverkeer;
- 2° een hefboom te vormen voor een veranderingsproces naar duurzame mobiliteit waarbij het gebruik van hulpbronnen, de bestemming van investeringen, de gerichtheid van technologische ontwikkelingen en institutionele veranderingen worden afgestemd op zowel toekomstige als huidige behoeften, in het bijzonder op het waarborgen van een gezond leefmilieu.

§4. De in paragraaf 1, 2 en 3 bepaalde doelstellingen en beginselen moeten in het bepalen en uitvoeren van het beleid van het Vlaamse Gewest op andere gebieden worden geïntegreerd.

§5. Bij de uitvoering van dit decreet wordt rekening gehouden met de beschikbare wetenschappelijke en technische gegevens.

Hoofdstuk II. Beslissingen over nieuwe situaties

Art. 5. §1. Beslissingen die de hierna vermelde nieuwe situaties toestaan, zijn enkel mogelijk indien wordt aangetoond dat de grenswaarden voor omgevingsgeluid en luchtkwaliteit ter hoogte van bestaande of nieuwe voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen, woongebieden of verblijfsvoorzieningen in de nieuwe situatie niet worden overschreden en overschrijdingen redelijkerwijze ook niet te verwachten zijn binnen een periode van acht jaar na de geplande datum van realisatie van de nieuwe situatie:

- 1° het plannen of aanleggen van nieuwe hoofdwegen; indien de rand van deze wegen gelegen is op minder dan 300 meter van een voorziening voor kwetsbare bevolkingsgroepen of van een woongebied of van een verblijfsvoorziening;
- 2° het plannen of aanleggen van nieuwe belangrijke wegen en/of het uitbreiden van de beschikbare capaciteit van bestaande verkeerswegen tot meer dan of verder boven de drie miljoen voertuigen per jaar; indien de rand van deze wegen gelegen is op minder dan 50 meter van een voorziening voor kwetsbare bevolkingsgroepen of van een woongebied of verblijfsvoorziening.

§2. De Vlaamse Regering kan nader bepalen op welke wijze moet worden aangetoond dat aan die voorwaarden wordt voldaan. Minstens de volgende informatie moet beschikbaar zijn:

- 1° actuele gegevens met betrekking tot de bestaande luchtkwaliteit en het bestaande geluidsniveau ter hoogte van en in bestaande of geplande voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen, woongebieden en/of verblijfsvoorzieningen, vermeld in paragraaf 1;
- 2° de redelijkerwijze te verwachten impact op de luchtkwaliteit en het geluidsniveau van hetgeen ter beoordeling voorligt in relatie tot de gezondheidseffecten, rekening houdend met de betrokken bevolkingsgroepen;
- 3° de mogelijke maatregelen ter hoogte van de betrokken voorzieningen of woongebieden, hetzij in de onmiddellijke omgeving ervan of ter hoogte van de belangrijke weg of het verkeersgenererend project om het geluidsniveau en de luchtkwaliteit op een aanvaardbaar niveau te houden of te brengen en de mate waarin die maatregelen daaraan kunnen bijdragen.

Art. 6. §1. De informatie met betrekking tot de vereisten, gesteld in artikel 5, wordt op een geïntegreerde wijze opgenomen in de besluitvormingsprocedures.

§2. Voorafgaand aan de beslissing brengt de instantie voor het omgevingsadvies een gemotiveerd advies uit over de aanvaardbaarheid van de geplande situatie, waarbij minstens een afweging wordt gemaakt op basis van de reële plaatselijke lucht- en geluidskwaliteit, de concrete plaatselijke situatie, de geldende milieukwaliteitsnormen en de specifieke gezondheidseffecten voor de concreet betrokken bevolkingsgroepen. Tevens kunnen bijzondere aanvullende maatregelen worden voorgesteld.

De Vlaamse Regering kan de inhoud en de voorwaarden van de adviesverplichting nader uitwerken.

§3. Indien andere adviesinstanties en/of het publiek zich binnen de vastgelegde besluitvormingsprocedure kunnen uitspreken, moeten zij zich voorafgaandelijk aan de beslissing tevens kunnen uitspreken over de informatie, vermeld in paragraaf 1.

In dat geval bundelt en bespreekt de instantie voor het omgevingsadvies de uitgebrachte adviezen en inspraakreacties in haar gemotiveerde advies.

§4. Elke beslissing overeenkomstig paragraaf 1 vermeldt de conclusies van het advies van de instantie voor het omgevingsadvies en motiveert op welke wijze rekening wordt gehouden met dat advies.

Art. 7. In afwijking van artikel 5, §1, kan de uitbreiding van de omvang of de capaciteit van bestaande voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen of verblijfsvoorzieningen die gelegen zijn binnen de zones voorzien in artikel 5, §1, worden toegestaan indien de uitbreiding van het bouwvolume of capaciteit ten opzichte van de bestaande voorziening niet groter is dan 10% en de instantie voor het omgevingsadvies een gemotiveerd gunstig advies verleent.

Hoofdstuk III. Bestaande situaties

Art. 8. §1. Binnen de twee jaar na de inwerkingtreding van dit decreet stellen de gemeenten een inventaris vast van de bestaande voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen en de bestaande woongebieden of verblijfsvoorzieningen die geheel of gedeeltelijk gelegen zijn op een afstand van minder dan 300 meter van de rand van een hoofdweg, of op een afstand van minder dan 50 meter van de rand van een belangrijke weg.

§2. Deze inventaris vermeldt minstens volgende informatie, in zoverre de gemeentelijke, provinciale en/of Vlaamse overheid hierover beschikt:

- 1° informatie met betrekking tot de lucht- en geluidskwaliteit ter hoogte van de voorzieningen en in de woongebieden;
- 2° de maatregelen die werden genomen om het geluidsniveau en/of de luchtkwaliteit te verbeteren in of aan de voorzieningen of de woningen, in de onmiddellijke omgeving en/of ter hoogte van de hoofdweg of belangrijke weg;
- 3° voor voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen: de aard, omvang en capaciteit van de voorziening en de tijdstippen waarop en de tijd gedurende dewelke er kwetsbare bevolkingsgroepen aanwezig zijn;
- 4° voor woongebieden: het aantal woningen, gelegen binnen de zone van 300 meter van de rand van de hoofdweg of binnen de zone van 50 meter van de rand van de belangrijke weg;
- 5° voor verblijfsvoorzieningen: de aard, omvang en capaciteit van de voorziening en de tijdstippen waarop en de tijd gedurende dewelke er personen aanwezig zijn.

§3. Elke beslissing die noopt tot een aanpassing van de gegevens, opgenomen in de inventaris, wordt door de bestuursinstantie meegedeeld aan het betrokken gemeentebestuur dat zorgt voor de actualisatie.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor het opstellen van de inventaris.

Art. 9. §1. De beslissing tot vaststelling van de inventaris wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

§2. De inventaris wordt in zijn geheel en op een toegankelijke manier ter beschikking gesteld van het publiek via de geëigende website voor publieke geografische informatie in Vlaanderen.

§3. De Vlaamse Regering kan de specifieke wijze bepalen waarop artikel 261 van het Gemeentedecreet van 15 juli 2005 geoperationaliseerd wordt indien de gemeente zich niet gedraagt naar de bij of krachtens dit artikel voorgeschreven verplichtingen.

Art. 10. §1. De gegevens, opgenomen in de inventaris, worden op een geïntegreerde manier betrokken bij de opmaak van mobiliteitsplannen, geluidsactieplannen, luchtkwaliteitsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt in elk van de plannen en op basis van een geïntegreerde afweging, welke situaties prioritair maatregelen behoeven en koppelt daaraan voor zichzelf verbindende acties.

Art. 11. De Vlaamse Regering ondersteunt en stimuleert andere besturen en personen tot het nemen van maatregelen ter verbetering van het lucht- en geluidsklimaat in, rond en in de omgeving van de voorzieningen, woningen of woongebieden opgenomen in de inventaris.

Hoofdstuk IV. Bijzondere milieukwaliteitsnormen

Art. 12. §1. De Vlaamse Regering bepaalt binnen een termijn van twee jaar vanaf de inwerkingtreding van dit decreet en overeenkomstig artikel 2.2.3 DABM bijzondere milieukwaliteitsnormen voor lucht en geluid voor voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen, al naargelang de betrokken kwetsbare bevolkingsgroepen.

§2. Daarbij wordt rekening gehouden met de effecten van luchtverontreiniging en geluidshinder op, onder andere:

- 1° de totale levensverwachting;
- 2° de levensverwachting in goede gezondheid;
- 3° de kans op een invaliderende of chronische aandoening;
- 4° het risico op een versnelde progressie van een chronische aandoening;
- 5° de kans op een acute verergering van een chronische aandoening;
- 6° het risico op verminderde vruchtbaarheid;
- 7° de kans op een genetische afwijking in het nageslacht;
- 8° de kans op zwangerschapscomplicaties voor moeder of ongeboren kind;
- 9° de kans op aangeboren of erfelijke afwijkingen;
- 10° de kans op een gestoorde lichamelijke of mentale ontwikkeling van kinderen.

Hoofdstuk V. Wijzigings- en slotbepalingen

Art. 13. Artikel 5.1.1, §1, eerste lid, VCRO wordt aangevuld als volgt:

“6° de voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen, woongebieden en verblijfsvoorzieningen opgenomen in de inventaris bedoeld in artikel 8 van het decreet houdende bescherming van kwetsbare bevolkingsgroepen tegen verkeersverontreiniging.”.

Art. 14. Hoofdstuk II is niet van toepassing op vergunningsaanvragen in de zin van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning die werden ingediend voor de datum van de inwerkingtreding van dit decreet.

Art. 15. Dit decreet treedt in werking een jaar na bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Ingrid PIRA
Elke VAN DEN BRANDT
Elisabeth MEULEMAN
Imade ANNOURI