



GEWONE ZITTING 2016-2017

8 SEPTEMBER 2017

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**tot het verbieden van dieselloertuigen  
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
tegen 2025**

(ingediend door de heer Arnaud PINXTEREN (F) en  
mevrouw Annemie MAES (N))

**Toelichting**

De luchtvervuiling in onze steden, en in het bijzonder in Brussel, wordt een steeds groter probleem.

De vervuilingsspieken nemen toe, Europa veroordeelt het overschrijden van de normen (sinds 2010) en de door de Wereldgezondheidsorganisatie aanbevolen grenswaarden worden op sommige plaatsen voortdurend overschreden.

Ieder jaar sterven naar schatting 632 Brusselaars voortijdig aan complicaties die te maken hebben met de luchtvervuiling. De concentraties fijn stof in Brussel liggen 80 % hoger dan de door de WGO toegestane normen. Daardoor is de levensverwachting in Brussel met een jaar afgenomen. Luchtvervuiling vermindert de werking van de longen, verergert ziekten als astma en kan ook leiden tot hart- en vaatziekten en longkanker. Bovendien kan het een lager gewicht bij pasgeboren kinderen en voortijdige geboorten tot gevolg hebben.

De economische kosten van de luchtvervuiling in België worden geraamd op 17 miljard per jaar, d.w.z. 6 % van ons BBP<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Economic cost of the health impact of air pollution in Europe: clean air, health and wealth, studie gepubliceerd door de WGO en de OESO, 2015. p. 8.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

8 SEPTEMBRE 2017

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

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**visant à interdire les véhicules diesel en  
Région bruxelloise à l'horizon 2025**

(déposée par M. Arnaud PINXTEREN (F) et  
Mme Annemie MAES (N))

**Développements**

La question de la pollution de l'air dans nos villes, et singulièrement à Bruxelles, est de plus en plus prégnante.

Les pics de pollution se multiplient, les dépassements de normes sont condamnés par l'Europe (depuis 2010), et les seuils préconisés par l'Organisation mondiale de la Santé sont, par endroits, continuellement dépassés.

Chaque année, on estime que 632 Bruxellois meurent prématurément de complications liées à la pollution de l'air. Les concentrations de particules fines à Bruxelles sont 80 % plus élevées que les normes admises par l'OMS. L'espérance de vie à Bruxelles en est diminuée d'un an. La pollution de l'air réduit la fonction pulmonaire et aggrave des maladies telles que l'asthme, elle peut également conduire à des maladies cardio-vasculaires et au cancer du poumon. Elle peut entraîner également un poids plus faible des nouveaux-nés, et des naissances prématurées.

Le coût économique de la pollution de l'air en Belgique est évalué à 17 milliards annuellement, soit 6 % de notre PIB<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Economic cost of the health impact of air pollution in Europe: clean air, health and wealth », étude publiée par l'OMS et l'OCDE, 2015, p. 8.

Het staat vast dat 67 % van de schadelijke NO<sub>2</sub>-uitstoot (stikstofdioxide) afkomstig is van het wegverkeer, waarvan 96 % van diesellootvoertuigen<sup>2</sup>. Dieselgate heeft overigens aan het licht gebracht dat zelfs de nieuwste modellen 5 tot 10 keer meer ultrafijne deeltjes uitstoten dan de wettelijke grenswaarde. Toch hebben de sjoemelschandalen in de automobielsector nog tot geen enkele noemenswaardige maatregel geleid om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Vandaag de dag hebben verscheidene landen en steden het voortouw genomen om de kwaliteit van de lucht die hun inwoners inademen de komende jaren drastisch te verbeteren :

- in Nederland, heeft het Parlement al een wetsontwerp goedgekeurd om de verkoop van diesellootvoertuigen vanaf 2025 te verbieden ;
- in het nationaal vervoersplan van Noorwegen, komt eveneens duidelijk de ambitie naar voren om elke CO<sub>2</sub>-uitstoot afkomstig van het verkeer te bannen vanaf 2025 ;
- ook Duitsland heeft, in juni 2016, de wens uitgedrukt om auto's met verbrandingsmotor te verbieden. Alle nieuwe auto's die in Duitsland worden ingeschreven, moeten uiterlijk tegen 2030 uitstootvrij zijn ;
- India heeft, in mei 2017, aangekondigd dat het de verkoop van nieuwe voertuigen met verbrandingsmotor zal stopzetten vanaf 2030 en bereidt een groot plan voor ter ondersteuning van de elektromobiliteit ;
- dichterbij ons, heeft Vlaanderen eind 2016 een resolutie aangenomen met het doel diesel- en benzinevoertuigen te bannen in 2050, vanaf 2030 moet een op de twee verkochte voertuigen elektrisch zijn.

Verscheidene landen, waaronder met name Oostenrijk, Denemarken en China, hebben al doelstellingen vastgesteld om in de komende jaren af te stappen van voertuigen met een verbrandingsmotor.

Ook voor Brussel moeten er dringend krachtige maatregelen komen.

Il est établi que 67 % des émissions de NO<sub>2</sub> (dioxyde d'azote) nocives proviennent du transport routier, dont 96 % des voitures diesel<sup>2</sup>. Le Dieselgate a par ailleurs révélé que même les modèles les plus récents émettent 5 à 10 fois plus de particules ultrafines que le seuil légal. Les scandales liés aux tricheries de l'industrie automobile n'ont pourtant mené, actuellement, à aucune nouvelle mesure notable qui assurerait une amélioration de la qualité de l'air.

Aujourd'hui, de nombreux pays et villes ont pris les devants afin d'améliorer radicalement, dans les années à venir, la qualité de l'air respiré par leurs habitants :

- aux Pays-Bas, le Parlement a déjà voté un projet de loi visant à interdire la vente des véhicules diesel dès 2025 ;
- en Norvège, dans le plan national de transport figure l'ambition d'éliminer toute émission de CO<sub>2</sub> liée au transport dès 2025 également ;
- l'Allemagne a également exprimé en juin 2016 son souhait d'interdire les voitures à combustion. Toutes les nouvelles voitures immatriculées en Allemagne devront être zéro émission d'ici 2030 au plus tard ;
- en mai 2017, l'Inde a annoncé mettre fin à la vente de véhicules neufs thermiques à partir de 2030 et prépare un grand plan de soutien à l'électromobilité ;
- plus près de chez nous, la Flandre a adopté une résolution fin 2016 dont l'objectif est de bannir les véhicules diesel et essence en 2050, mais dès 2030, un véhicule sur deux vendu devra être électrique.

De nombreux pays, dont notamment l'Autriche, le Danemark, la Chine, se sont déjà fixé des objectifs visant à sortir du véhicule thermique dans les années à venir.

Il est urgent que des mesures fortes soient prises pour Bruxelles également.

Arnaud PINXTEREN (F)  
Annemie MAES (N)

2 Europese Commissie, ingebrekestelling van België, april 2016.

2 Commission européenne, mise en demeure de la Belgique, avril 2016.

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE****tot het verbieden van dieselloertuigen  
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
tegen 2025**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Overwegende de Europese normen op het gebied van luchtvervuiling en de steeds frequentere overschrijdingen daarvan ;

Overwegende de bijna voortdurende overschrijding van de luchtvervuilingsnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie ;

Overwegende de beperkingen van de metingen van de vervuilingsgraad op het grondgebied van het Brussels Gewest ;

Overwegende de ernstige gevolgen van de luchtvervuiling voor de gezondheid van de Brusselaars ;

Overwegende de gevolgen van de slechte luchtkwaliteit en de daaruit voortvloeiende gezondheidsproblemen, die een druk leggen op de overheidsfinanciën ;

Overwegende dat de optie voor de invoering van een lage-emissiezone (LEZ) waarvoor het Brussels Gewest heeft gekozen, inhoudt dat dieselloertuigen die niet aan de EURO6-norm beantwoorden tegen 2025 zullen worden verboden ;

Overwegende dat de LEZ het probleem van de stikstofdioxide afkomstig van dieselmotoren niet oplost, aangezien de gemeten emissiewaarden duidelijk hoger liggen dan wat de autofabrikanten beloven ;

Gelet op de vaagheid omtrent de tests voor verontreinigende emissies van motorvoertuigen en in het bijzonder dieselmotoren ;

Gelet op het steeds toenemende gesjoemel dat aan het licht wordt gebracht, zowel bij de autofabrikanten als bij de controles en de betrouwbaarheid daarvan ;

Gelet op het feit dat Europa boetes dreigt op te leggen aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de overschrijding van de luchtvervuilingsnormen ;

Gelet op de overwinningen die burgers hebben geboekt in München, Düsseldorf en, recentelijker, in Stuttgart, waar de gerechtelijke instanties de aanklagers gelijk hebben gegeven en de steden hebben veroordeeld die niet voldoende maatregelen hebben getroffen om de bevolking te beschermen tegen de te hoge vervuilingsgraad vergeleken met de Europese normen ;

**PROPOSITION DE RÉOLUTION****visant à interdire les véhicules diesel en  
Région bruxelloise à l'horizon 2025**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant les normes européennes en termes de pollution de l'air et leurs dépassements de plus en plus nombreux ;

Considérant le dépassement quasi constant des normes de pollution de l'air établies par l'Organisation Mondiale de la Santé ;

Considérant les limites des mesures des taux de pollution prises sur le territoire de la Région bruxelloise ;

Considérant les conséquences graves de la pollution de l'air sur la santé des Bruxellois ;

Considérant l'impact sur les finances publiques de la mauvaise qualité de l'air et des problèmes de santé qu'elle provoque ;

Considérant que l'option prise en Région bruxelloise de mettre en place une zone de basse émission (LEZ) prévoit à l'horizon 2025 d'interdire les véhicules diesel ne répondant pas à la norme EURO6 ;

Considérant que la LEZ ne résout pas le problème des émissions de dioxyde d'azote issues des moteurs diesel dès lors que les taux d'émissions mesurés sont nettement supérieurs aux promesses des constructeurs automobiles ;

Vu le flou entourant les tests d'émissions polluantes des véhicules motorisés et en particulier des moteurs diesel ;

Vu le nombre toujours plus important de tricheries dévoilées tant en ce qui concerne les constructeurs automobiles qu'en ce qui concerne les contrôles et leur fiabilité ;

Vu les menaces d'amendes de l'Europe à l'encontre de la Région de Bruxelles-Capitale pour dépassement des normes de pollution de l'air ;

Vu les victoires citoyennes enregistrées à Munich, Düsseldorf et plus récemment à Stuttgart, où les instances juridiques ont donné raison aux plaignants, et condamné les villes ne mettant pas en œuvre des mesures suffisantes afin de protéger la population contre les taux de pollution trop élevés en regard des normes européennes ;

## Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- een tijdschema vast te stellen om alle voertuigen die op diesel rijden te bannen uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2025 ;
- stimulerings- en begeleidingsmaatregelen te treffen, met name op sociaal en fiscaal vlak, die nodig zijn om die doelstelling te bereiken ;
- met het oog daarop, de regeling en de planning voor de invoering van de lage-emissiezone (LEZ) in Brussel aan te passen.

## Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'arrêter un échéancier visant à bannir tous les véhicules roulant au diesel à l'horizon 2025 en Région de Bruxelles-Capitale ;
- de prévoir les mesures incitatives et d'accompagnement, notamment sociales et fiscales, nécessaires pour atteindre cet objectif ;
- d'adapter en conséquence le dispositif et le planning de mise en œuvre de la zone de basse émission bruxelloise (LEZ).

Arnaud PINXTEREN (F)  
Annemie MAES (N)