

Bruxelles peut et doit réserver ses rues à la mobilité durable Pour une zone zéro-émissions

Lettre ouverte aux négociateurs des partis politiques en Région bruxelloise

Plus d'un million de personnes vivent à Bruxelles. Chaque jour, chacune d'entre elles a besoin de 15 000 litres d'air pour vivre. Si cet air est pollué, elles n'ont d'autre choix que de le respirer et de s'intoxiquer. Un air sain à Bruxelles est donc une priorité. Les négociations pour former le prochain gouvernement bruxellois doivent prendre en compte cette priorité.

L'air de Bruxelles est [pollué](#), ce qui engendre de [graves problèmes de santé](#) chez ses habitants, particulièrement chez les enfants. La pollution de l'air a également de nombreux effets néfastes sur l'[environnement](#). Cette pollution coûterait chaque année plus de [18 milliards](#) d'euros à la Belgique et, comme le montrent de nombreuses [études](#), ce sont les habitants des quartiers les moins aisés qui souffrent le plus de cette pollution.

Le trafic routier est responsable d'une grande partie de ce problème. Il émet [un tiers](#) des particules très fines (PM2.5) et représente [69%](#) des émissions régionales d'oxydes d'azote (NO2). La Région bruxelloise est en infraction depuis 2010 pour le dépassement des normes européennes relatives aux concentrations en NO2, ce qui l'expose au paiement de sanctions financières très conséquentes en cas de condamnation. Et comme le montre la [décision récente](#) de la Cour de justice européenne, les chiffres officiels ne reflètent probablement pas la réelle envergure du problème.

La mise en place de la zone de basses émissions à partir du 1er janvier 2018 a été un premier pas dans la bonne direction. Comme l'a récemment montré le [premier bilan](#), en interdisant l'accès à la Région Bruxelloise aux voitures diesel Euro 1, les émissions provenant des voitures belges en circulation y ont diminué de 4,7% pour les NOx et de 6,4% pour les PM2.5 entre juin et décembre 2018.

Mais ce n'est pas suffisant. Nous savons que même les voitures les plus propres (Euro 6d) émettent encore [trop de polluants](#). Nous demandons donc que l'accès à la Région de Bruxelles-Capitale soit réservé aux véhicules zéro émissions d'ici à 2030.

Certaines capitales européennes comme Amsterdam, Paris et Madrid ont déjà décidé d'interdire progressivement les voitures essence et diesel entre 2024 et 2030. Bruxelles, capitale de la Belgique et de l'Union Européenne, doit montrer qu'elle prend la santé de ses habitants au sérieux en mettant en place des mesures similaires.

Sortir des véhicules thermiques et transformer notre système de mobilité permettrait de :

- diminuer la pollution sonore, en sachant que le bruit causé par le transport est l'une des nuisances jugées [parmi les plus importantes](#) pour les Bruxellois.
- diminuer la congestion, qui ne [cesse d'augmenter](#) à Bruxelles et coûte chaque année [plusieurs milliards](#) d'euros à l'échelle du pays. La diminution de la congestion profitera aussi aux transports publics de surface qui verront leur ponctualité augmenter.
- diminuer les émissions de CO2 dans le secteur du transport, en sachant que le secteur du transport routier est, en Région bruxelloise, responsable de [plus d'un quart](#) des émissions de gaz à effet de serre. Les voitures diesel, n'étant [pas la solution](#) pour

réduire les émissions de CO2 et émettant des polluants de l'air très nocifs, doivent être interdites de rouler à Bruxelles d'ici à 2025.

- favoriser les déplacements à pied et vélo, qui ont un impact positif sur la santé et la vie des communautés, en leur réservant une plus grande partie de l'espace public.
- accélérer le déploiement de services de transports sur demande, à l'instar de voitures électriques en autopartage.

La mise en place d'une telle mesure est tout à fait possible, d'un point de vue technique comme d'un point du vue social.

- Une "zone zéro émissions" dans Bruxelles est compatible avec le droit européen, comme le montrent les exemples d'autres villes européennes et les [lignes directrices](#) de la Commission européenne en matière de mobilité urbaine durable.
- Des politiques sociales permettent d'aider cette transition. Des primes telles que "Bruxell'Air" peuvent récompenser les citoyens qui abandonnent leur voiture privée au profit du vélo, des transports en commun et des voitures légères, partagées et électriques. Cette prime pourrait être augmentée grâce à un fond plus conséquent alimenté en partie par l'industrie automobile. Ce genre de prime a fait ses preuves à Paris et Londres.
- Des règles prioritaires peuvent être mises en place pour les habitants de la Région bruxelloise, qui souffrent le plus de la pollution de l'air mais ne sont responsables que d'une partie de cette pollution. À Madrid par exemple, seuls les riverains et leurs invités, ainsi que les véhicules zéro-émissions, ont le droit de stationner en rue.
- Des exemptions ciblées et temporaires peuvent également être adoptées pour prendre en compte les besoins spécifiques des commerçants de la zone (accessibilité, livraisons de certains produits, ambulances etc.). Celles-ci sont déjà pratiquées à Madrid et Londres, ainsi que dans la LEZ actuellement en place à Bruxelles.
- De nombreux exemples montrent que l'économie locale bénéficie de ces mesures. Ainsi, une [étude](#) montre que les commerçants madrilènes n'ont pas vu leur chiffre d'affaires baisser et ceux-ci ont même lancé un [mouvement](#) pour défendre leur zone à basses émissions.

Il est temps de protéger les Bruxelloises et Bruxellois de la pollution de l'air et de leur garantir une meilleure qualité de vie. Bruxelles doit suivre l'exemple d'autres grandes villes européennes et définir dès maintenant un calendrier pour la transition vers zéro émissions en ville.

Bien à vous,

William Todts

Directeur de la fédération européenne "Transport & Environment"



Elodie Mertz

Experte Qualité de l'air et Mobilité, Greenpeace Belgique



Danny Jacobs

Directeur exécutif, Bond Beter Leefmilieu



Brussel kan en moet plaats maken voor duurzame mobiliteit Voor een emissievrije zone

Open brief aan de onderhandelaars van de politieke partijen in het Brussels Gewest

Er wonen meer dan een miljoen mensen in Brussel. Elke dag heeft elk van hen 15.000 liter lucht nodig om te leven. Als deze lucht vervuild is, hebben ze geen andere keuze dan deze in te ademen en en daar de gezondheidsimpact van te ondervinden. Gezondere lucht in Brussel is dus een prioriteit. Bij de onderhandelingen voor de vorming van de volgende Brusselse regering moet hiermee rekening worden gehouden.

De lucht in Brussel is [vervuild](#) en veroorzaakt [ernstige gezondheidsproblemen](#) voor haar inwoners, kinderen in het bijzonder. Luchtvervuiling heeft ook veel negatieve effecten op het [leefmilieu](#). Deze vervuiling kost ons land meer dan [18 miljard euro](#) per jaar en, zoals vele [studies](#) aantonen, zijn het de inwoners van de minder welvarende wijken die het meest te lijden hebben van deze vervuiling.

Het wegverkeer is verantwoordelijk voor een groot deel van dit probleem. Het stoot [een derde](#) van de zeer fijne deeltjes (PM2,5) uit en vertegenwoordigt [69%](#) van de regionale uitstoot van stikstofdioxide (NO2). Sinds 2010 schendt het Brussels Gewest de Europese normen voor NO2-concentraties, waardoor het in geval van veroordeling zeer hoge financiële sancties moet betalen. En zoals blijkt uit de [recente uitspraak](#) van het Europees Hof van Justitie, weerspiegelen de officiële cijfers waarschijnlijk niet eens de werkelijke omvang van het probleem.

De invoering van de lage-emissiezone vanaf 1 januari 2018 was een eerste stap in de goede richting. Zoals de [eerste evaluatie](#) onlangs heeft aangetoond, is de uitstoot van Belgische auto's in het verkeer tussen juni en december 2018 gedaald met 4,7% voor NOx en 6,4% voor PM2,5 door het verbod op de toegang tot het Brussels Gewest voor Euro 1-dieselwagens.

Maar dat is niet genoeg. We weten dat zelfs de 'schoonste' auto's (Euro 6d) nog steeds [te veel vervuilende stoffen](#) uitstoten. Daarom vragen we dat de toegang tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2030 gereserveerd wordt voor voertuigen zonder uitstoot.

Sommige Europese hoofdsteden zoals Amsterdam, Parijs en Madrid hebben al besloten om benzine- en dieselauto's tussen 2024 en 2030 geleidelijk te verbieden. Brussel, de hoofdstad van België en de Europese Unie, moet laten zien dat het de gezondheid van zijn inwoners serieus neemt door soortgelijke maatregelen te nemen.

De uitsluiting van voertuigen met verbrandingsmotor en het ombouwen van ons mobiliteitssysteem zou het mogelijk maken om:

- de geluidshinder te verminderen, wetende dat lawaai van het verkeer als [één van de belangrijkste schadelijke factoren](#) voor de Brusselaars wordt beschouwd;
- de congestie, die in Brussel [voortdurend toeneemt](#) en ons land jaarlijks enkele [miljarden euro's kost](#), te verminderen. Minder congestie zal ook ten goede komen aan het bovengrondse openbaar vervoer, dat stipter zal zijn;

- de CO2-uitstoot in de transportsector te verminderen, rekening houdend met het feit dat de sector van het wegvervoer verantwoordelijk is voor [meer dan een kwart](#) van de broeikasgasemissies in het Brussels Gewest. Dieselauto's, [geen oplossing](#) voor het verminderen van de CO2-uitstoot en extra schadelijk inzake luchtvervuiling - moeten tegen 2025 een rijverbod krijgen in Brussel;
- het bevorderen van wandelen en fietsen, met een positief effect op de gezondheid en het levenskwaliteit, door hen meer plaats in de publieke ruimte toe te bedelen;
- de invoering van mobiliteit op maat, zoals gedeelde elektrische auto's, versnellen.

De uitvoering van een dergelijke maatregel is zowel vanuit technisch als vanuit sociaal oogpunt absoluut mogelijk.

- Een "emissievrije zone" in Brussel is verenigbaar met de Europese wetgeving, zoals blijkt uit de voorbeelden van andere Europese steden en de [richtlijnen](#) van de Europese Commissie over duurzame stedelijke mobiliteit.
- Sociaal beleid kan deze overgang vergemakkelijken. Bonussen zoals "Bruxell'Air" kunnen burgers belonen die hun privé-auto opgeven ten voordele van de fiets, het openbaar vervoer en lichte, gedeelde en elektrische auto's. Deze premie kan worden verhoogd dankzij een groter fonds dat gedeeltelijk door de automobieliindustrie wordt gefinancierd. Dit type bonus heeft zijn waarde bewezen in Parijs en Londen.
- Er kunnen uitzonderingsregels worden opgesteld voor inwoners van het Brussels Gewest, die het meest te lijden hebben onder de luchtvervuiling, maar er slechts gedeeltelijk verantwoordelijk voor zijn. In Madrid, bijvoorbeeld, mogen alleen inwoners en hun gasten, evenals voertuigen zonder uitstoot, op straat parkeren.
- Er kunnen ook gerichte en tijdelijke vrijstellingen worden vastgesteld om rekening te houden met de specifieke behoeften van handelaren in het gebied (toegankelijkheid, levering van bepaalde producten, ambulances, enz.). Deze worden al gehanteerd in Madrid en Londen, en ook bij de huidige LEZ in Brussel.
- Er zijn vele voorbeelden die aantonen dat de lokale economie baat heeft bij dit soort maatregelen. Uit een [studie](#) blijkt bijvoorbeeld dat de detailhandelaren in Madrid hun omzet niet hebben zien dalen en dat zij recent zelfs een [burgerbeweging](#) op gang hebben gebracht om hun emissiearme zone te verdedigen.

Het is hoog tijd om de Brusselaars te beschermen tegen luchtvervuiling en hen een betere levenskwaliteit te garanderen. Brussel kan het voorbeeld van andere grote Europese steden volgen en een tijdschema vooropstellen voor de overgang naar een emissievrije hoofdstad.

Met vriendelijke groeten,

William Todts
Directeur van de Europese Federatie "Transport & Environment"



Joeri Thijs
Woordvoerder & expert mobiliteit en luchtvervuiling, Greenpeace België



Danny Jacobs
Algemeen directeur, Bond Beter Leefmilieu

