

Rapport - Raad van 26/03/2018

**Onderwerp :** Voorstel van motie ingediend door dhr. DHONDT en mevr. JELLAB, Gemeenteraadsleden.

Voorstel van motie betreffende de verbetering van de luchtkwaliteit  
-----

Algemeen problematiek van luchtvervuiling:

Gegeven dat het wegverkeer in Brussel de voornaamste bron is van luchtvervuiling, in het bijzonder de pollutant stikstofdioxide (NO<sup>2</sup>);

Gegeven dat bepaalde groepen in de samenleving extra kwetsbaar zijn voor de gevolgen van luchtvervuiling: ongeboren en opgroeiende kinderen, ouderen en personen met een chronische aandoening;

Gegeven dat kinderen en ouderen, ten gevolge van de luchtvervuiling, steeds vaker kampen met ademhalingsproblemen en de laatste met artaandoeningen;

Gegeven dat de uitlaatgassen van dieselloertuigen sinds 2012 door het International Agency for Research on Cancer (IARC) geassocieerd zijn als kankerverwekkend voor de mens;

Gegeven dat er elk jaar meer dan 600 Brusselaars vroegtijdig sterven door luchtvervuiling;

Gegeven dat de problematiek ook een sociale kant kent. Gezinnen met de laagste inkomens en het laagste autobezit wonen dikwijls op plaatsen waar de gezondheidsimplicaties van luchtverontreiniging en lawaaihinder het grootst zijn.

Gegeven dat luchtvervuiling en omgevingslawaai ook heel wat maatschappelijke kosten met zich mee brengen. Het WGO berekende dat de totale medische kost van luchtvervuiling in België 17 miljard per jaar bedraagt.

Betreffende de drempelwaarden van de parameters:

Gegeven dat studies naar de gezondheidsimpact van luchtvervuiling en stikstofdioxide in het bijzonder aangeven dat er geen "veilig niveau" van luchtvervuiling bestaat;

Gegeven dat In hun recent advies de Nederlandse Gezondheidsraad stelt dat luchtverontreiniging, zelfs bij concentraties lager dan de advieswaarden van de WGO, de gezondheid kan aantasten en leiden tot vroegtijdige sterfte. Kinderen, ouderen en mensen met luchtwegaandoeningen blijken extra gevoelig. De Nederlandse Gezondheidsraad adviseert daarom dat de EU grenswaarden voor luchtkwaliteit verlaagd moeten worden tot onder de WGO-advieswaarden;

Gegeven dat de gezondheid van onze kinderen losstaat van het exacte Europese plafond voor stikstofdioxide-vervuiling. De Europese drempelwaarde is bepaald op basis van economische haalbaarheid en houdt geen rekening met de hogere gevoeligheid van kinderen. De impact op hun gezondheid is namelijk duidelijk aanwezig, ook bij lagere concentraties onder de Europese drempel van 40 g/m<sup>3</sup>;

Gegeven dat de WGO een jaargemiddelde concentratie NO<sup>2</sup> onder de 20 g/m<sup>3</sup> kwalificeert als aanvaardbare luchtkwaliteit;

De specifieke urgentie naar aanleiding van een studie uitgevoerd in een aantal Brusselse scholen

Gegeven dat uit een recente studie van Greenpeace blijkt dat de luchtkwaliteit slecht is in onze Brusselse scholen en dat er waarden van 40 g/m<sup>3</sup> werden gemeten, zijnde de drempelwaarde van de WGO waarbij de luchtkwaliteit slecht tot zeer slecht wordt gekwalificeerd;

Gegeven dat uit de studie blijkt dat de slechte luchtkwaliteit zich weerspiegelt in het lichaam van onze schoolgaande kinderen;

De rol en noodzaak van een daadkrachtig en doortastend beleid

Gegeven dat als het gaat om de gezondheid van onze kinderen het voorzorgsprincipe moet toegepast worden;

Gegeven dat het waarborgen van gezonde lucht een integrale benadering vergt en een concreet actieplan;

Gegeven dat de gemeenteraad van de Stad Brussel niet langer wil aarzelen om daadkrachtig in te zetten op de vermindering van luchtverontreiniging door verkeer, zoals NO<sup>2</sup> en roetdeeltjes.

Gegeven dat het luchtkwaliteitsbeleid van de Stad moet focussen op een aantal specifieke domeinen, zoals de problematiek in de scholen, crèches en opvanggelegenheden, kennisopbouw aan de hand van luchtkwaliteitsmetingen, de rol van het verkeer, van verwarmingsinstallaties en van meer groen om de luchtkwaliteit te verbeteren;

Gegeven dat er voornamelijk ingezet moet worden op structurele maatregelen;

Gegeven luchtkwaliteitsmetingen toelaten om de problematiek op wijk -en straatniveau in kaart te brengen;

Gegeven de noodzaak van uitgebreide luchtkwaliteitsmetingen om een beleid te kunnen voeren;

De specifieke problematiek van de luchtkwaliteit in de scholen;

Gegeven dat bij de meeste scholen de invloed van het autoverkeer cruciaal is, maar ook ventilatie en verwarmingssystemen een belangrijke rol spelen;

Gegeven dat minder of geen autoverkeer rondom de school niet alleen zorgt voor gezondere lucht, het maakt de schoolomgeving ook een pak veiliger voor onze kinderen;

Gegeven dat het concept van de "schoolstraat" al in heel wat Belgische scholen bekend is. Schoolstraten worden twee keer per dag - bij het begin en het einde van een schooldag - afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Een schoolstraat beperkt de verkeerschaos in de schoolomgeving en heeft ook een positieve impact op de lokale luchtvervuiling. Concreet betekent een schoolstraat dat gemachtigde opzichters of de politie aan de ingang van de straat een verplaatsbaar bord zetten.

Gegeven een schoolstraat tal van andere voordelen biedt: kinderen bewegen meer doordat ze niet meer vlak voor de schoolpoort gedropt worden, en er ontstaat een aangename sfeer rondom de schoolingang die het contact tussen ouders en het schoolpersoneel bevordert;

Gegeven de school een erg belangrijke rol speelt om kinderen fietsvaardigheden bij te brengen en zo ook het enthousiasme te vergroten om met de fiets naar school te komen;

Gegeven via fietsdeelsystemen de fiets als vervoersmiddel toegankelijk wordt voor jonge fietsers. Dit toelaat dat gezinnen een loopfiets, een aanhangfiets of een kinderfiets gebruiken, naargelang de groei en de noden van het kind en het gezin;

Structurele maatregelen voor minder vervuילend verkeer:

Gegeven dat het gemotoriseerd vervoer een belangrijke bron is van roet en stikstofdioxide. Wat betreft de uitstoot van NO<sub>x</sub> is verkeer verantwoordelijk voor 67% van de uitstoot;

Gegeven dat één deelwagen 10 particuliere wagens vervangt en zo heel wat openbare ruimte vrijmaakt;

Gegeven dat een verminderde snelheid het verkeer veiliger maakt en meer mensen aanzet om zich met de fiets te verplaatsen;

Structurele maatregelen inzake verwarming



Gegeven dat de tweede bron van NO<sub>x</sub> verwarming van gebouwen is met 33% van de uitstoot. Wat betreft de uitstoot van fijnstof (PM10) is het aandeel van verwarming nog belangrijker, nl. 50%;

Structurele maatregelen voor meer groen:

Gegeven dat bomen en struiken natuurlijke stofvangers en verkoelers zijn. Bomen en struiken in de stad vangen fijnstof op en kunnen de fijnstofconcentratie in de stad met 60% doen dalen;

Gegeven dat hoe dichter de bomen of struiken staan bij de vervuilsbron hoe krachtiger hun reinigend vermogen;

Beslist de Gemeenteraad:

Inzake de luchtkwaliteit in en rond scholen, crèches en opvanggelegenheden

Dat de Stad de luchtkwaliteit op een structurele wijze zal meten in alle scholen, crèches en opvanggelegenheden (onthaalmoevers, naschoolse opvang, etc.). Deze metingen vinden minstens jaarlijks of, waar problematische metingen worden vastgesteld, semestrieel plaats;

Dat de Stad samen met de scholen, crèches en opvanggelegenheden als doelstelling heeft om te streven naar een goede luchtkwaliteit, meer bepaald te streven naar een jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> onder de 20 g/m<sup>3</sup>, de drempelwaarde die door het WGO als aanvaardbare luchtkwaliteit wordt gekwalificeerd;

Dat van zodra metingen aantonen dat het jaargemiddelde NO<sub>2</sub> hoger ligt dan 20 g/m<sup>3</sup>, er maatregelen genomen worden om de luchtkwaliteit te verbeteren, waaronder minimaal

- het autovrij maken van de straat van de school, de crèche of opvanggelegenheid;
- het afzetten van de kinderen met de auto enkel als uitzondering wordt toegestaan;
- het organiseren van het vervoer van en naar de school te voet, met de fiets of, indien te voet en met de fiets niet haalbaar is, met een ophaaldienst;

Dat er van zodra metingen aantonen dat het jaargemiddelde NO<sub>2</sub> hoger ligt dan 30 g/m<sup>3</sup>, een zone van 500 meter rondom de school, crèche of opvanggelegenheid wordt ingesteld als "vervuilde zone";

Dat de Stad in deze "vervuilde zone" maatregelen neemt om het vervuilende autoverkeer te reduceren door de wegcapaciteit voor auto's te beperken, alsook vervuilende wagens te ontraden een "vervuilde zone" te betreden. Dit doet zij door onder andere volgende maatregelen te nemen:

- het instellen van autovrije of autoluwe straten;
- het verbieden van transitverkeer;
- het verminderen van het aantal rijstroken;
- het instellen van tijdelijke tolheffingen voor vervuilende wagens;

Structurele maatregelen inzake mobiliteit om de luchtkwaliteit rondom en op school te verbeteren

Dat alle scholen een mobiliteitsplan invoeren voor de verplaatsingen van de leerlingen naar school en terug, waarbij maatregelen genomen worden om de luchtkwaliteit rondom de school te verbeteren. Minimale vereisten van het plan moeten zijn:

- een verbod op het parkeren vlak aan de schoolpoort. Scholen die dergelijk verbod nog niet hebben toegepast, geven voorrang bij het beldsignaal aan kinderen die te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar huis gaan, zo ontstaat een gecontroleerde veilige verkeersstroom;
- de aanleg van "park en rides" worden tot een minimum beperkt en kunnen enkel gebruik maken van de bestaande parkeerinfrastructuur in de buurt;
- scholen moeten systemen uitwerken die kinderen belonen die te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar school komen;
- het organiseren van fietslessen;
- het voorzien van voldoende grote en liefst afgesloten fietsenstalling;
- Het aanbieden van een fietsdeelsysteem;
- Er voor zorgen dat leerlingen in groep te voet of met de fiets naar school kunnen.

Dat de Stad de scholen volledig financieel ondersteunt voor de uitwerking en de realisatie van hun mobiliteitsplan, zodanig zij de luchtkwaliteit rondom hun school kunnen verbeteren ;

Dat de Stad richtlijnen uitstuurt naar alle scholen, crèches en opvanggelegenheden om hen te helpen de kwaliteit van de binnenlucht te verbeteren via onder andere een goede ventilatie, alsook via subsidies financieel te ondersteunen voor het uitvoeren van de nodige investeringen;

Dat de Stad subsidies geeft aan scholen voor het vergroenen van de school en de schoolomgeving voor het aanplanten van planten en bomen;

Een richtlijn uit te sturen naar alle scholen van de Stad en een oproep naar alle scholen op het grondgebied voor het sensibiliseren van ouders omtrent het verbod op draaiende motors aan de schoolpoort en aankondigen dat de politie hieromtrent controles zal uitvoeren;

In het kader van het mobiliteitsplan van de verschillende scholen engageert de Stad zich om in overleg met de school volgende zaken te realiseren op een zo kort mogelijke tijdspanne:

- gescheiden fietspaden op alle hoofdwegen naar scholen;
- samen met scholen de optie om autovrije straten te creëren, of schoolstraten of autoluwe schoolomgevingen waar dit niet mogelijk is;
- de politiezone Brussel-Elsene op te dragen controles uit te voeren aan de schoolpoort omtrent stilstaande auto's aan de schoolpoort die hun motor laten draaien;
- in een straal van 500m rond scholen de snelheidsbeperking terug te brengen naar 20km/u;

Structurele maatregelen voor een betere kennisopbouw omtrent luchtvervuiling

Twee keer per jaar meetcampagnes uit te voeren op minimaal 50 locaties in samenwerking met Brussel Leefmilieu. Bij deze metingen specifieke aandacht te hebben voor street canyons en in te zetten op verschillende vormen van burgerparticipatie en "citizen science" die leiden tot meer metingen en sensibilisering;

Structurele maatregelen voor minder auto's en gezondere lucht

Dat de Stad een mobiliteitsplan invoert dat inzet op een gedragsverandering met als doel het verminderen van het aantal verplaatsingen met de auto en het streven naar 60% verplaatsingen te voet of met de fiets;

Concrete ingrepen te doen in het kader van het mobiliteitsplan, waaronder:

- voetgangers en fietsers altijd voorrang geven op het gemotoriseerd vervoer;
- de invoering van een circulatieplan op basis van verkeersslussen met als doel zoveel mogelijk verkeer uit de stadskernen en uit de schoolomgevingen te houden;
- stap voor stap bijkomende zones af te bakenen die enkel toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer (aangevuld met bv. een uitzondering voor goederenverkeer op bepaalde tijdstippen);
- het aanleggen van leefstraten, autoluwe zones en woonerven in overleg met de buurt;
- een verbod invoeren op het rijden met dieselwagens tegen 2025 en de Stad inschrijven in een traject om op middellange termijn af te stappen van het gebruik van fossiele brandstoffen;
- het bundelen van het goederenverkeer in buurthubs en het ontwikkelen van een goederenvervoer van de toekomst met vrachtfietsen, elektrische voertuigen en elektrische bestel- en vrachtwagens;
- het stap voor stap en continue verminderen van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg ten voordele van meer groen, fietsparkings, fietspaden en comfortabelere voetpaden;
- het verbeteren van het voetgangersnetwerk;
- 30 km/u als algemene snelheidsbeperking in te stellen en op die manier verplaatsingen met de fiets te stimuleren;
- het omschakelen van het stedelijk wagenpark naar elektrisch en CNG,
- het aanbieden van een mobiliteitsdienst op maat voor kinderen (voor de verplaatsingen naar de school), ouderen en mensen met een beperkte mobiliteit zonder uitstoot van vervuilende uitlaatgassen;
- het fiscaal stimuleren van alternatieven op het verplaatsen met de auto waaronder:
  - het subsidiëren van (elektrische) fietsen via een verhoging van de fietsvergoeding voor woon-werkverkeer;
  - het subsidiëren van elektrische of CNG-autodeelwagens;
  - het instellen van gunstige parkeertarieven voor deelwagens, alsook ruimte voorbehouden voor deelwagens;
  - het subsidiëren van openbaar vervoer en autodeelabonnementen (gratis maken van het gebruik van het openbaar vervoer voor leerlingen en ouders);
  - het fiscaal ontraden van vervuilend autogebruik en autobezit via de gemeentelijke belastingen en retributies, waaronder:
    - een luchtvervuilingsbijdrage invoeren op de belasting op publieke en private parkeerplaatsen, waarbij in eerste instantie voor wat betreft de parkeerplaatsen van bedrijfswagens de belasting zodanig aangepast wordt, dat het fiscaal voordeel, dat bedrijven genieten voor de bedrijfswagens, wordt teniet gedaan;



- de opcentiemen verhogen op de belasting op de inverkeersstelling in lijn met de uitstoot van de wagens;
- de retributies voor parkeerkaarten verhogen en het aantal parkeerkaarten in lijn brengen met het aantal parkeerplaatsen (wachlijsten invoeren waar de vraag groter is dan het aanbod);

Inzake verwarming de volgende maatregelen te nemen:

- een ambitieus renovatieprogramma uit te voeren voor publieke- en privéwoningen in samenwerking met de sector, Leefmilieu Brussel en andere actoren op het terrein, met als doel dat elk gebouw tegen 2050 minstens een BEN-gebouw (Bijna Energieneutraal) is;
- schone verwarmingstechnologie te promoten en bijkomende premies te voorzien, bovenop de gewestelijk premies, voor verwarmingssystemen op hernieuwbare energie ;

Structurele maatregelen: meer groen

Inzake groene voorzieningen een plan van aanleg opstellen omtrent "bomen voor gezonde lucht" met als doelstelling om per jaar minstens 200.000 EUR aan bomen bij te planten met de nadruk op het aanleggen van laanbomen langs drukke straten en pleinen;

Andere beleidsniveaus

Bij het BHG en de federale overheid pleiten voor een verhoging van de investeringen in het openbaar vervoer, zodanig er voldoende kwalitatieve alternatieven beschikbaar zijn;

Bij de Gewesten en de federale overheid pleiten voor het invoeren van een overkoepelend ticketsysteem voor het gebruik van het openbaar vervoer;

Bij de Gewesten aan te dringen om een zonale heffing in te voeren en versneld een slimme kilometerheffing 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 gevolgde 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 en het afbouwen van de fiscale voordelen voor bedrijfswagens;

- (s) Bart Dhondt, gemeenteraadslid Ecolo-Groen
- (s) Zoubida Jellab, co-fractie leider Ecolo-Groen

Bijlagen :

