



GEWONE ZITTING 2016-2017

15 DECEMBER 2016

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ter organisatie van een tweede Autoloze
Dag op 22 september van elk jaar, de
European Car Free Day, als instrument ter
bestrijding van de luchtverontreiniging**

(ingediend door mevrouw Annemie MAES (N),
de heren Arnaud PINXTEREN (F), Bruno DE LILLE (N),
mevrouw Céline DELFORGE (F) en
de heer Arnaud VERSTRAETE (N))

Toelichting

De inmiddels traditionele « Autoloze Zondag » heeft als doel de burgers aan te moedigen hun gewoonten op het vlak van vervoer te veranderen. De « Autoloze Zondag » is in de eerste plaats echter een groot volksfeest geworden. Zonder die ontwikkeling ter discussie te stellen, is het oorspronkelijke doel van bewustmaking over de noodzaak van een duurzame mobiliteit sterk verwaterd door tal van animaties die niets met mobiliteit te maken hebben. Daardoor wordt het moeilijk of zelfs onmogelijk om te evalueren of, en in welke mate, de doelstelling van bewustmaking is bereikt.

De Brusselaars stellen niet zozeer de « Autoloze Zondag » als zodanig op prijs, maar wel het 's zondags ter beschikking stellen van een aanzienlijke ruimte zonder hinder door het autoverkeer. De bevolking kan zo genieten van een grote wandel- en vrijetijdzone, een rustigere omgeving en een betere luchtkwaliteit. Zonder autoverkeer, kunnen de mensen zich daarin enigszins zorgeloos te voet, met de fiets, op rollerskates ... voortbewegen en genieten van de talrijke activiteiten en animaties die georganiseerd worden.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

15 DÉCEMBRE 2016

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à l'organisation d'une seconde
Journée sans voiture le 22 septembre de
chaque année, jour du *European Car Free
Day*, comme instrument de lutte contre la
pollution de l'air**

(déposé par Mme Annemie MAES (N),
MM. Arnaud PINXTEREN (F), Bruno DE LILLE (N),
Mme Céline DELFORGE (F) et
M. Arnaud VERSTRAETE (N))

Développements

Le désormais traditionnel « dimanche sans voiture » a pour vocation d'encourager le citoyen à modifier ses habitudes en matière de déplacement. Or, le « dimanche sans voiture » est devenu avant tout une grande fête populaire. Sans remettre en cause cette évolution, sa vocation initiale de sensibilisation à la nécessité d'une mobilité durable est fortement diluée à travers une multitude d'animations n'ayant rien à voir avec la mobilité. Il en devient malaisé voire impossible d'évaluer si l'objectif de sensibilisation est atteint et dans quelles proportions.

Ce qui est apprécié des Bruxellois, ce n'est pas tant le « Dimanche sans Voiture » en tant que tel, mais bien la mise à disposition le temps d'un dimanche d'un important espace libéré des nuisances du trafic automobile. Le public bénéficie ainsi d'une vaste zone de flânerie ou de loisirs, d'un environnement apaisé et d'un air de meilleure qualité. En l'absence de trafic automobile, il peut y évoluer de manière quelque peu insouciant à pied, à vélo, en roller ... et profiter des nombreuses activités et animations qui y sont organisées.

Toch moet zo'n dag ook dienen om zich bewust te worden van de enorme luchtverontreiniging en het lawaai in onze steden. Het autoverkeer in België is verantwoordelijk voor 25 % van het fijn stof. In Brussel, is dat 50 %. Wat stikstofdioxide betreft, is de situatie nog erger : 67 % van de uitstoot is afkomstig van het autoverkeer. Tijdens de autovrije zondag – met 60 % van het verkeer van in de week – daalt de dieseluistoot onmiddellijk met 50 %. Het effect van een dergelijke maatregel op een weekdag zou nog groter zijn.

In Brussel sterven ieder jaar 632 personen vroegtijdig ten gevolge van de luchtverontreiniging. Veel van hen krijgen astma of andere ademhalingsproblemen. We moeten de noodtoestand afkondigen voor de luchtkwaliteit in Brussel.

We vinden dus dat het hoog tijd is om snel drastische maatregelen te nemen om de gezondheid van de Brusselaars te beschermen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Een autovrije weekdag kan daartoe een belangrijk pedagogisch instrument zijn.

Brussel heeft moeite om de Europese normen inzake luchtkwaliteit te halen, met als gevolg dat Europa België voor het Hof van Justitie van de Europese Unie daagt. Bovendien blijkt dat de Europese richtlijn voor de luchtkwaliteit in de nabije toekomst nog strenger zal worden. Op 30 juni 2016 hebben het Europees Parlement en de Raad een voorlopige overeenstemming bereikt over een nieuwe richtlijn tot herziening van de nationale emissiemaxima, de NEC-richtlijn, die in strengere normen zou voorzien voor de periode 2020-2029 en na 2030.

Voorts gelast het Protocol van Göteborg België om zijn uitstoot van stikstofoxide (NO_x) tegen 2020 met 41 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005. Aan de vooravond van die einddatum, lopen we erg achter : in de woongebieden, is de NO_x-uitstoot met 24 % gedaald tussen 2005 en 2014, in de stedelijke gebieden met 16 %, in de gebieden met druk verkeer met 16 % en in de industriegebieden slechts met 9 %. Als die daling lineair wordt voortgezet, zal in geen enkele van die gebieden de vastgestelde doelstelling waartoe België zich verbonden heeft, worden gehaald.

Om die uitdagingen aan te pakken, wordt in deze resolutie voorgesteld een bijkomende autoloze dag te organiseren op 22 september, de dag van de *European Car Free Day*, en dus in voorkomend geval tijdens de week. Naast het langverwachte familie- en burgerfeest van de « Autoloze Zondag », dat dan in de lente georganiseerd zou kunnen worden, lijkt het immers van cruciaal belang om via een dergelijk instrument de alternatieven voor de auto in zo reëel mogelijke omstandigheden te promoten.

Pourtant, l'intérêt d'une telle journée est également de prendre conscience du fléau que représente la pollution de l'air et le bruit dans nos villes. La circulation automobile en Belgique est responsable de 25 % des particules fines. À Bruxelles, ce chiffre s'élève à 50 %. En ce qui concerne le dioxyde d'azote, la situation est encore pire avec 67 % des émissions qui ont pour origine le trafic automobile. Lors de la journée sans voiture le dimanche – qui représente 60 % du trafic en semaine –, la quantité des émissions diesel chute immédiatement de 50 %. L'effet d'une telle mesure durant un jour de semaine serait démultiplié.

À Bruxelles, 632 personnes décèdent chaque année prématurément à cause de la pollution de l'air. Nombre d'entre elles développent de l'asthme ou d'autres problèmes respiratoires. Nous devons déclarer l'état d'urgence pour un air de qualité à Bruxelles.

Nous pensons ainsi qu'il est urgent de prendre rapidement des mesures drastiques en vue de protéger la santé des Bruxellois et de rétablir la qualité de l'air. Un jour de semaine sans voiture peut, à cet effet, être un instrument pédagogique important.

Bruxelles peine à atteindre les normes européennes en matière de qualité de l'air, avec pour conséquence que l'Europe poursuit la Belgique devant la Cour de justice de l'Union européenne. De plus, il apparaît que la directive européenne pour la qualité de l'air sera encore plus stricte dans un avenir proche. Le 30 juin 2016, le Conseil et le Parlement européen se sont en effet provisoirement accordés sur une nouvelle directive visant la révision des plafonds d'émissions nationaux, la directive PEN, qui devrait prévoir des normes plus strictes pour la période 2020-2029 et après 2030.

D'autre part, le Protocole de Göteborg enjoint la Belgique à réduire ses émissions d'oxydes d'azote (NO_x) d'ici 2020 de 41 % par rapport au niveau de 2005. A quelques encablures de cette échéance, nous sommes sérieusement en retard : dans les zones résidentielles, les émissions de NO_x ont diminué de 24 % entre 2005 et 2014, dans les zones urbaines de 16 %, dans les zones connaissant un trafic dense de 16 % et dans les zones industrielles de seulement 9 %. Si l'on poursuit cette réduction linéaire, aucune de ces zones n'atteindra l'objectif fixé et auquel la Belgique s'est engagé.

Face à ces enjeux, la présente résolution propose d'organiser une journée sans voiture supplémentaire le jour du *European Car Free Day*, le 22 septembre et donc, le cas échéant, en semaine. À côté de la fête familiale et citoyenne très attendue qu'est le « dimanche sans voiture », qui pourrait alors être organisé au printemps, il paraît en effet essentiel de promouvoir les alternatives à la voiture dans des conditions qui soient les plus réelles possibles au travers d'un tel dispositif.

Het spreekt voor zich dat een autoloze weekdag de gezondheid van de Brusselaars of onze prestaties op het gebied van luchtkwaliteit niet op wonderbaarlijke wijze zal verbeteren, maar de belangrijkste verdienste ervan zal zijn dat wordt aangetoond dat het ook mogelijk is om zich zonder auto te verplaatsen op een andere dag dan in het weekend. Een autoloze weekdag is een praktische oefening van duurzame mobiliteit, die ongetwijfeld een grotere invloed zal hebben dan gelijk welke andere bewustmakings-campagne. Eenieder zou worden uitgenodigd om na te denken over zijn dagelijkse vervoerkeuzes en om na te gaan of hij zijn verplaatsingen op een duurzame manier kan maken (met het openbaar vervoer, te voet, met de fiets ...). Voor de personen die geen alternatieven hebben, kan natuurlijk een uitzondering worden gemaakt (PBM's, personen die zich voor de uitoefening van hun werk moeten verplaatsen), zoals dit overigens al het geval is tijdens de huidige « Autoloze Zondag ».

In dat verband, is het van belang dat die vrijstellingen door het Gewest worden verleend en niet door de gemeenten, om ervoor te zorgen dat alle aanvragen op dezelfde manier worden behandeld, en vooral, dat ze worden beperkt.

Er moeten begeleidende maatregelen worden getroffen om realistische en efficiënte alternatieven voor het auto-solisme voor te stellen aan de pendelaars en de inwoners, op die dag maar ook op de andere dagen van het jaar. Een uitgebreider aanbod van openbaar vervoer, van gedeeld vervoer, maar ook van fietspooling, zou het mogelijk moeten maken om bedrijven en scholen te bereiken.

De autoloze zone(s) zouden kunnen worden beperkt tot de zones die het best bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, zoals bepaald in het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing.

Annemie MAES (N)
Arnaud PINXTEREN (F)
Bruno DE LILLE (N)
Céline DELFORGE (F)
Arnaud VERSTRAETE (N)

Il va de soi qu'un jour de semaine sans voiture n'améliorerait pas miraculeusement la santé des Bruxellois ou nos performances en matière de qualité de l'air, mais il aura comme principale vertu de démontrer qu'il est possible également de se déplacer sans voiture un autre jour que le week-end. Un jour de semaine sans voiture est un exercice pratique de mobilité durable qui aura très certainement un impact bien plus important que n'importe quelle autre campagne de sensibilisation. Chacun serait invité à réfléchir à ses choix de déplacement quotidien et à vérifier si ces déplacements sont possibles de façon durable (transports publics, marches, vélos...). Pour les personnes qui ne disposent pas d'alternatives, une exception pourrait évidemment être prévue (PMR, les travailleurs 'itinérants') comme c'est d'ailleurs le cas lors de l'actuel « dimanche sans voiture ».

Souignons qu'il est à ce propos important que ces dérogations soient délivrées par la Région et non par les communes afin d'assurer un traitement identique de l'ensemble des demandes et surtout une limitation de celles-ci.

Des mesures d'encadrement devront être mises en place afin que des alternatives à l'autosolisme, réalistes et efficaces, soient proposées aux navetteurs et aux habitants, ce jour-là comme les autres jours de l'année. Une offre renforcée de transports publics, de transports partagés, mais aussi des rangs cyclistes, devraient également permettre de rejoindre les entreprises et les écoles.

Le ou les périmètres sans voitures pourraient être limités aux zones les mieux desservies par les transports en commun, telles qu'identifiées par le Code bruxellois de l'Air du Climat et de l'Énergie.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ter organisatie van een tweede Autoloze Dag op 22 september van elk jaar, de *European Car Free Day*, als instrument ter bestrijding van de luchtverontreiniging

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de Europese Richtlijn 2008/50/EG van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, waaraan België en Brussel nog steeds niet voldoen ;

Overwegende de 632 vroegtijdige sterfgevallen die Brussel telt ten gevolge van de slechte luchtkwaliteit ;

Overwegende de voorlopige overeenkomst die is bereikt tussen het Europees Parlement en de Raad inzake de herziening van de nationale emissiemaxima, de NEC-richtlijn, die in strengere normen voorziet voor de periode 2020-2029 en na 2030 ;

Overwegende het Protocol van Göteborg, dat België gelast om zijn uitstoot van stikstofoxide (NO_x) tegen 2020 met 41 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005 ;

Overwegende dat de inmiddels traditionele « Autovrije Zondag » als oorspronkelijke doel had de burgers aan te moedigen om hun gewoonten op het vlak van vervoer te veranderen ;

Overwegende dat de « Autovrije Zondag » inmiddels in de eerste plaats een erg gewaardeerd groot volksfeest is geworden, waarbij de Brusselaars ten volle genieten van de grote ruimten zonder hinder door het autoverkeer ;

Overwegende dat het oorspronkelijke doel van de « Autovrije Zondag », namelijk de bewustmaking van de noodzaak van een duurzame mobiliteit, sterk is verwaterd door tal van animaties die geen enkel verband houden met mobiliteit en dat het moeilijk of zelfs onmogelijk wordt om te evalueren of de doelstelling van bewustmaking is bereikt, en in welke mate ;

Overwegende dat zo'n dag ook moet dienen om zich bewust te worden van de enorme luchtverontreiniging en het lawaai in onze steden ;

Overwegende dat het autoverkeer in België verantwoordelijk is voor 25 % van het fijn stof en, in Brussel, voor 50 % ;

Overwegende dat de situatie met betrekking tot stikstofdioxide nog erger is, aangezien 67 % van de uitstoot is afkomstig van het autoverkeer ;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à l'organisation d'une seconde Journée sans voiture le 22 septembre de chaque année, jour du *European Car Free Day*, comme instrument de lutte contre la pollution de l'air

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la Directive européenne 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, que la Belgique et Bruxelles continuent de ne pas respecter ;

Considérant les 632 décès prématurés dénombrés à Bruxelles compte tenu de la mauvaise qualité de l'air ;

Considérant l'accord provisoire intervenu entre le Conseil et le Parlement européen en vue de renforcer la directive visant la révision des plafonds d'émissions nationaux, la directive PEN, qui prévoit des normes plus strictes pour la période 2020-2029 et après 2030 ;

Considérant le Protocole de Göteborg enjoignant la Belgique à réduire ses émissions d'oxydes d'azote (NO_x) d'ici 2020 de 41 % par rapport au niveau de 2005 ;

Considérant que le désormais traditionnel « dimanche sans voiture » avait pour vocation initiale d'encourager le citoyen à modifier ses habitudes en matière de déplacements ;

Considérant que le « dimanche sans voiture » constitue désormais avant tout une grande fête populaire très appréciée au cours de laquelle les Bruxellois profitent pleinement des vastes espaces libérés des nuisances générées par le trafic automobile ;

Considérant que la vocation initiale du « dimanche sans voiture », à savoir la sensibilisation à la nécessité d'une mobilité durable, est fortement diluée à travers une multitude d'animations n'étant en rien liées à la mobilité et qu'il devient difficile, voire impossible d'évaluer si l'objectif de sensibilisation est atteint et dans quelles proportions ;

Considérant que l'intérêt d'une telle journée est également de prendre conscience du fléau que représente la pollution de l'air et le bruit dans nos villes ;

Considérant que la circulation automobile en Belgique est responsable de 25 % des particules fines et qu'à Bruxelles, ce chiffre s'élève à 50 % ;

Considérant qu'en ce qui concerne le dioxyde d'azote, la situation est encore pire avec 67 % des émissions qui ont pour origine le trafic automobile ;

Overwegende dat tijdens de autovrije zondag – een dag met 60 % van het verkeer van in de week – de dieseluitstoot onmiddellijk met 50 % daalt ;

Overwegende dat het effect van een dergelijke maatregel op een weekdag nog groter zou zijn in het belang van iedereen, zowel bewoners als stadsgebruikers ;

Overwegende dat het van essentieel belang is om de alternatieven voor de auto te promoten in zo reëel mogelijke omstandigheden en dus ook tijdens de week ;

Overwegende dat, om de organisatie van een autovrije dag tijdens de week mogelijk te maken, er begeleidende maatregelen moeten worden getroffen om realistische en efficiënte alternatieven voor het autosolisme voor te stellen aan de pendelaars en de inwoners, op die dag maar ook op de andere dagen van het jaar ;

Overwegende dat een uitgebreider aanbod met name van openbaar vervoer, gedeeld vervoer, maar ook van fietspooling, het mogelijk zou moeten maken om bedrijven en scholen te bereiken ;

Overwegende dat de autovrije zone(s) beperkt zouden kunnen worden tot de zones die het best bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, zoals bepaald in het Brusselse Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing ;

Overwegende dat die autovrije zones geconcentreerd zouden kunnen worden op de plaatselijke en secundaire wegen ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- een tweede Autoloze Dag te organiseren, op 22 september van elk jaar, de *European Car Free Day* ;
- de praktische, technische en financiële haalbaarheid daarvan spoedig te onderzoeken om die dag voor de eerste keer te organiseren op 22 september 2017.

Annemie MAES (N)
 Arnaud PINXTEREN (F)
 Bruno DE LILLE (N)
 Céline DELFORGE (F)
 Arnaud VERSTRAETE (N)

Considérant que lors de la journée sans voiture, le dimanche (jour qui représente 60 % du trafic de la semaine), la quantité des émissions diesel chute immédiatement de 50 % ;

Considérant que l'effet d'une telle mesure durant un jour de semaine serait démultiplié au profit de toutes et tous, habitants comme usagers de la ville ;

Considérant qu'il est essentiel de promouvoir les alternatives à la voiture dans des conditions qui soient les plus réelles possibles, et donc également en semaine ;

Considérant que, afin de rendre possible l'organisation d'une journée sans voiture en semaine, des mesures d'encadrement devront être mises en place afin que des alternatives à l'autosolisme, réalistes et efficaces, soient proposées aux navetteurs et aux habitants ce jour-là, comme les autres jours de l'année ;

Considérant qu'une offre renforcée, notamment de transports publics, de transports partagés, mais aussi des rangs cyclistes, devrait permettre de rejoindre les entreprises et les écoles ;

Considérant que le ou les périmètres sans voitures pourraient être limités aux zones les mieux desservies par les transports en commun, telles qu'identifiées par le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie ;

Considérant que ces zones sans voitures pourraient se concentrer sur les voiries locales et secondaires ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'organiser une seconde Journée sans voiture le 22 septembre de chaque année, jour du *European Car Free Day* ;
- d'en étudier rapidement la faisabilité pratique, technique et financière afin de l'organiser pour la première fois le vendredi 22 septembre 2017.

|