



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

SESSION ORDINAIRE 2017-2018

19 JUILLET 2018

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à des mesures structurelles
pour un air sain**

(déposée par Mme Annemie MAES (N), M. Arnaud PINXTEREN (F), Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F), MM. Hasan KOYUNCU (F), Michaël VOSSAERT (F), Ahmed EL KHANNOUSS (F), Mme Els AMPE (N), MM. Jef VAN DAMME (N) et Paul DELVA (N))

Développements

Pollution de l'air et santé

La qualité de l'air est indéniablement un des grands défis de la Région de Bruxelles-Capitale. A cet égard, soulignons que l'Accord de Gouvernement 2014-2019 mentionne que : « Le Gouvernement veillera à une amélioration sensible de la qualité de l'air dans notre Région par une action combinée sur les déterminants que sont le chauffage et le transport. ».

La qualité de l'air s'est nettement améliorée en Europe ces dernières décennies, mais la pollution atmosphérique demeure le principal facteur environnemental lié aux maladies et décès prématurés évitables dans l'Union européenne (UE). D'après l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), 3.343 Belges meurent chaque année des suites de la pollution de l'air. Tout récemment encore, la Commission européenne a publié un rapport par pays évaluant la politique environnementale de la Belgique. Il ressort de ce rapport que la pollution de l'air est le principal problème environnemental du pays, avec à la clef un coût annuel d'au moins 8 milliards d'euros et une perte annuelle de 2,5 millions de jours de travail pour cause de maladie.

Le principal coupable, ce sont les particules fines, car avec 15 µg/m³ de PM_{2,5}, la Belgique dépasse de 50 % la limite de l'OMS pour les particules fines. Mais les oxydes d'azote (NO et NO₂) et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) nuisent également à la santé.

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2017-2018

19 JULI 2018

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende structurele maatregelen
voor gezonde lucht**

(ingediend door mevrouw Annemie MAES (N), de heer Arnaud PINXTEREN (F), mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F), de heren Hasan KOYUNCU (F), Michaël VOSSAERT (F), Ahmed EL KHANNOUSS (F), mevrouw Els AMPE (N), de heren Jef VAN DAMME (N) en Paul DELVA (N))

Toelichting

Luchtverontreiniging en gezondheid

Luchtkwaliteit is zonder meer een van de grote uitdagingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In dat verband dient te worden opgemerkt dat in het Regeerakkoord 2014-2019 het volgende staat : « De Regering zal zich inspannen om de luchtkwaliteit in ons Gewest gevoelig te verbeteren door gelijktijdig in te spelen op de factoren die hierop een invloed hebben, met name verwarming en vervoer. ».

Eveneens is de kwaliteit van de lucht in Europa in de afgelopen decennia aanzienlijk verbeterd, maar luchtverontreiniging blijft de belangrijkste milieufactor die in verband wordt gebracht met vermijdbare ziekte en voortijdige sterfte in de EU. Elk jaar sterven volgens de Wereld Gezondheidsorganisatie (WGO) 3.343 Belgen aan de gevolgen van luchtvervuiling. Zeer recent bracht de Europese Commissie nog een landenrapport uit met een evaluatie van het Belgische milieubeleid, waaruit bleek dat luchtvervuiling het grootste milieuprobleem is, met een jaarlijkse kost van minstens 8 miljard euro en 2,5 miljoen verloren werkdagen per jaar wegens ziekte.

Fijn stof is de belangrijkste boosdoener : met 15 µg/m³ PM_{2,5} fijnstofpartikels zit België 50 % boven de WGO-grenzen voor fijn stof. Maar ook stikstofoxiden (NO en NO₂) en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) brengen schade toe aan de gezondheid.

Les effets des particules fines sur la santé ne sont pas négligeables :

- pathologies pulmonaires : asthme, inflammations, réduction de la fonction pulmonaire, altération de la croissance pulmonaire chez les enfants ;
- maladies cardiovasculaires : altération des vaisseaux sanguins, augmentation de la tension artérielle, caillots de sang (accident vasculaire cérébral) ;
- système nerveux : dégénérescence et réduction de fonction ;
- globalement : espérance de vie réduite.

A Bruxelles, 2017 a commencé avec une qualité de l'air médiocre, comme souvent lors de périodes hivernales, en particulier en ce qui concerne¹ le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines².

Au-delà de cet événement exceptionnel, il convient toutefois de souligner que, d'après le réseau officiel de mesure, au cours de ces dernières années, l'exposition des Bruxellois à certains polluants a pu être réduite, permettant ainsi de respecter les normes européennes en termes d'émissions et de concentration pour la majorité des polluants.

De manière globale, les valeurs moyennes recensées année après année par le réseau de mesure de la Cellule Interrégionale CELINE sont en diminution durant cette dernière décennie, tant en ce qui concerne le dioxyde d'azote (NO₂) que les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}). En 2017, ces valeurs moyennes annuelles mesurées étaient inférieures aux normes européennes et recommandations OMS sur 7 des 9 stations de mesure situées sur le territoire régional. Des dépassements du seuil restent observés à proximité du ring (avant-port à Haren) et rue Belliard. On notera à cet égard que les pics de pollution dits « Seuil 1 » ont été enregistrés par deux fois en 2007 et deux fois en 2008, une seule fois en 2009, en 2010, en 2011, en 2013, et 2014 ; et que depuis mars 2014, ce « Seuil 1 » n'a plus été franchi en Région bruxelloise. Pour ce qui concerne les PM₁₀, la tendance mesurée est identique, puisque toutes les valeurs moyennes annuelles recensées dans les stations de mesure bruxelloises sont sous le seuil européen de 40 µg/m³ ; la plupart d'entre elles (4 sur 6) se situent même dans les balises recommandées par l'OMS (20 µg/m³). Enfin, pour ce qui concerne les PM_{2,5}, les valeurs enregistrées annuellement démontrent depuis 2004 une baisse de l'ordre de 20 à 40 % selon les stations de mesure.

1 À l'hiver 2015, la presse avait même osé le parallèle avec Pékin <https://www.bruzz.be/samenleving/luchtkwaliteit-brussel-even-slechter-dan-pekking-2015-03-21>
 2 <http://www.irceline.be/fr/qualite-de-lair/mesures/dioxyde-dazote/last-14-days>.

De gezondheidseffecten van fijn stof zijn dus niet min :

- longziekten : astma, ontstekingen, verminderde longfunctie, verminderde longgroei bij kinderen ;
- hart- en vaatziekten : tast bloedvaten aan, hogere bloeddruk, bloedstolsels (beroerte) ;
- zenuwstelsel : degeneratie en functievermindering ;
- algemeen : verminderde levensverwachting.

In Brussel is het jaar 2017 begonnen met een middelmatige luchtkwaliteit, zoals dikwijls het geval is tijdens de winterperiode, in het bijzonder wat¹ stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof betreft².

Buiten die uitzonderlijke gebeurtenis dient er evenwel op te worden gewezen dat de blootstelling van de Brusselaars aan bepaalde verontreinigende stoffen, volgens het officieel meetnetwerk, in de loop van de voorbije jaren kon worden verminderd, waardoor de Europese normen inzake uitstoot en concentratie voor de meeste verontreinigende stoffen konden worden nageleefd.

Over het algemeen dalen de gemiddelde waarden die het meetnetwerk van de Intergewestelijke Cel IRCEL in het afgelopen decennium jaar na jaar heeft opgemeten, zowel voor stikstofdioxide (NO₂) als voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). In 2017 werden lagere jaargemiddelden gemeten dan de Europese normen en WGO-aanbevelingen voor 7 van de 9 meetstations op het grondgebied van het Gewest. Overschrijdingen van de drempelwaarden worden nog steeds geobserveerd in de buurt van de ring (voorhaven te Haren) en in de Belliardstraat. In dat verband dient te worden opgemerkt dat de zogeheten “Drempel 1”-vervuilingspieken tweemaal werden opgemeten in 2007 en tweemaal in 2008, eenmaal in 2009, 2010, 2011, 2013 en 2014; en dat sinds maart 2014 die “Drempel 1” niet meer werd overschreden in het Brussels Gewest. Wat de PM₁₀ betreft, wordt dezelfde tendens waargenomen, aangezien alle in de Brusselse meetstations gemeten jaargemiddelden onder de Europese drempel van 40 µg/m³ liggen; de meesten daarvan (4 van de 6) vallen zelfs binnen de door de WGO aanbevolen grenzen (20 µg/m³). Wat de PM_{2,5} betreft ten slotte, vertonen de jaarlijks opgemeten waarden sinds 2004 een daling van om en bij de 20 tot 40% naargelang de meetstations.

1 In de winter van 2015 waagde de pers zich zelfs aan een vergelijking met Peking <https://www.bruzz.be/samenleving/luchtkwaliteit-brussel-even-slechter-dan-pekking-2015-03-21>.
 2 <http://www.irceline.be/nl/luchtkwaliteit/metingen/stikstofdioxide/laatste-14-dagen>.

Notons toutefois que ces données et observations se basent sur un réseau de mesure perfectible dès lors que certaines zones du territoire bruxellois demeurent insuffisamment couvertes.

Bruxelles s'efforce déjà d'améliorer en permanence la qualité de l'air. Le nouveau Plan Air-Climat-Énergie de juin 2016 devrait permettre d'atteindre les normes européennes actuelles sur une base annuelle. Les concentrations locales, les pics et les dépassements continus des recommandations de l'OMS nous obligent toutefois à prendre des mesures structurelles supplémentaires. En effet, tout Bruxellois a le droit de respirer un air sain dès aujourd'hui.

Des mesures structurelles (permanentes) permettront de réduire les pics de particules fines (ou d'ozone), qui sont particulièrement dommageables à la santé (par exemple pour les personnes cardiaques). En même temps, nous voulons également réduire de façon permanente la pollution de fond : à savoir la fraction la plus dangereuse des particules fines (le carbone élémentaire) et les oxydes d'azote. En effet, des concentrations de fond élevées ont également des effets négatifs sur notre santé.

La présente résolution se concentre sur la lutte contre les particules polluantes suivantes :

- les particules fines, en particulier la fraction la plus nocive qu'est le carbone élémentaire ;
- les oxydes d'azote (NO et NO₂) ;
- les hydrocarbures (HAP ou hydrocarbures aromatiques polycycliques).

Les mesures contre les particules fines, les oxydes d'azote et les hydrocarbures ne peuvent évidemment pas entraîner une hausse des émissions de gaz à effet de serre – au contraire : l'amélioration de la qualité de l'air doit également avoir un effet positif sur le climat (réduction des émissions de CO₂).

Les deux principales sources de pollution atmosphérique sont :

- la circulation routière (principale source d'oxydes d'azote et de carbone élémentaire, et source structurelle importante de CO₂) ;
- le chauffage des ménages, en particulier le chauffage au bois (principale source de particules fines (tous types confondus), d'hydrocarbures, ...).

En plus d'approfondir et d'accélérer la lutte contre ces sources de pollution, il convient également de miser davantage sur la conservation et la plantation d'arbres et d'arbustes supplémentaires en tant que pièges à particules et rafraîchisseurs naturels.

Opgemerkt zij evenwel dat deze gegevens en observaties zijn gebaseerd op een meetnetwerk dat voor verbetering vatbaar is, aangezien bepaalde zones van het Brussels grondgebied onvoldoende gedekt zijn.

Brussel doet al een inspanning om de luchtkwaliteit gestadig te verbeteren. Het nieuwe Lucht-, Klimaat - en Energieplan (van juni 2016) zou ervoor moeten zorgen dat de huidige Europese normen op jaarbasis gehaald worden. De lokale concentraties, de pieken en de voortdurende overschrijdingen van de WGO-normen, nopen echter tot bijkomende structurele maatregelen. Iedereen in Brussel heeft immers recht op gezonde, zuivere lucht. Niet enkel vanaf 2050, vandaag al.

Met structurele (permanente) maatregelen komen minder pieken voor van fijn stof (of ozon), die bijzonder schadelijk zijn voor de gezondheid (bijv. voor hartpatiënten). Tegelijkertijd willen we ook de achtergrondvervuiling permanent omlaag brengen : met name de gevaarlijkste fractie van fijn stof (elementair koolstof) en stikstofoxiden. Hoge achtergrondwaarden hebben immers ook negatieve effecten op onze gezondheid.

Deze resolutie focust op het aanpakken van deze vervuilende stoffen :

- fijn stof en dan vooral de meest schadelijke fractie elementaire koolstof ;
- stikstofoxiden (NO en NO₂) ;
- koolwaterstoffen (PAK's (polycyclische aromatische koolwaterstoffen)).

De maatregelen tegen fijn stof, stikstofoxiden en koolwaterstoffen mogen uiteraard niet leiden tot een meeruitstoot van broeikasgassen – integendeel : de verbetering van de luchtkwaliteit moet ook een positief klimaateffect (minder uitstoot van CO₂) hebben.

De twee hoofdoorzaken van ongezonde lucht zijn :

- het verkeer (grootste bron van stikstofoxiden, elementair koolstof en belangrijke structurele bron van CO₂) ;
- verwarming door huishoudens, in het bijzonder verwarming met hout (belangrijkste bron van fijn stof (alle soorten fijn stof samen), koolwaterstoffen, ...).

Naast het grondiger en sneller aanpakken van die oorzaken, dient ook meer te worden ingezet op het behoud en extra aanplanten van bomen en struiken als stofvangers en natuurlijke verkoelers.

Mesures d'urgence : le plan Pics de pollution

Les spécialistes des effets de la pollution atmosphérique sur la santé s'accordent à dire que les normes européennes ne sont pas assez strictes et qu'on devrait en réalité suivre les normes de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Actuellement, on donne l'alerte beaucoup trop tard, surtout pour l'activation des mesures d'urgence (le plan Pics de pollution). L'OMS fixe les seuils d'exposition quotidienne à 50 µg/m³ pour les PM₁₀ et à 25 µg/m³ pour les PM_{2,5}, et à 200 µg/m³ l'exposition horaire maximale au NO₂. Si le seuil d'information est activé dès qu'on dépasse la limite pour les PM₁₀, il faut attendre bien au-delà de la valeur qualifiée de sûre par l'OMS pour que des mesures effectives soient prises. Les valeurs seuils, européennes, telles qu'appliquées en Belgique et en Région bruxelloise, ne correspondent aux recommandations de l'OMS que pour le NO₂. Il serait donc bon de faire converger ces valeurs seuils vers les valeurs recommandées par l'OMS.

Ce sont non seulement les mesures à prendre, mais aussi les mesures des concentrations qui posent problème. Les études citoyennes de la pollution atmosphérique (par exemple Airbezen, Curieuzeneuzen à Anvers et, récemment encore, à Schaarbeek) révèlent qu'on ne peut pas sous-estimer l'effet des rues canyons. Un suivi ultérieur s'impose à cet égard, par exemple afin d'identifier rapidement les effets potentiels d'une zone de basses émissions (LEZ). Il est dès lors à déplorer que Bruxelles ne suive pas suffisamment la qualité de l'air dans les rues canyons. C'est d'ailleurs le motif d'une action en justice intentée par des citoyens contre le gouvernement.

Mesures structurelles : la circulation

Des projets pilotes menés aux Pays-Bas montrent que limiter en permanence la vitesse à 80 km/h sur les périphériques très fréquentés des grandes villes entraîne une diminution de la consommation de carburant. À Paris, la vitesse a même été limitée à 70 km/h. Les riverains du périphérique ont depuis lors un air de meilleure qualité et moins de nuisances sonores. Les émissions de particules fines (PM₁₀) mais, surtout, d'oxydes d'azote diminuent.

Les émissions d'oxydes d'azote diminuent de 50 % par rapport aux émissions produites à 120 km/h. Quant aux nuisances sonores, elles baissent de 6 décibels. De même, un réseau permanent de signaux routiers de limitations de vitesse variables (ASLS ou Adaptive Speed Limit Signs) permet une gestion des limitations de vitesse plus efficace et plus en adéquation avec les conditions de circulation.

L'instauration d'une zone de basses émissions (LEZ) à Bruxelles peut contribuer rapidement à une amélioration de la qualité de l'air. Une zone de basses émissions permet d'éviter notamment des pics de pollution, mais à elle seule cette mesure ne rendra évidemment pas la mobilité plus durable : il importe également de mettre en place de vastes piétonniers (réduction de la présence automobile), d'augmenter l'offre de transports en commun, de promouvoir la pratique du vélo, d'instaurer la taxe kilométrique, etc.

Noodmaatregelen : het pollutiepiekplan

Specialisten inzake gezondheidseffecten van luchtvervuiling zijn het erover eens dat de Europese normen niet streng genoeg zijn en dat in feite de normen van de Wereld Gezondheidsorganisatie (WGO) zouden moeten gevolgd worden. Zeker voor de invoering van noodmaatregelen (het pollutiepiekplan) gaat het alarm nu pas veel te laat af. De WGO legt de drempels voor dagelijkse blootstelling aan PM₁₀ op 50 µg/m³, voor PM_{2,5} op 25 µg/m³ en de maximale blootstelling per uur voor NO₂. Indien de informatiedrempel in werking treedt van zodra de limiet voor PM₁₀ wordt overschreden, is het voor effectieve maatregelen wachten tot ver voorbij de grens die de WGO als veilig aangeeft. Alleen voor NO₂ stemmen de Europese drempelwaarden overeen met wat de WGO voorstelt. Het zou dus een goede zaak zijn om deze drempelwaarden in overeenstemming te brengen met de door de WGO aanbevolen waarden.

Naast een probleem met de maatregelen is er ook een probleem met de metingen. Uit de burgeronderzoeken van luchtvervuiling (vb. Airbezen, Curieuzeneuzen in Antwerpen en recent nog in Schaarbeek) blijkt dat het effect van street canyons niet mag onderschat worden. Hier is verdere opvolging van belang. Bijvoorbeeld om de mogelijke effecten van een lage-emissiezone (LEZ) snel in kaart te krijgen. Het is dan ook onverantwoord dat Brussel de luchtkwaliteit in street canyons onvoldoende opvolgt. Het gebrek aan metingen in street canyons vormt in Brussel nu overigens ook het aanknopingspunt van een juridische strijd van burgers tegen de regering.

Structurele maatregelen : verkeer

Proefprojecten in Nederland tonen aan dat een permanente snelheidsbeperking van 80 km/u op drukke ringwegen rond centrumsteden leidt tot een verlaging van het brandstofverbruik. In Parijs is de snelheid zelfs beperkt tot 70 km/u. Sindsdien hebben de bewoners naast de Ring een betere luchtkwaliteit en minder geluidshinder. De uitstoot van fijnstof (PM₁₀), maar vooral de uitstoot van stikstofoxiden daalt.

Ten opzichte van een snelheid van 120 km/u daalt de uitstoot van stikstofoxiden met 50 %. De geluidshinder is 6 decibel minder. Eveneens zorgt een permanent netwerk van Adaptive Speed Limit Signs (ASLS) voor een efficiënter beheer van de snelheidsbeperkingen dat beter aangepast is aan verkeersomstandigheden.

Voor Brussel kan de invoering van een lage-emissiezone (LEZ) op korte termijn voor enige verbetering van de luchtkwaliteit zorgen. Een lage-emissiezone kan vervuilingsspieken doen vermijden maar staat uiteraard niet alleen in de verduurzaming van de mobiliteit : het is ook van belang werk te maken van ruime voetgangersgebieden (de auto terugdringen), meer openbaar vervoer, fietsen, kilometerheffing enz.

La LEZ ne peut toutefois pas être la seule corde à notre arc. En effet, une étude réalisée en 2011 par Transport & Mobility Leuven à la demande de Bruxelles Environnement montre que l'impact d'une LEZ sur les concentrations totales de polluants atmosphériques est limité : - 3 % pour les PM₁₀ et jusqu'à - 8 % pour le NO₂³.

C'est pourquoi l'instauration de la LEZ doit s'accompagner d'alternatives à la voiture et de corrections sociales : une offre plus étendue de transports en commun abordables, un abonnement à un système de voitures ou de vélos partagés pour les personnes dont la voiture n'est plus autorisée à pénétrer dans la LEZ...

Un autre impératif est de modifier la fiscalité automobile à court terme pour les voitures privées et en coopération avec les autres Régions pour les voitures de leasing. Cette réforme doit tenir compte notamment de l'usage (tarification kilométrique, tarification zonale,...). Elle doit taxer le plus lourdement les voitures les plus polluantes tout en tenant compte des performances environnementales globales des véhicules, de même que des émissions des voitures en conditions réelles de conduite.

Pour cela, on peut par exemple, pour les voitures Euro 5 et Euro 6, utiliser l'Equa Index d'Emissions Analytics, qui a contrôlé les émissions de chaque type de voiture en conditions réelles de conduite⁴. Dans la pratique, les émissions des voitures Euro 5 et Euro 6 sont en effet nettement supérieures à ce qui est officiellement autorisé.

Mesures structurelles : le chauffage et isolation

La zone de basses émissions (LEZ) bruxelloise entrera en vigueur en 2018. Elle a pour objectif de réduire la pollution de l'air dans la Région en s'attaquant à une des principales sources de pollution atmosphérique, à savoir le transport motorisé (essentiellement les moteurs au diesel).

C'est sans conteste un premier pas important, mais il y a d'autres sources de pollution atmosphérique que le transport motorisé à Bruxelles. La circulation routière est certes responsable de 67 % des émissions de NOx, mais avec les 33 % restants, le chauffage des bâtiments est la seconde source. Avec 50 %, la part du chauffage est encore plus importante dans les émissions de PM₁₀.

Vu la part du chauffage dans la pollution atmosphérique globale, il paraît souhaitable que la LEZ englobe non seulement le transport motorisé, mais aussi le chauffage.

C'est pourquoi nous plaçons pour la mise en place de mesures de dissuasion notamment des moteurs diesel, mais également pour une meilleure isolation des bâtiments et la promotion de technologies de chauffage propres.

3 http://document.environnement.brussels/opac_css/doc_num.php?expl_num_id=4740, p. 51.

4 <http://equaindex.com/equa-air-quality-index/>.

De LEZ mag wel niet de enige pijl op onze boog zijn. Een studie uit 2011 uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven in opdracht van Leefmilieu Brussel toont immers aan dat de impact van LEZ op de totale concentraties luchtverontreiniging beperkt is : - 3 % voor PM₁₀ en tot - 8 % voor NO₂³.

Daarom kan deze zone ook niet worden ingevoerd zonder zwaar in te zetten op alternatieven voor de wagen en sociale correcties. Het zou dus in combinatie moeten gebeuren met flankerende maatregelen : een ruimer aanbod betaalbaar openbaar vervoer, deelfiets- of autoabonnement voor wie een wagen heeft die de lageemissiezone niet meer binnen kan...

Nog een absolute noodzaak is het wijzigen van de autofiscaliteit op korte termijn voor privéwagens en in samenwerking met de andere Gewesten voor leasewagens. Die hervorming moet met name rekening houden met het gebruik (kilometertarief, zonetarief...). Daarbij moeten de meest vervuilende wagens het zwaarst worden belast en dient tegelijkertijd rekening te worden gehouden met de globale milieuprestaties van de voertuigen, alsook met de uitstoot van de voertuigen in reële rijomstandigheden.

Hiervoor kan er voor Euro 5 en Euro 6-wagens bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van de Equa Index van Emissions Analytics dat voor elk type wagen is nagegaan wat de uitstoot was in reële rijomstandigheden⁴. In praktijk stoten Euro 5 en Euro 6-wagens immers veel meer uit dan officieel toegelaten.

Structurele maatregelen : verwarming en isolatie

In 2018 treedt de Brusselse Lage-emissiezone (LEZ) in werking. De doelstelling van deze LEZ is om de luchtvervuiling in het Gewest aan te pakken door een van de belangrijkste bronnen van luchtvervuiling aan te pakken, m.n. het gemotoriseerd transport (voornamelijk dieselmotoren).

Dit is zonder twijfel een belangrijke eerste stap, maar er zijn meer bronnen van luchtvervuiling binnen Brussel dan het gemotoriseerd vervoer. Wat betreft de uitstoot van NOx is verkeer verantwoordelijk voor 67 % van de uitstoot, maar de tweede bron is verwarming van gebouwen die de overige 33 % voor haar rekening neemt. Wat betreft de uitstoot van PM₁₀ is het aandeel van verwarming nog belangrijker, nl. 50 %.

Gezien het aandeel van verwarming binnen de totale luchtvervuiling lijkt het aangewezen om niet enkel gemotoriseerd verkeer, maar ook verwarming deel te laten uitmaken van de LEZ.

Wij pleiten daarom voor het invoeren van maatregelen om met name dieselmotoren te ontmoedigen, maar ook het beter isoleren van gebouwen en het promoten van schone verwarmingstechnologieën.

3 http://document.environnement.brussels/opac_css/doc_num.php?explnum_id=4740, pagina 51.

4 <http://equaindex.com/equa-air-quality-index/>.

Mesures structurelles : plus de verdure

Arbres et arbustes sont des pièges à particules et des rafraîchisseurs naturels. En ville, les arbres et les arbustes capturent les particules fines, dont ils peuvent réduire la concentration de 60 %. Quand des particules fines entrent en contact avec des feuilles et des branches, elles se collent à celles-ci et elles sont lessivées dans le sol à la première pluie, ce qui nous évite de les inhaler. Un arbre de 20 ans capture en moyenne 100 grammes de particules fines par an. Plus les arbres et arbustes sont proches de la source de pollution, plus leur capacité de purification est élevée. Il importe toutefois de veiller à ce que l'air circule en suffisance entre les plants pour obtenir cet effet. Il faut par conséquent tenir compte de la densité de plantation⁵.

C'est pourquoi la présente résolution demande la création d'une ligne budgétaire spécifique et supplémentaire « Arbres pour un air pur » destinée à la plantation ciblée d'arbres pour lutter contre la pollution de l'air.

Pour les particules fines en particulier, l'effet des arbres et arbustes est maximal lorsqu'ils sont proches de la source de pollution. C'est pourquoi, afin d'en maximiser les effets, nous dressons l'inventaire du potentiel des plantations d'arbres supplémentaires à proximité des axes de circulation très fréquentés et des zones d'habitation densément peuplées.

Les autorités locales sont soutenues dans la création de nouveaux bois et parcs et on les encourage à augmenter de manière ciblée le nombre d'arbres d'alignement plantés le long de voiries et de places très fréquentées.

La présente résolution invite le Gouvernement à intensifier l'action entreprise pour faire baisser de manière durable la pollution atmosphérique et pour atteindre rapidement les seuils de polluants recommandés par l'OMS.

⁵ VITO (2010), *Daarom groen ! Waarom u wint bij groen in uw stad of gemeente*, étude réalisée à la demande de l'ANB (agence flamande pour la nature et les forêts).

Structurele maatregelen : meer groen

Bomen en struiken zijn natuurlijke stofvangers en verkoelers. Bomen en struiken in de stad vangen fijn stof en kunnen de fijnstofconcentratie in de stad met 60 % doen dalen. Wanneer fijn stof in contact komt met bladeren en takken blijven ze er aan vasthangen, bij een volgende regenbui spoelen ze af naar de bodem, waardoor we ze niet hoeven in te ademen. Een boom van 20 jaar oud vangt gemiddeld 100 gram fijnstof per jaar weg. Hoe dichter de bomen of struiken staan bij de vervuiliingsbron hoe krachtiger hun reinigend vermogen. Om dit effect te hebben is het wel belangrijk dat er voldoende luchtdoorstroom door de beplanting kan gaan, daarom dient rekening gehouden te worden met de plantdichtheid⁵.

Daarom vraagt deze resolutie een specifieke budgetlijn « Bomen voor gezonde lucht », die dient om gericht bomen aan te planten tegen luchtvervuiling.

Specifiek voor fijn stof geldt dat het effect van bomen en struiken het grootst is dichtbij de vervuiliingsbron. Daarom maken we een inventarisatie van het potentieel voor de aanplant van bijkomende bomen nabij drukke verkeersassen en woongebieden om zo de effecten te maximaliseren.

Lokale overheden worden ondersteund voor de aanleg van nieuwe bossen en parken en worden aangemoedigd om het bestand aan laanbomen gericht uit te breiden langs drukke straten en pleinen.

Met deze resolutie wordt de Regering verzocht de genomen maatregelen op te voeren, om de luchtverontreiniging duurzaam te verminderen en snel de door de WGO aanbevolen drempels voor verontreinigende stoffen te halen.

Annemie MAES (N)
 Arnaud PINXTEREN (F)
 Anne-Charlotte d'URSEL (F)
 Hasan KOYUNCU (F)
 Michaël VOSSAERT (F)
 Ahmed EL KHANNOUSS (F)
 Els AMPE (N)
 Jef VAN DAMME (N)
 Paul DELVA (N)

⁵ VITO (2010). *Daarom groen! Waarom u wint bij groen in uw stad of gemeente*. In opdracht van het Agentschap voor Natuur en Bos.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

relative à des mesures structurelles pour un air sain

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu les effets particulièrement dommageables de la pollution de l'air sur la santé ;

Vu les normes de l'Union européenne et les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la Santé ;

Vu le Plan Air-Climat-Énergie bruxellois ;

Vu la zone de basses émissions régionale permanente entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018 ;

Vu l'arrêté modificatif de l'arrêté du 27 novembre 2008 déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote, adopté le 31 mai 2018 ;

Vu la note de principe du Gouvernement bruxellois relative à la sortie du diesel et de l'essence, ainsi que des autres carburants fossiles, arrêtée le 31 mai 2018 ;

Vu la décision du Gouvernement du 31 mai 2018 qui prévoit notamment que la Ministre de l'Environnement présente une note au Gouvernement visant à renforcer les actions et les moyens de contrôle, de communication et de sensibilisation relatifs à la qualité de l'air ;

Vu, en matière de fiscalité, le rapport final de la taskforce sur le verdissement de la fiscalité automobile, dont le Parlement a pris connaissance et a débattu des conclusions ;

Vu, en matière de mobilité, le projet de plan régional de mobilité – Good Move – en cours d'élaboration et la nécessité d'y intégrer une dimension environnementale de qualité de l'air ;

Vu l'implication de la Région de Bruxelles-Capitale en faveur du Plan National pour le Climat et l'Énergie et plus précisément les mesures proposées en vue de l'abandon progressif des carburants fossiles pour le transport et le chauffage ;

Vu la directive européenne PEN (Plafonds d'émission nationaux) du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, en cours de transposition dans un arrêté ;

Vu les pics de particules fines et les mesures de particules fines et d'oxydes d'azote effectuées en janvier 2017 ;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende structurele maatregelen voor gezonde lucht

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de bijzonder kwalijke gezondheidseffecten van luchtverontreiniging ;

Gelet op de normen van de Europese Unie en de richtsnoeren van de Wereldgezondheidsorganisatie ;

Gelet op het Brusselse Lucht-, Klimaat- en Energieplan ;

Gelet op de permanente gewestelijke lage-emissiezone die in werking trad op 1 januari 2018 ;

Gelet op het besluit tot wijziging van het besluit van 27 november 2008 tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxiden te voorkomen, dat op 31 mei 2018 werd aangenomen ;

Gelet op de principenota van de Brusselse Regering betreffende de diesel- en benzine-uitstap, waartoe werd besloten op 31 mei 2018 ;

Gelet op de beslissing van de Regering van 31 mei 2018, die onder andere stelt dat de Minister van Leefmilieu aan de Regering een nota moet voorleggen over een versterking van de acties en middelen voor de controle op, de communicatie over en de bewustmaking van de luchtkwaliteit ;

Gelet op, inzake fiscaliteit, het eindrapport van de taskforce inzake de vergroening van de verkeersfiscaliteit, waarvan het Parlement kennis heeft genomen en de conclusies heeft besproken ;

Gelet op, inzake mobiliteit, het thans uitgewerkte ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan – Good Move – en de nood om daarin een milieudimensie inzake luchtkwaliteit op te nemen ;

Gezien de insteek van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het Belgisch Nationaal Klimaat en EnergiePlan en meer bepaald de voorgestelde maatregelen inzake de uitfasering van fossiele brandstoffen voor transport en verwarming ;

Gelet op de Europese National Emissions Ceiling Directive van 14 december 2016 ter vermindering van de nationale emissies van bepaalde verontreinigende stoffen, die thans wordt omgezet in een besluit ;

Gelet op de fijnstofpieken en de metingen van fijnstof en stikstofoxiden in januari 2017 ;

Vu l'évaluation européenne négative de la mise en œuvre de la politique environnementale belge du 3 février 2017 ;

Vu la décision du 15 décembre 2017 du tribunal de première instance de Bruxelles constatant les insuffisances du Plan Air-Climat-Énergie ;

Considérant le monitoring continu de la cellule CELINE ;

Considérant que lorsqu'il s'agit de la santé, le principe de précaution doit s'appliquer ;

Considérant que le trafic motorisé est une source de particules fines et de dioxyde d'azote et que la circulation motorisée est responsable pour 67 % de l'émission de NO₂ ;

Considérant qu'une autre source importante de NO₂ provient des émissions liées au chauffage des bâtiments (33 %) et que, en ce qui concerne l'émission de particules fines (PM₁₀), la part du chauffage est encore plus importante (à savoir : 55 %) ;

Considérant que les arbres et buissons sont des capteurs de poussières et des refroidisseurs naturels ; les arbres et les buissons dans la commune captent les poussières et peuvent réduire de 60 % la concentration de particules fines ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- en matière de normes et de mesures :
 - d'intégrer les particules fines PM_{2,5} dans les seuils d'alerte des plans « Pics de pollution » ;
 - d'étudier l'intégration des particules ultrafines PM_{0,1} dans les plans « Pics de pollution » ;
 - d'aligner et de faire converger les seuils fixés pour tous les polluants vers les valeurs recommandées par l'OMS, en concertation avec les acteurs concernés ;
 - de porter auprès des autres gouvernements régionaux et au niveau de la Commission européenne (du fait que ces normes sont issues de la transposition du droit européen) le principe d'adoption de valeurs limites recommandées par l'OMS ;
 - d'accorder une attention particulière aux rues canyons lors des mesures de la pollution de l'air ;
 - de miser sur différentes formes de participation citoyenne et de « sciences participatives » (citizen science), qui mènent à davantage de mesures et de sensibilisation ;

Gelet op de negatieve Europese evaluatie van de tenuitvoerlegging van het Belgisch milieubeleid op 3 februari 2017 ;

Gelet op de beslissing van 15 december 2017 van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel, waarin de tekortkomingen van het Lucht-, Klimaat- en Energieplan worden vastgesteld ;

Overwegende de voortdurende monitoring van de IRCEL-cel ;

Overwegende dat wanneer het gaat over gezondheid het voorzorgsbeginsel moet toegepast worden ;

Overwegende dat het gemotoriseerd verkeer fijnstof en stikstofoxiden voortbrengt en verantwoordelijk is voor 67 % van de emissie van stikstofdioxide ;

Overwegende dat de emissies uit de verwarming van gebouwen een andere belangrijke bron van stikstofdioxide zijn (33 %) en dat verwarming een nog aanzienlijker aandeel heeft in de emissie van fijne stofdeeltjes (PM₁₀) (55 %) ;

Overwegende dat bomen en struiken stof capteren en natuurlijke verkoeling bieden ; de bomen en struiken in een gemeente capteren de stofdeeltjes en kunnen de concentratie fijne stofdeeltjes met 60 % verlagen ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- inzake normen en metingen :
 - de fijne stofdeeltjes PM_{2,5} op te nemen in de drempels voor de inwerkingtreding van het pollutiepiekplan ;
 - de opname van de ultrafijne stofdeeltjes PM_{0,1} van de pollutiepiekplannen te onderzoeken ;
 - de voor alle vervuilers bepaalde drempels af te stemmen op en te doen overeenkomen met de door de WGO aanbevolen waarden, in overleg met de betrokken actoren ;
 - het principe van de goedkeuring van door de WGO aanbevolen grenswaarden over te brengen naar de andere Gewestregeringen en op het niveau van de Europese Commissie (aangezien die normen voortvloeien uit de omzetting van het Europees recht) ;
 - bij de metingen van de luchtvervuiling specifieke aandacht te hebben voor street canyons ;
 - in te zetten op verschillende vormen van burgerparticipatie en « citizen science » die leiden tot meer metingen en sensibilisering ;

- en matière de circulation :
 - d'adopter rapidement le plan Good Move, intégrant l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des véhicules à propulsion fossile dans ses objectifs, et proposant des mesures d'exécution concrètes faisant du transfert modal une priorité, notamment :
 - en fixant un objectif chiffré y afférent ;
 - par un réaménagement adéquat de l'espace public (pistes cyclables sûres, itinéraires piétons, sites propres pour les transports en commun) ;
 - en intensifiant l'offre de transports en commun (tram, bus, métro) ;
 - en encourageant l'utilisation des cycles électriques ;
 - en délimitant davantage des zones qui seraient uniquement accessibles aux piétons, vélos et transports en commun (avec une exception pour les livraisons à des moments précis) ;
 - de modifier la fiscalité automobile à court terme pour les voitures privées et en coopération avec les autres Régions pour les voitures de leasing, qui tiennent compte notamment de l'usage (tarification kilométrique, tarification zonale, ...), des émissions des voitures en conditions réelles de conduite, qui taxe le plus lourdement les voitures les plus polluantes et qui tiennent compte des performances environnementales globales des véhicules ;
 - d'insister auprès du Gouvernement flamand pour qu'il modifie le régime des limitations de vitesse, de manière à installer sur le ring de Bruxelles un système permanent de signaux routiers de limitations de vitesse variables (ASLS ou Adaptive Speed Limit Signs) ;
 - d'insister auprès du Gouvernement fédéral pour qu'il réforme en profondeur le système des voitures de société en faveur d'une mobilité durable ;
 - en matière de chauffage :
 - d'adopter rapidement un plan de rénovation en poursuivant un ambitieux programme de rénovation des logements privés et publics ;
 - de poursuivre la promotion des technologies de chauffage propres, et de soutenir financièrement les personnes qui adaptent leur chauffage afin de réduire leurs émissions de particules fines ;
- inzake verkeer :
 - het Good Move-plan spoedig aan te nemen, dat de verbetering van de luchtkwaliteit en de verlaging van het aantal voertuigen op fossiele brandstoffen tot zijn doelstellingen telt en concrete uitvoeringsmaatregelen voorstelt die de modal shift tot een prioriteit maken, onder andere :
 - door een cijferdoelstelling ter zake te bepalen ;
 - door een passende herinrichting van de openbare ruimte (veilige fietspaden, voetgangerspaden, vrije banen voor het openbaar vervoer) ;
 - door het openbaarvervoeraanbod te verhogen (tram, bus, metro) ;
 - door het gebruik van elektrische fietsen te stimuleren ;
 - door meer zones af te bakenen die enkel toegankelijk zouden zijn voor voetgangers, fietsen en openbaar vervoer (m.u.v. leveringen op bepaalde tijdstippen);
 - door de autofiscaliteit op korte termijn te wijzigen voor de privévoertuigen en in samenwerking met de andere gewesten voor leasing voertuigen, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met het gebruik (kilometertarief, zonetarief,...), de emissies van de voertuigen in reële rijomstandigheden, de meest vervuilende voertuigen zwaarder belast worden en rekening gehouden wordt met de globale milieuprestaties van de voertuigen ;
 - bij de Vlaamse Regering erop aan te dringen het systeem van de snelheidsbeperkingen te wijzigen zodat een permanent systeem van ASLS (Adaptive Speed Limit Signs) wordt ingevoerd op de Brusselse ring ;
 - bij de federale Regering aan te dringen op een grondige hervorming van het systeem van salariswagens naar een duurzaam mobiliteitsbudget ;
 - inzake verwarming :
 - snel een renovatieprogramma aan te nemen en een ambitieus programma voor publieke- en privéwoningen voort te zetten ;
 - de bevordering van schone verwarmingstechnologie voort te zetten en mensen die aanpassingen uitvoeren aan hun verwarming om minder fijn stof uit te stoten financieel te steunen ;

- en matière de verdure :
 - de créer une ligne budgétaire spécifique et supplémentaire « Arbres pour un air sain » et d'établir un plan d'aménagement afin de planter des arbres de façon ciblée contre la pollution de l'air ;
 - à côté des actions régionales, de soutenir également les communes dans la création de nouveaux bois et parcs et de les encourager à augmenter le nombre d'arbres d'alignement plantés le long des voiries et des places très fréquentées.

- inzake groen :
 - een specifieke budgetlijn « Bomen voor gezonde lucht » te creëren en een plan van aanleg te voorzien, om gericht bomen aan te planten tegen luchtvervuiling ;
 - naast gewestelijke acties ook de gemeenten te ondersteunen voor de aanleg van nieuwe bossen en parken en hen aan te moedigen om het bestand aan laanbomen gericht uit te breiden langs drukke straten en pleinen.

Annemie MAES (N)
Arnaud PINXTEREN (F)
Anne-Charlotte d'URSEL (F)
Hasan KOYUNCU (F)
Michaël VOSSAERT (F)
Ahmed EL KHANNOUSS (F)
Els AMPE (N)
Jef VAN DAMME (N)
Paul DELVA (N)