



GEWONE ZITTING 2016-2017

24 JULI 2017

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE
**betreffende structurele maatregelen
voor zuivere lucht**

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

Toelichting**Luchtverontreiniging en gezondheid**

2017 ging in Brussel van start met een dramatische luchtkwaliteit. Volgens de metingen van stikstofdioxiden (NO₂) van de Ircel¹ was er tussen 1 januari en 13 maart 2017 elke dag een overschrijding van het maximale jaargemiddelde van 40 µg/m³. En wat fijn stof betreft, werd in dezelfde periode al 21 keer de EU-grenswaarde overschreden voor de allerkleinste deeltjes (PM_{2,5}). Op sommige dagen hing er evenveel of zelfs meer fijn stof in de lucht als tijdens een gemiddelde dag in Peking (85 µg/m³), wereldwijd berucht omwille van de slechte lucht.

De kwaliteit van de lucht in Europa is in de afgelopen decennia aanzienlijk verbeterd, maar luchtverontreiniging blijft de belangrijkste milieufactoor 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 luchtvervuiling². Zeer recent bracht de Europese Commissie nog een landenrapport uit met een evaluatie van het Belgische milieubeleid³, 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.

1 Zie <http://www.irceline.be/nl/luchtkwaliteit/metingen/stikstofdioxide/laatste-14-dagen/>.
 2 Dat is meer dan vier keer zoveel als het aantal dodelijke verkeersslachtoffers.
 3 Zie http://www.health.belgium.be/sites/default/files/uploads/fields/fpshealth_theme_file/rapport_eir_belge_nl.pdf.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

24 JUILLET 2017

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

PROPOSITION DE RÉSOLUTION
**relative à des mesures structurelles
pour un air pur**

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

Développements**Pollution de l'air et santé**

À Bruxelles, 2017 a commencé avec une qualité de l'air effroyable. D'après les mesures du dioxyde d'azote (NO₂) effectuées par Celine¹, la moyenne annuelle maximale de 40 µg/m³ a été dépassée tous les jours entre le 1^{er} janvier et le 13 mars 2017. Et en ce qui concerne les particules fines, la valeur limite européenne a déjà été dépassée 21 fois pour les particules très fines (PM_{2,5}). Certains jours, il y avait autant voire davantage de particules fines dans l'air qu'au cours d'une journée moyenne à Pékin (85 µg/m³), une ville tristement célèbre pour la mauvaise qualité de son air.

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'air². Tout récemment encore, la Commission européenne a publié un rapport par pays évaluant la politique environnementale de la Belgique³. 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.

1 <http://www.irceline.be/fr/qualite-de-lair/mesures/dioxyde-dazote/last-14-days>.
 2 Soit plus de quatre fois le nombre de tués sur les routes.
 3 https://www.health.belgium.be/sites/default/files/uploads/fields/fpshealth_theme_file/rapport_eir_belge_fr.pdf

Fijn stof is de belangrijkste boosdoener : met $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{2,5} fijnstofpartikels zit België 50 % boven de WGO-grens voor fijn stof. Maar ook stikstofoxiden (NO en NO₂) en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) brengen schade toe aan de gezondheid.

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.

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.

Le principal coupable, c'est les particules fines, car avec $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 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.

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.

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 normes de l'OMS nous obligent toutefois à prendre des mesures structurelles supplémentaires. En effet, tout Bruxellois a le droit de respirer un air sain et pur. Pas seulement à partir de 2050, mais 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).

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.

Noodmaatregelen : het pollutiëpiekplan

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 pollutiëpiekplan) 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 op 200 µg/m³. Hoewel 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. Voor PM2.5 bestaat er zelfs geen drempel. Alleen voor NO₂ liggen de drempelwaarden van het Gewest in lijn met wat de WGO voorstelt. Het zou dus een goede zaak zijn om deze drempelwaarden aan te scherpen.

PM10	Seuil actuel RBC Huidige drempel BHG	Limite quotidienne OMS WGO daglimiet	PM2,5	Seuil actuel RBC Huidige drempel BHG	Limite quotidienne OMS WGO daglimiet	NO ₂	Seuil actuel RBC Huidige drempel BHG	Limite horaire OMS WGO uurlimiet
Phase/Fase 0	51 µg/m ³	50 µg/m ³	Phase/Fase 0	-	25 µg/m ³	Phase/Fase 0	-	200 µg/m ³
Phase/Fase 1	71 µg/m ³	50 µg/m ³	Phase/Fase 1	-	25 µg/m ³	Phase/Fase 1	151 µg/m ³	200 µg/m ³
Phase/Fase 2	101 µg/m ³	50 µg/m ³	Phase/Fase 2	-	25 µg/m ³	Phase/Fase 2	200 µg/m ³	200 µg/m ³
Phase/Fase 3	200 µg/m ³	50 µg/m ³	Phase/Fase 3	-	25 µg/m ³	Phase/Fase 3	400 µg/m ³	200 µg/m ³

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.

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.

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 PM2,5, et à 200 µg/m³ l'exposition horaire maximale au NO₂. Bien que le seuil d'information soit 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. Pour les PM2,5, il n'y a même pas de seuil. Les valeurs seuils de la Région ne sont conformes aux recommandations de l'OMS que pour le NO₂. Il serait donc bon de corriger ces valeurs seuils.

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 irresponsable que Bruxelles ne suive pas suffisamment la qualité de l'air dans les rues canyons. L'absence de mesures dans les rues canyons bruxelloises est d'ailleurs actuellement aussi le motif d'une action en justice intentée par des citoyens contre le gouvernement.

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) daalt, maar vooral de uitstoot van stikstofoxiden. 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.

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 NO₂⁴. 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 auto-abonnement voor wie een wagen heeft die de lage-emissiezone niet meer binnen kan...

Een bijzonder effectieve manier om het autoverkeer te verminderen is de versnelde invoering van een slimme kilometerheffing voor personenwagens, die autoverplaatsingen wegleidt van de spitsuren en ze naar andere verkeersmodi stuurt. De tarieven worden gemoduleerd per kilometer, afhankelijk van de milieuprestaties van het voertuig, het tijdstip waarop er gereden wordt en het aanbod en de nood aan mobiliteit (stad of platteland, grootte van het gezin, ...).

Een laatste fiscale stimulus om het autoverkeer schoner te maken is de belasting op in verkeerstelling of BIV. De Brusselse regering kondigt al lang aan om werk te maken van een vergroening van de BIV, maar op het terrein is er

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 entraîner à court terme une certaine amélioration de la qualité de l'air. Une zone de basses émissions permet d'éviter 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.

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 NO₂⁴. C'est pourquoi on ne peut pas non plus instaurer cette LEZ sans miser massivement sur des alternatives à la voiture et des corrections sociales. Sa mise en place devrait donc être assortie de mesures d'accompagnement : 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...

Accélérer l'introduction d'une taxe kilométrique intelligente pour les voitures particulières, qui dissuade les déplacements en voiture aux heures de pointe et favorise d'autres modes de transport, permet de réduire de manière particulièrement efficace la circulation automobile. Les tarifs au kilomètre sont modulés en fonction des performances environnementales du véhicule, de l'heure à laquelle le véhicule roule ainsi que de l'offre et des besoins en mobilité (ville ou campagne, taille du ménage,...).

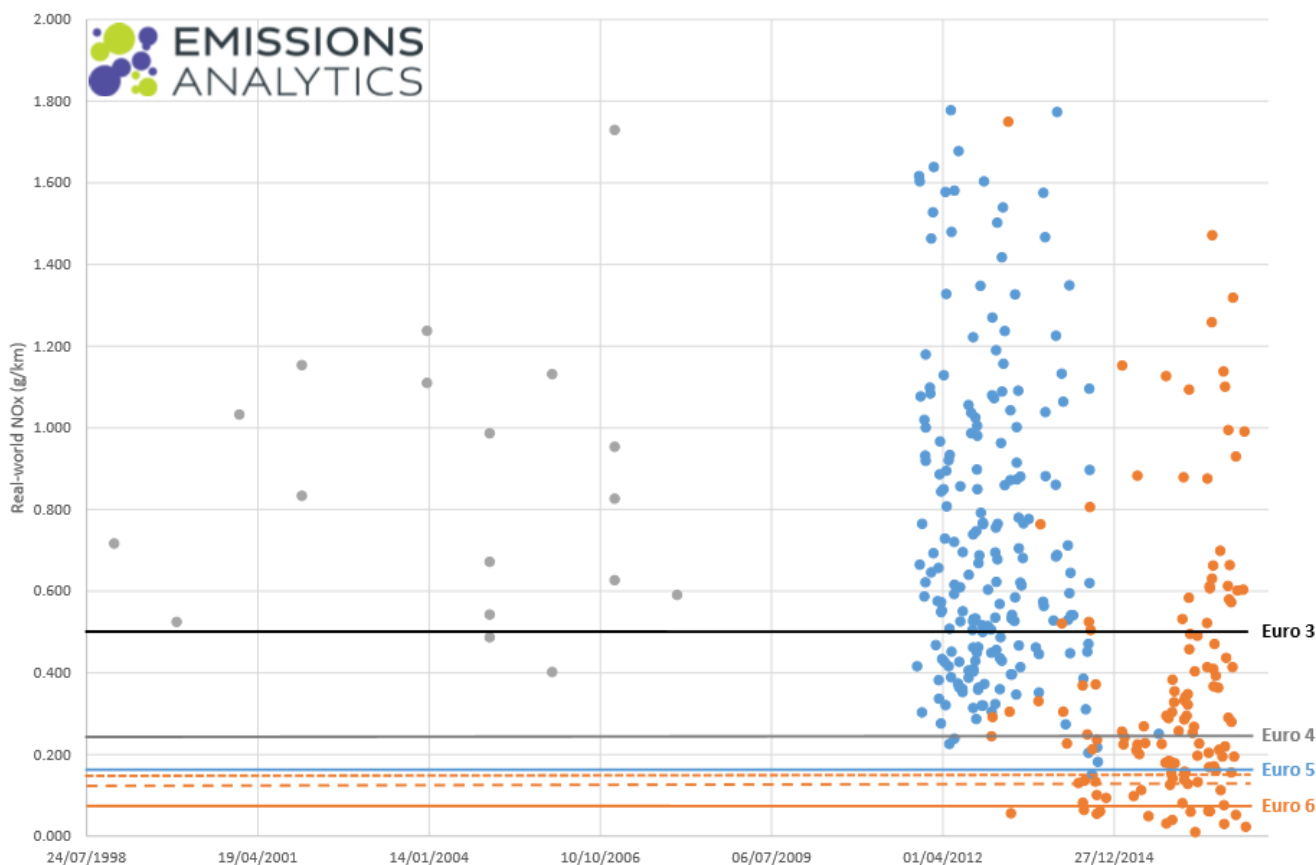
La taxe de mise en circulation (TMC) est un dernier incitant fiscal qui permet de rendre la circulation automobile plus propre. Le gouvernement bruxellois affirme depuis longtemps déjà qu'il œuvre au

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

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

weinig van te merken. Het is belangrijk dat er bij de hervormde BIV niet naar de theoretische uitstoot van de Euronormen wordt gekeken, maar wel naar de reële uitstoot van de wagens. 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 rijomstandigheden⁵. In praktijk stoten Euro 5 en Euro 6 wagens immers veel meer uit dan officieel toegelaten.

verdissement de la TMC, mais ce n'est guère visible sur le terrain. Il est important que la TMC réformée ne tienne pas compte des émissions théoriques des normes Euro, mais bien des émissions réelles des véhicules. 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 conduite⁵. Dans la pratique, les émissions des voitures Euro 5 et Euro 6 sont en effet nettement supérieures à ce qui est officiellement autorisé.



Structurele maatregelen: een LEZ+ (extra-lage emissiezones)

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 NO_x 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 %.

Mesures structurelles : une LEZ+ (zone d'ultrabasses émissions)

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 NO_x, 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.

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

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

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 een LEZ+ die naast maatregelen om dieselmotoren te ontmoedigen ook inzet op het beter isoleren van gebouwen en het promoten van schone verwarmingstechnologieën.

Structurele maatregelen : meer groen

Bomen en struiken zijn natuurlijke stofvangers en verkoelers. Bomen en struiken in de stad vangen fijn stof weg 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 vervuilingsbron 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 plantdichtheid⁶.

Daarom vraagt deze resolutie een specifieke budgetlijn « Bomen voor gezonde lucht » (grootte-orde 200.000 à 500.000 euro per jaar), 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 vervuilingsbron. 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.

Annemie MAES (N)
Arnaud PINXTEREN (F)

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 plaidons pour la mise en place d'une LEZ+ qui, outre des mesures de dissuasion des moteurs diesel, vise également une meilleure isolation des bâtiments et la promotion de technologies de chauffage propres.

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 plantation⁶.

C'est pourquoi la présente résolution demande la création d'une ligne budgétaire spécifique « Arbres pour un air pur » (ordre de grandeur : 200.000 à 500.000 euros par an), 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. On soutient les autorités locales 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.

⁶ VITO (2010). Daarom groen! Waarom u wint bij groen in uw stad of gemeente. In opdracht van het Agentschap voor Natuur en Bos.

⁶ 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).

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**betreffende structurele maatregelen
voor zuivere lucht**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de bijzonder kwalijke gezondheidseffecten van luchtverontreiniging ;

Gelet op de normen en aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie ;

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

Gelet op de Europese National Emissions Ceiling Directive van 14 december 2016 ter vermindering van de nationale emissies van bepaalde verontreinigende stoffen⁷ ;

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

Gelet op de EU-evaluatie van de tenuitvoerlegging van het Belgische milieubeleid van 3 februari 2017 ;

Gelet op de WGO-normen inzake luchtvervuiling (m.n. voor NO₂, PM_{2,5} en PM₁₀) ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- inzake normen en metingen :
 - de drempels voor de inwerkingtreding van het pollutiepiekplan aan te passen aan de WGO-standaarden ;
 - 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 ;
- inzake verkeer :
 - van de modal shift een prioriteit te maken, onder andere door meer te investeren in openbaar vervoer, vrije tram- en busbanen, veilige fietspaden, en het gebruik van elektrische fietsen te stimuleren ;
 - een BIV in te voeren die rekening houdt met de uitstoot van wagens in reële rijomstandigheden en de meest vervuilende wagens het meest belast ;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION**relative à des mesures structurelles
pour un air pur**

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 et recommandations de l'Organisation mondiale de la santé ;

Vu le Plan Air-Climat-Énergie bruxellois ;

Vu la directive PEN (Plafonds d'émission nationaux) européenne du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques⁷ ;

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

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

Vu les normes de l'OMS en matière de pollution de l'air (notamment pour le NO₂, les PM_{2,5} et les PM₁₀) ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- en matière de normes et de mesures :
 - d'adapter les seuils d'activation du plan Pics de pollution aux normes de 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 ;
- en matière de circulation :
 - de faire du transfert modal une priorité, notamment en investissant davantage dans les transports en commun, dans les sites propres pour trams et bus et dans des pistes cyclables sûres, ainsi qu'en encourageant l'utilisation du vélo électrique ;
 - d'introduire une TMC qui tienne compte des émissions des voitures en conditions réelles de conduite et qui taxe le plus lourdement les voitures les plus polluantes ;

- in samenwerking met de andere Gewesten en rekening houdend met de bescherming van de privacy, versneld een slimme kilometerheffing, ook voor personenwagens, in te voeren, die niet alleen een beprijzing inhoudt per kilometer, maar ook de milieuprestaties van de wagen, het tijdstip waarop gereden wordt (al dan niet in de piek) en de route die de chauffeurs volgen, in rekening brengt ;
- bij de Vlaamse Regering aan te dringen om 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 :
 - een ambitieus renovatieprogramma op te starten voor publieke- en privéwoningen met als doel dat elk Brussels gebouw tegen 2050 minstens een BEN-gebouw (Bijna Energieneutraal) is ;
 - schone verwarmingstechnologie te promoten en premies te voorzien voor mensen die aanpassingen uitvoeren aan hun verwarming om minder fijn stof uit te stoten ;
- 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.
- d'accelérer, en concertation avec les autres Régions et en tenant compte de la protection de la vie privée, l'introduction d'une taxe kilométrique intelligente pour les voitures particulières également, qui comprenne non seulement une tarification au kilomètre, mais qui tienne également compte des performances environnementales de la voiture, de l'heure à laquelle elle est utilisée (en heure de pointe ou pas) et du trajet effectué par le conducteur ;
- 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'un budget mobilité durable ;
- en matière de chauffage :
 - de lancer un ambitieux programme de rénovation des logements privés et publics afin que chaque bâtiment bruxellois soit au minimum un bâtiment QNE (quasi neutre en énergie) d'ici 2050 ;
 - de promouvoir des technologies de chauffage propres et de prévoir des primes pour les personnes qui adaptent leur chauffage afin de réduire leurs émissions de particules fines ;
- en matière de verdure :
 - de créer une ligne budgétaire spécifique « 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 de voiries et de places très fréquentées.

Annemie MAES (N)
Arnaud PINXTEREN (F)