

26. OPINIEPEILING INZAKE LUCHTVERVUILING IN BRUSSEL

1. Inleiding

In het kader van de voorbereiding van het opstellen van een gewestelijk plan voor de bescherming van de luchtkwaliteit, werd in juli 1998 een opiniepeiling over de luchtverontreiniging in Brussel gehouden. Bedoeling hiervan was de openbare opinie over deze materie te kennen, de motiveringen en prioriteiten van de burger inzake de luchtkwaliteit in Brussel.

2. Methodologie en steekproefgroep

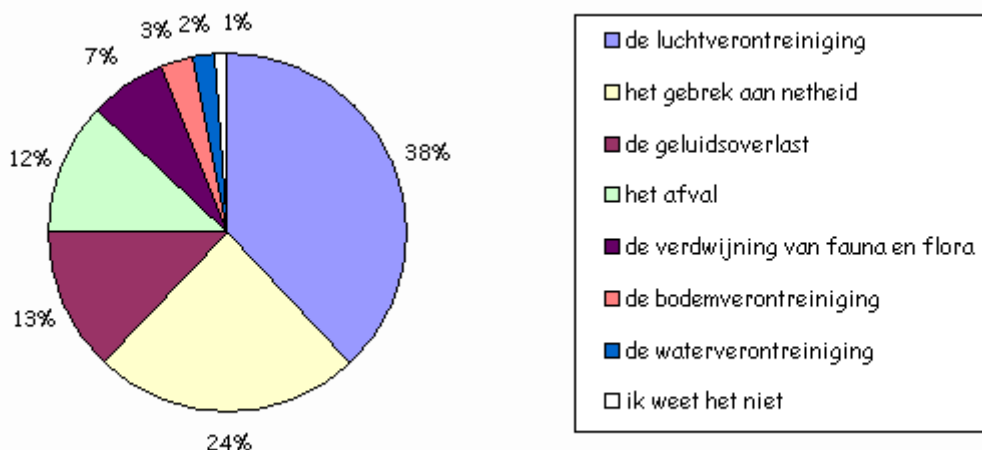
De opiniepeiling werd gevoerd met behulp van het CATI-systeem (Computer Assisted Telephone Interviewing). Dit systeem staat een onmiddellijke codering toe van de antwoorden die telefonisch gegeven worden op basis van een vooraf opgestelde vragenlijst. De gebruikte vragenlijst is een gestructureerde vragenlijst met hoofdzakelijk gesloten vragen (meerkeuzevragen). De peiling werd uitgevoerd bij 1 300 personen waarvan 1 000 woonachtig in Brussel en 300 pendelaars. Deze personen werden bij loting gekozen, op basis van louter toeval.

De bevraagde groep dekt de verschillende leeftijdsklassen vanaf 18 jaar en bestaat uit 47 % mannen en 53% vrouwen. 65% van deze groep behoort tot de actieve bevolking (54% bij de inwoners). Ongeveer één persoon op de twee gebruikt meestal de wagen om zich te verplaatsen.

3. Prioritaire milieuproblemen

De peiling werd voorgesteld als een opiniepeiling over het leefmilieu in Brussel in het algemeen en niet over de luchtkwaliteit in het bijzonder. Dit om de antwoorden niet te beïnvloeden.

Figuur 26.1 : Verdeling van de antwoorden op de vraag : "Wat is het meest zorgwekkende milieuprobleem in Brussel?".



Meer dan een derde van de ondervraagde personen (38%) vindt de luchtverontreiniging het dringendste milieuprobleem in Brussel. Voor ongeveer een kwart van de personen (24%) vinden het gebrek aan netheid: het dringendste probleem onder hen; vooral 65-plussers en laaggeschoolden. Voor 13% is het de geluidshinder, voor 12% het afval, voor 7% het verdwijnen van fauna en flora, 3% de bodemverontreiniging en 2% de waterverontreiniging.

Ter vergelijking: ook uit het openbaar onderzoek dat begin 1999 gevoerd werd in het kader van de bestrijding van de geluidshinder bleek dat de luchtverontreiniging door een vierde van de ondervraagde personen (25% van de antwoorden) als het belangrijkste milieuprobleem beschouwd werd, nog vóór de

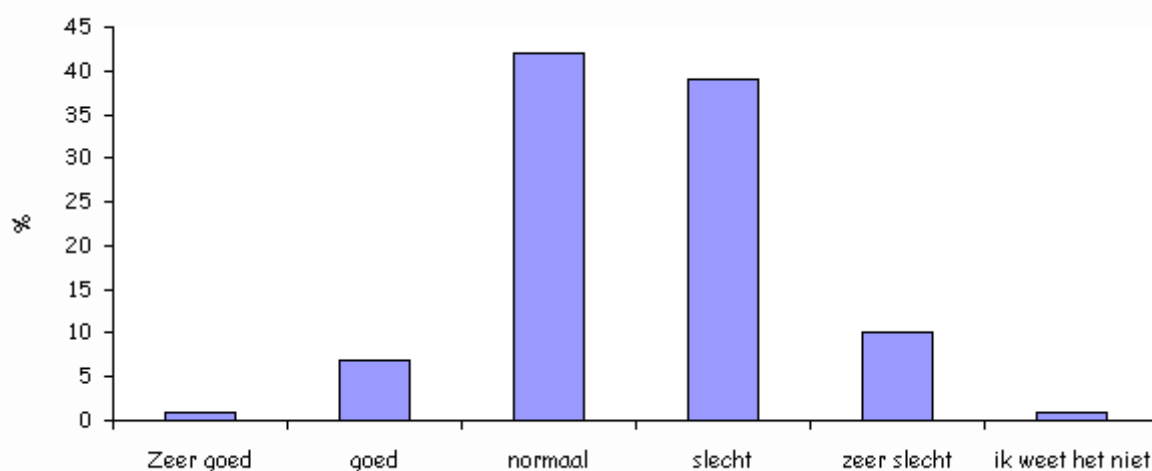
geluidshinder (24% van de antwoorden). Vervolgens kwamen het gebrek aan openbare netheid (22%), het probleem van de afvalverwerking (14%) en het tekort aan groene ruimten (10%). Op de laatste plaats kwam de waterverontreiniging.

Het probleem van de luchtverontreiniging is dus de belangrijkste bekommernis van de Brusselaars op milieuvlak. Dit wordt bevestigd door de antwoorden op een andere vraag van de gevoerde peiling: 84% van de ondervraagde personen geeft toe dat zij zeer of toch in zekere mate bezorgd zijn over de luchtkwaliteit in Brussel.

4. Kwaliteit en verontreiniging van de lucht

Zoals blijkt uit de grafiek hieronder is de helft van de ondervraagde personen (49%) van oordeel dat de luchtkwaliteit in Brussel slecht tot zeer slecht is (vooral vrouwen en pendelaars zijn deze mening toegedaan).

Figuur 26.2 : Verdeling van de antwoorden op de vraag : "Hoe beschrijft u de luchtkwaliteit in Brussel?"



Uit een analyse van de antwoorden op de vraag "waaraan denkt u op de 1ste plaats als men het heeft over luchtverontreiniging?" blijkt dat men daarbij op de 1ste plaats denkt aan wat men ruikt (slechte geuren) (28%) en op de 2de en de 3de plaats aan de gezondheidsproblemen op korte termijn (22%) en op langere termijn (19%). Vervolgens komen de associatie met wat men ziet en, op de laatste plaats, de associatie met wat men ervaart.

Meer dan drie vierde van de respondenten (80%) vindt dat men onvoldoende informatie krijgt over de luchtkwaliteit. In deze groep vooral jongeren en pendelaars.

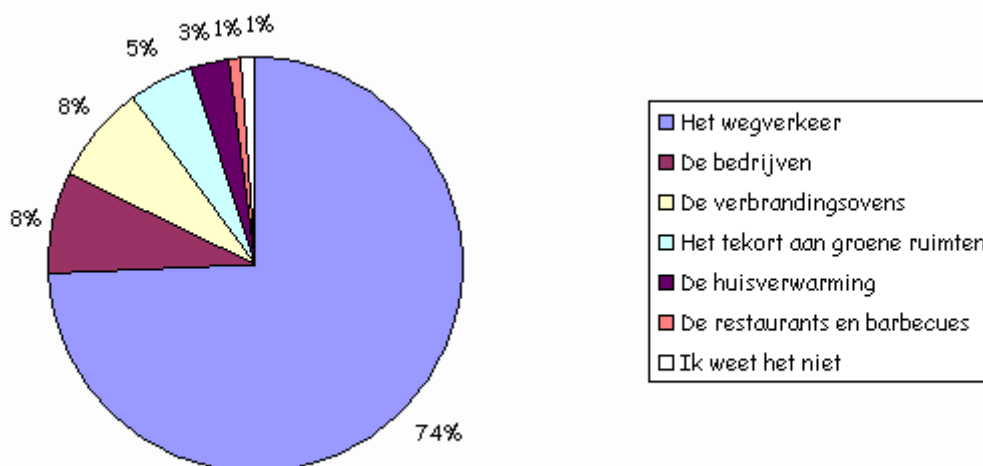
Aan de hand van twee gestelde vragen kan men de ervaring van de bevolking op dit vlak vergelijken met de feitelijke realiteit. 79% van de ondervraagde personen is van oordeel dat de luchtkwaliteit slechter is in de zomer dan in de winter. In werkelijkheid zijn de gemiddelde concentratieniveaus van de pollutanten - met uitzondering van ozon en NH₃ - hoger in de winter dan in de zomer. In de winterperiode is er immers een stijging van de emissies tengevolge van het energieverbruik, onder meer voor huishoudelijke verwarming, en als gevolg van een groter aantal periodes die ongunstig zijn voor de verspreiding van de pollutanten.

Een verklaring voor deze tegenstrijdigheid tussen wat men ervaart en de werkelijkheid is waarschijnlijk het feit dat ozon momenteel de enigste pollutant is waarvoor een berichtgeving naar de bevolking toe verplicht is als de concentraties in de omgevingslucht een vooraf vastgesteld niveau overschrijden (informatiedrempelwaarde). De bevolking wordt dus extra gesensibiliseerd op het vlak van deze pollutant, vooral in de zomerperiode, de periode waarin de concentraties ozon het hoogst zijn en ook de periode waarin deze enquête gevoerd werd.

Zoals blijkt uit de grafiek hieronder is voor drie vierde van de ondervraagde personen (75%) het wegverkeer de belangrijkste oorzaak voor de luchtverontreiniging in Brussel. Daarna volgen, met een grote

achterstand, de bedrijven en de verbrandingsovens: voor slechts 8% van de respondenten zijn de bedrijven of de verbrandingsovens de belangrijkste oorzaak van de luchtverontreiniging. Het gebrek aan groene ruimten is de belangrijkste oorzaak voor 5% van de respondenten, de verwarming van de woningen is dit voor 3% van hen en de restaurants en barbecues zijn dit voor 1% van de ondervraagde personen.

Figuur 26.3 : Verdeling van de antwoorden op de vraag : "Wat is de belangrijkste oorzaak van de luchtverontreiniging in Brussel?"



Volgens de cijfers van de luchtkwaliteit in 1997 vormt het wegvervoer de belangrijkste oorzaak van de emissies van CO (87%), NH₃-(84%), PAK's (89%), NO_x (58%), lood (69%) en koper (64%). Het wegvervoer is ook verantwoordelijk voor 48% van de NMVOS. Deze sector mag dus beschouwd worden als de belangrijkste luchtvervuiler, wat ook de mening is van een groot deel van de respondenten. Belangrijk om weten is dat 81% van de huishoudens uit de steekproef beschikt over een wagen en 27% zelfs twee wagens of meer heeft.

De industriële processen, waaronder de afvalverbrandingsovens, zijn de grootste verantwoordelijken voor de emissie van dioxines (65%), CH₄ (65%) en een aantal zware metalen: chroom (79%), cadmium (87%) en kwik (94%).

De respondenten onderschatten daarentegen de niet onbelangrijke bijdrage van de huisverwarming aan de luchtverontreiniging: slechts 15% is van oordeel dat huisverwarming de 3de oorzaak vormt van de luchtverontreiniging, na het tekort aan groene ruimten (21% is van oordeel dat dit de derde oorzaak vormt).

Volgens de gegevens van 1997 is de verwarming van de woningen verantwoordelijk voor 53% van de emissies van SO_x, 51% van de emissies van CO₂, 47% van de emissies van N₂O en 45% van de emissies van stofdeeltjes. 70% van de arseenemissies en 47% van de seleniumemissies zijn toe te schrijven aan de huisverwarming. Vooral het gebruik van kolen vormt hier de belangrijkste oorzaak van deze aanzienlijke zwavel- en arseenemissies. Verwarming met kolen draagt ook bij tot de emissies van chroom, koper, nikkel en lood. Bijna 30% van het totale aantal dioxine-emissies (voor alle sectoren samen) is afkomstig van de verbranding van hout voor huishoudelijke verwarming (open haarden, houtkachels...). Hout gebruikt voor huisverwarming is ook verantwoordelijk voor de emissies van aromatische polycyclische koolwaterstoffen (HAP's). Het feit dat de enquête in de zomerperiode gevoerd werd heeft waarschijnlijk bijgedragen tot de onderschatting van de luchtverontreiniging door huishoudelijke verwarming.

Opmerkelijk is het belang dat de ondervraagde personen geven aan het gebrek aan groene ruimten in het kader van de problematiek van de luchtverontreiniging.

5.Houding ten aanzien van de maatregelen die genomen moeten worden

De ondervraagde personen zijn doorgaans bereid om ook persoonlijk een aantal regels in acht te nemen voor

een verbetering van de luchtkwaliteit in Brussel. De meest aanvaarde maatregelen zijn:

- De uitlaatgassen van de wagen laten testen en afstellen bij ieder onderhoud (81% is volledig bereid)
- De snelheidsbeperkingen respecteren en agressief rijgedrag vermijden (73% verklaart zich volledig bereid).
- De helft van de personen is volledig bereid om te investeren in een verwarming met beter rendement en 44 % is volledig bereid om de temperatuur in de woning te verlagen.
- De minst aanvaarde maatregel is meer betalen voor de autobrandstof ter financiering van de bestrijding van de luchtverontreiniging (slechts 24% is volledig bereid deze maatregel te respecteren).

De meest populaire maatregelen zijn:

- Economische aanmoedigingsmaatregelen zoals het promoten van de aankoop van een milieuvriendelijker wagen of een subsidie voor de aankoop van hoogrendementsketels (90% van de personen gaat akkoord met deze maatregelen).
- Openbare investeringen zoals de uitbreiding van wegen en infrastructuur voor fietsers, de uitbreiding van verkeersvrije zones in de stad of de investering in wetenschappelijk onderzoek voor een betere controle van de omgevingslucht (90% van de personen gaat akkoord met elk van deze maatregelen).
- Maatregelen op het vlak van informatie en sensibilisering, zoals het voortdurend inlichten van de bevolking over de kwaliteit van de lucht.

De minst populaire maatregelen zijn die op fiscaal vlak, hoewel toch nog ongeveer de helft van de personen het eens is met deze maatregelen.

Bij de juridische maatregelen stelt men vast dat de maatregelen die voorgesteld worden in verband met de toegang tot de stad voor wagens niet populair zijn. De maatregelen in verband met de woningen in de stad zijn daarentegen wel populair. Zoals het verbod van bepaalde solventen in verfproducten (84% van de personen is het eens met deze maatregel) of een strengere reglementering voor de opslag van verontreinigende producten in de garage van de woning (81%° akkoord). Dit laatste punt stelt de vraag aan de orde van de binnenhuisverontreiniging van de binnenlucht. De bewustwording op dit vlak is van relatief recente datum. De analyse en behandeling van dit gegeven zijn momenteel in volle ontwikkeling.

Bronnen

1. *Opiniepeiling inzake luchtvervuiling in Brussel ; Dimarso ; Augustus 1998*

Andere fiches in verband hiermee

Schriftje Lucht - basisgegevens voor het plan

- 1. Het DPSIR-model : voor een geïntegreerde aanpak van de bescherming van de luchtkwaliteit
- 2. Vaststellingen
- 25. Afstand tot de doelstellingen : luchtkwaliteit en emissies
- 40. De luchtkwaliteitsnormen van de WereldGezondheidsOrganisatie
- 41. Indexen voor de luchtkwaliteit in Brussel
- 43. Synthese van de atmosferische emissies in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- 47. Panel van milieu-indicatoren voor duurzame ontwikkeling in het BHG
- 59. De bescherming van de luchtkwaliteit

Auteur(s) van de fiche

YOURASSOWSKY Catherine

