

Raadsvraag (art. 37)		Gesteld door: GroenLinks	
Datum	13 mei 2024		
Onderwerp	079-2024-Kwalitatief groen voor gezonde lucht langs doorgaande wegen in Roosendaal		
Portefeuillehouder	College B&W		

De fractie heeft de volgende vragen:

Geachte voorzitter,

We weten het allemaal: zonder bomen op de wereld gaan we dood. Bomen dragen bij aan het verdunnen van luchtvervuiling door schone lucht te genereren via fotosynthese. Tijdens dit proces nemen bomen kooldioxide op en geven ze zuurstof vrij. Dit vermindert de concentratie van verontreinigende stoffen in de lucht, waardoor de luchtkwaliteit verbetert. In het kader van veranderd snoei- en onderhoudsbeleid in de opmaat van Roosendaal Natuurstad laat u de laatste tijd gerooid hout en takken op dit moment als houtwallen liggen tussen bestaand groen. Een goede beslissing natuurlijk om de biodiversiteit van het groen te verbeteren. Te veel van deze houtopstanden en versnipperd hout geven het groen echter een verzuring welke leidt tot een explosie van groei van brandnetels en bramenstruiken, zeker als dit groen dicht bij doorgaande vervuilende wegen ligt. Daarnaast vult deze bebossing niet meer voldoende op (waar takken liggen groeien geen struiken) waardoor sommige bos- en struikranden langs autowegen, die als subfunctie hebben om de geluidsoverlast en de luchtverontreiniging van het langsrazende verkeer op de N626 (Antwerpseweg) en de A58 en A17 te verminderen, niet meer kwalitatief in die taak voldoen, zeker niet voor de afvang van fijnstof. Hier is vooral sprake van als er alleen een dichtbegroeide groene afscherming is en geen echte geluidsschermen zijn aangebracht. We vragen ons daarnaast af: hoe schoon (of vuil) is onze lucht nu echt in en rondom Roosendaal op dit moment? En doet het bestaande groen nog zijn werk? En zijn er verschillen in zomer en winter? Want er zijn erg weinig vaste meetstations in onze regio en de waarden die geregistreerd staan zijn vooral gebaseerd op aannames gerelateerd op die schaarse vaste meetpunten.

1. Wanneer is er langs de A58 en de N262 het laatst echt gemeten op toenames van geluid- en luchtvervuilingswaarden gerelateerd aan veranderd beleid op het gebied van groenonderhoud waar alleen gemeentelijk groen die taak heeft, dus zonder echt geluidsscherm, zoals bijvoorbeeld in de wijken Kroeven en Langdonk vanaf de hoogte van Lodewijkdonk tot aan de A58? En wordt er daarbij rekening gehouden met de verschillende jaargetijden en dikte van de begroeiing?
2. Hoeveel van deze geluidsschermvervangende groenzones zijn er nog in Roosendaal en waar zijn die dan?
3. Is het college nog steeds overtuigd dat een afscheiding van alleen groen voldoende is om voldoende bescherming te bieden tegen geluidsoverlast en luchtvervuiling langs de doorgaande N en A wegen voor scholen, bedrijven en woningen, zeker als er tijdens de spits een piek in uitlaatgassen ontstaat als men vanaf de N262 de A58 op wil komen?

4. Wanneer zijn in het algemeen de laatste fysieke metingen op dit gebied gedaan langs doorgaande N en A wegen in Roosendaal?

5. Is het mogelijk, zeker nu we aangesloten zijn bij het Schone Luchtakkoord, dat binnenkort regelmatig er te gaan doen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer dan?

Want verschillende studies hebben aangetoond dat langdurig verblijven nabij (drukke) wegen tot gezondheidsrisico leidt, vooral wanneer het gaat om hoog gevoelige groepen zoals kinderen, ouderen en zieken.

Ook hebben andere studies uitgewezen dat kinderen die nabij een drukke (snel)weg naar school gaan meer luchtwegklachten hebben en vaker astma krijgen. Astma is de meest voorkomende chronische ziekte onder Nederlandse kinderen: 5 tot 10% heeft het. Bij 1 op de 5 kinderen (20.2%) met astma, is de astma toe te schrijven aan luchtverontreiniging.

Ook de Gezondheidsraad en het RIVM hebben vastgesteld dat wonen of naar school gaan nabij drukke wegen ongezonder is dan op grotere afstand van de weg. Kinderen, maar ook kwetsbare ouderen, lopen wel degelijk een risico op luchtwegklachten zoals astma, COPD en zelfs longkanker.

Het data-onderzoek van Platform Investico laat zien dat 273 scholen, 607 kinderdagverblijven en bso's, 257 verpleeghuizen en 902 sportvelden te dicht bij drukke wegen liggen. Deze ruim tweeduizend locaties, die door de GGD worden bestemd als 'gevoelige bestemmingen' liggen allemaal binnen 150 meter van een drukke weg. Volgens de GGD is er binnen deze afstand sprake van een 'verhoogd risico voor de volksgezondheid'. Tot gevoelige bestemming behoren in elk geval: woningen, woonzorgcentra, kinderdagverblijven, scholen en buitenschoolse opvang (bso).

6. Hoe is het gesteld met onze luchtkwaliteit in relatie tot gezondheid van onze inwoners woonachtig langs doorgaande wegen? Graag een toelichting.

7. Zijn er signalen bij het college bekend van inwoners die voorheen nabij een snelweg of drukke weg woonden, en die door gezondheidsproblemen zoals luchtwegproblemen, noodgedwongen moesten verhuizen?

8. Kan het college aangeven hoeveel door de GGD aangeduide gevoelige bestemmingen (scholen, kinderdagverblijven, bso's, verpleeghuizen en sportvelden) in de gemeente Roosendaal gelegen zijn binnen 150 meter van een snelweg of drukke weg?

9. Worden er maatregelen genomen om de blootstelling aan luchtverontreiniging door nabij wegverkeer rondom gevoelige bestemmingen terug te dringen, en daarmee eventuele gezondheidseffecten te voorkomen of te verminderen? Zo ja, welke maatregelen? Zo nee, waarom niet? En worden deze maatregelen ook jaarlijks geëvalueerd?

10. Ziet het college nog kansen om te onderzoeken of er nog extra verbeteringen aangebracht kunnen worden bij deze gevoelige bestemmingen? Graag een toelichting

Namens GroenLinks Roosendaal,

Christian Villée & Chahira Mediani

Wij beantwoorden de vraag als volgt:

1. Wanneer is er langs de A58 en de N262 het laatst echt gemeten op toenames van geluid- en luchtvervuilingswaarden gerelateerd aan veranderd beleid op het gebied van groenonderhoud waar alleen gemeentelijk groen die taak heeft, dus zonder echt geluidsscherm, zoals bijvoorbeeld in de wijken Kroeven en Langdonk vanaf de hoogte van Lodewijkdonk tot aan de A58? En wordt er daarbij rekening gehouden met de verschillende jaargetijden en dikte van de begroeiing?

Voor de A58 is in 2023 op basis van berekeningen een akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Hiervoor zijn geen fysieke metingen gehouden. Er zijn geen overschrijdingen geconstateerd. Voor wat betreft de luchtkwaliteit is de conclusie dat de berekende achtergrond- en totale concentraties ver onder de landelijke wettelijke jaargemiddelden liggen. Bij het uitvoeren van deze onderzoeken is geen rekening gehouden met het jaargetijde en de dikte van begroeiing. Voor de N262 zijn laatstelijk geen onderzoeken uitgevoerd.

2. Hoeveel van deze geluidsschermvervangende groenzones zijn er nog in Roosendaal en waar zijn die dan?

In de gemeente Roosendaal zijn geen groenzones die kunnen worden aangemerkt als een geluidsscherm vervangende groenzone.

3. Is het college nog steeds overtuigd dat een afscheiding van alleen groen voldoende is om voldoende bescherming te bieden tegen geluidsoverlast en luchtvervuiling langs de doorgaande N en A wegen voor scholen, bedrijven en woningen, zeker als er tijdens de spits een piek in uitlaatgassen ontstaat als men vanaf de N262 de A58 op wil komen?

Nee, wij hebben deze overtuiging niet. Het groen dat langs de A58 en de N262 staat, voldoet niet aan de kenmerken van een geluidsscherm vervangende groenzone.

4. Wanneer zijn in het algemeen de laatste fysieke metingen op dit gebied gedaan langs doorgaande N en A wegen in Roosendaal?

Wij hebben geen fysieke metingen bij de A58 en N262 uitgevoerd. De Wet geluidhinder (nu: Omgevingswet) gaat bij het bepalen van de geluidsbelasting niet uit van fysieke metingen, maar van akoestische berekeningen.

5. Is het mogelijk, zeker nu we aangesloten zijn bij het Schone Luchtakkoord, dat binnenkort regelmatig er te gaan doen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer dan?

Voor het onderdeel 'geluid' verwijzen wij u naar antwoord 4. In opdracht van onze gemeente wordt de luchtkwaliteit van de gehele gemeente door de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant jaarlijks gemonitord. De luchtkwaliteit wordt bepaald door het gehele spectrum van activiteiten (industrie, mobiliteit, landbouw).

Want verschillende studies hebben aangetoond dat langdurig verblijven nabij (drukke) wegen tot gezondheidsrisico leidt, vooral wanneer het gaat om hoog gevoelige groepen zoals kinderen, ouderen en zieken.

Ook hebben andere studies uitgewezen dat kinderen die nabij een drukke (snel)weg naar school gaan meer luchtwegklachten hebben en vaker astma krijgen. Astma is de meest voorkomende chronische ziekte onder Nederlandse kinderen: 5 tot 10% heeft het. Bij 1 op de 5 kinderen (20.2%) met astma, is de astma toe te schrijven aan luchtverontreiniging.

Ook de Gezondheidsraad en het RIVM hebben vastgesteld dat wonen of naar school gaan nabij drukke wegen ongezonder is dan op grotere afstand van de weg. Kinderen, maar ook kwetsbare ouderen, lopen wel degelijk een risico op luchtwegklachten zoals astma, COPD en zelfs longkanker.

Het data-onderzoek van Platform Investico laat zien dat 273 scholen, 607 kinderdagverblijven en bso's, 257 verpleeghuizen en 902 sportvelden te dicht bij drukke wegen liggen. Deze ruim tweeduizend locaties, die door de GGD worden bestemd als 'gevoelige bestemmingen' liggen allemaal binnen 150 meter van een drukke weg. Volgens de GGD is er binnen deze afstand sprake van een 'verhoogd risico voor de volksgezondheid'. Tot gevoelige bestemming behoren in elk geval: woningen, woonzorgcentra, kinderdagverblijven, scholen en buitenschoolse opvang (bso).

6. Hoe is het gesteld met onze luchtkwaliteit in relatie tot gezondheid van onze inwoners woonachtig langs doorgaande wegen? Graag een toelichting.

Voor het beantwoorden van deze vraag hebben wij een reactie van de GGD gevraagd. Hieronder leest u de reactie van de GGD.

"Luchtverontreiniging is altijd ongezond. Op groepsniveau leidt dit tot veel schade aan de gezondheid zoals astma, hart- en vaatziekten en longaandoeningen, zoals we weten uit internationale wetenschappelijke onderzoeken en zoals we ook hebben doorgerekend voor Brabanders (zie [Luchtvervuiling in Brabant leidt tot gezondheidsschade - GGD West-Brabant \(ggdwb.nl\)](https://www.ggdwb.nl)). In dit rapport kunt u vinden dat mensen in Roosendaal gemiddeld 344 dagen korter leven als gevolg van luchtverontreiniging ten opzichte van de theoretische situatie van geen luchtverontreiniging (bijlage 5); dat is 11-14 dagen korter dan in buurgemeenten Rucphen, Halderberge en Bergen op Zoom, maar minder slecht dan in de grote Brabantse steden.

7. Zijn er signalen bij het college bekend van inwoners die voorheen nabij een snelweg of drukke weg woonden, en die door gezondheidsproblemen zoals luchtwegproblemen, noodgedwongen moesten verhuizen?

Ook deze vraag hebben wij voorgelegd aan de GGD. Hieronder leest u de reactie van de GGD.

"Ons antwoord op vraag 6 maakt duidelijk dat luchtverontreiniging (met wegverkeer als een van de belangrijke veroorzakers) veel ziektelast kan veroorzaken, met name voor individuen die daarvoor extra gevoelig zijn. Dat zou een goede reden kunnen zijn om te verhuizen.

Of/hoeveel mensen daadwerkelijk in Roosendaal daarvoor zijn verhuisd, heeft de GGD geen goed zicht op (zij hoeven dat niet te melden bij de GGD en ons registratiesysteem leent zich er niet voor om dat gemakkelijk op te diepen)."

8. Kan het college aangeven hoeveel door de GGD aangeduide gevoelige bestemmingen (scholen, kinderdagverblijven, bso's, verpleeghuizen en sportvelden) in de gemeente Roosendaal gelegen zijn binnen 150 meter van een snelweg of drukke weg?

Er is geen reguliere begripsomschrijving van "drukke wegen", zodat het niet mogelijk is dit inzichtelijk te maken.

9. Worden er maatregelen genomen om de blootstelling aan luchtverontreiniging door nabij wegverkeer rondom gevoelige bestemmingen terug te dringen, en daarmee eventuele gezondheidseffecten te voorkomen of te verminderen? Zo ja, welke maatregelen? Zo nee, waarom niet? En worden deze maatregelen ook jaarlijks geëvalueerd?

Nee, luchtkwaliteit kan slechts effectief worden verbeterd door het treffen van bronmaatregelen, dus het wegverkeer. Door de toename van het gebruik van elektrische voertuigen en de fiets wordt de luchtkwaliteit positief beïnvloed, maar dat is minimaal. Onze rol is hierbij slechts stimulerend.

10. Ziet het college nog kansen om te onderzoeken of er nog extra verbeteringen aangebracht kunnen worden bij deze gevoelige bestemmingen? Graag een toelichting

Zoals in antwoord 9 is aangegeven, is verbetering van de luchtkwaliteit het meest effectief door bronmaatregelen. Wij zijn aangesloten bij het convenant Schone Lucht Akkoord (SLA). SLA streeft ernaar om de WHO-adviesnormen (World Health Organization) in Nederland als landelijke wettelijke norm te gaan hanteren. Hierdoor worden de wettelijke normen strenger waardoor bronmaatregelen kunnen worden afgedwongen. WHO streeft ernaar om de strengere WHO-adviesnormen wereldbreed vast te laten stellen.

Wij vertrouwen erop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Roosendaal,

De secretaris,

De burgemeester,

