

Brussel'air

Maatregelen ter bestrijding van luchtverontreiniging door autoverkeer

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Gezamenlijke coördinatie van de Minister van Leefmilieu en de Minister van Mobiliteit:
Evelyne Huytebroeck en Pascal Smet

Inhoudstafel

Brussel'air in een notendop.....	3
I – BESCHRIJVING VAN DE UITDAGINGEN EN DE DOELSTELINGEN VAN HET PLAN... 4	4
1 – De uitdagingen met betrekking tot luchtverontreiniging.....	4
2 - Noodzaak om de verontreiniging door autoverkeer aan te pakken.....	7
3 - Het wettelijk kader.....	8
II – NOODPLAN (GERICHTE MAATREGELLEN).....	10
I – Verontreinigingspieken.....	11
II – De BelATMO-index.....	13
III – Uitwerking van een noodplan.....	15
3.1. Mechanisme voor de inwerkingstelling van het noodplan.....	15
3.2. Begeleidingsmaatregelen.....	20
3.3 Extra aanbod aan “alternatief vervoer”.....	21
3.4 Extra overstapparkings.....	22
III – STRUCTURELE MAATREGELLEN.....	23
I - Parkeerbeleid.....	24
1 – Beleid inzake regeling van het parkeren op het wegennet.....	24
2 – Parkeerbeleid « buiten het wegennet ».....	28
3. Betere ontsluiting van de bestaande parkings.....	28
4.- Verdere uitbouw van de overstapparkings.....	29
5 - Parkings specifiek voor vrachtwagens.....	29
II – Beleid Vervoersplannen.....	30
III – Bevorderen van de intermodaliteit.....	32
IV – Bestrijding van het gebruik van de meest verontreinigende voertuigen.....	34
4.1. – Fiscale stimulansen.....	35
4.2. « Brussel’ Air »-premie.....	36
4.3. – De aankoop van propere voertuigen bevoordelen.....	36
V – Begeleiding bij de uitvoering van de maatregelen.....	38
1 – Evaluatie van de uitvoering van de maatregelen.....	38
2 – Deelname van het publiek aan de ontwikkeling van het kader van de luchtverontreiniging door het autoverkeer.....	38
3 – Mobiris-centrum.....	38
BIJLAGE.....	40

Brussel'air in een notendop

Luchtverontreiniging vormt een rechtstreekse bedreiging voor onze gezondheid en berokkent globaal genomen schade aan ons leefmilieu en leefklimaat. De transportsector is de belangrijkste bron van emissie van de meest onrustbarende verontreinigende stoffen, fijne deeltjes en stikstofoxiden.

Fijne deeltjes zijn volgens de recentste werkzaamheden van de Europese Commissie verantwoordelijk voor een verlies aan levensverwachting van 13 maanden in België en voor 1.100 voortijdige sterfgevallen in Brussel.

Net als andere steden, met name Rome, Londen of Stockholm, moet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de mechanismen ter bestrijding van luchtverontreiniging door autoverkeer versterken.

Het Gewest heeft daartoe in 2002 een Lucht-Klimaatplan opgesteld, dat met name past in het institutioneel en wettelijk kader dat de gewestelijke overheden verplicht om een programma voor de vermindering van de luchtverontreiniging te implementeren. Dit luchtplan heeft betrekking op een reeks actielijnen, waarvan sommige zijn opgestart.

Het komt erop aan de implementatie van de operationele acties voort te zetten en vooral te versterken om de luchtkwaliteit en het leefklimaat van de Brusselaars echt te verbeteren. De Minister van Leefmilieu en de Minister van Mobiliteit hebben besloten om hun acties in dit verband te coördineren.

Het Brussel'air wil deze synergie tot uitdrukking brengen.

Het bevat de prioritaire structurele acties die moeten worden versterkt en tot een goed einde moeten worden gebracht:

- De eerste actie betreft het parkeerbeleid. De vermindering van de verkeerslast veronderstelt met name het regelen en het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg;
- De tweede maatregel heeft betrekking op de bedrijfsverplaatsingsplannen. Het komt erop aan de bedrijfsacties voort te zetten en aanzienlijke resultaten in termen van rationalisering van de verplaatsingen en modale transfer te waarborgen;
- De derde actielijn is bevorderlijk voor intermodaliteit. De uitbreiding van het openbaar-vervoeraanbod (in termen van rijtijden, frequentie, capaciteit, ...) maar tevens de ontwikkeling van andere modi zijn beslist een prioriteit in de strijd tegen luchtverontreiniging;
- De strijd tegen het gebruik van de meest verontreinigende voertuigen wil de vervanging van het oudste autopark en dus het meest verontreinigende door milieuvriendelijkere voertuigen versnellen.

Brussel'air heeft tevens betrekking op het uitwerken van noodmaatregelen bij verontreinigingspieken. Het plan bepaalt de beginselen voor het opstarten van gerichte acties om de aangekondigde piek te voorkomen. Afhankelijk van de sterkte van de verwachte verontreinigingspiek gaan de maatregelen van informeren bij minder sterke pieken tot verkeersbeperringsmaatregelen bij sterkere pieken. De voorziening gaat gepaard met maatregelen voor de uitbreiding van het openbaar-vervoeraanbod en gratis reizen met het openbaar vervoer. Deze maatregelen betreffen vooral verontreinigingspieken in de winterperiode.

De uitvoering van deze maatregelen impliceren overleg met verschillende instanties zoals er zijn: de gemeentelijke overheden, de politiediensten, de administraties, de andere gewesten, het Federaal niveau, de MIVB...

I – BESCHRIJVING VAN DE UITDAGINGEN EN DE DOELSTELINGEN VAN HET PLAN

Luchtverontreiniging bedreigt en schaadt ontegenzeggelijk ons leefmilieu en leefklimaat. Autoverkeer is een van de voornaamste bronnen van emissie van luchtverontreinigende stoffen.

Het autoverkeer in onze stad neemt almaar toe. Jaar na jaar worden er op het grondgebied van ons Gewest meer kilometers per auto afgelegd. De grote invalswegen en doorgangssassen van het Gewest hebben hun saturatiepunt bereikt en de secundaire wegen worden almaar meer gebruikt. De voortdurende verkeersdruk op de stad en haar wijken verslechtert globaal genomen het leefklimaat van de Brusselse bevolking. Bovendien weegt de congestie van het verkeer op eenieders mobiliteit in de stad, die van de bevolking én die van de bedrijven.

De verkeerslast beperkt de prestaties van het openbaar-vervoeraanbod. De voor auto's bestemde infrastructuren monopoliseren de openbare ruimte ten nadele van de andere verplaatsingsmodi die meer plaats laten voor samenhangendheid. Door de parkeerplaatsen op de openbare weg is er minder plaats voor trottoirs of ruimten voor voetgangers, door de straten van de rustige wijken rijdt voortdurend doorgaand verkeer, ...

Tot slot is het autoverkeer de oorzaak van het veiligheidsprobleem, voornamelijk ten opzichte van de zwakste weggebruikers (wandelen, fietsen, ...).

De strijd tegen de luchtverontreiniging veronderstelt met name gedragsveranderingen bij het gebruik van de auto. Het is van belang dat de verkeerslast wordt verminderd, het aanbod aan alternatieven met het openbaar vervoer wordt uitgebreid, het gebruik van zachte modi (lopen, de fiets, ...) wordt aangemoedigd en het wagenpark door milieuvriendelijkere voertuigen wordt vervangen, enz.

De Minister van Leefmilieu en de Minister van Mobiliteit slaan de handen in elkaar om de implementatie van blijvende structurele maatregelen ter bestrijding van de luchtverontreiniging door autoverkeer te operationaliseren en te versterken.

Naar het voorbeeld van sommige Europese steden moet Brussel zich voorzien van drastische maatregelen die de verbetering van de luchtkwaliteit en het leefklimaat in het algemeen beogen.

1 – De uitdagingen met betrekking tot luchtverontreiniging

Door de hoge bevolkingsdichtheid en industrialiseringsgraad is de driehoek die door Vlaanderen-Brussel, het zuiden van Nederland en de Ruhr wordt gevormd, samen met het bekken van Milaan en de streek van Shangai een van de gebieden in de wereld waar de luchtverontreiniging het hoogst is.

De inwoners van Brussel, dat in het centrum van deze zone gelegen is, worden via de lucht die ze inademen aan zeer hoge concentraties van verontreinigende stoffen blootgesteld.

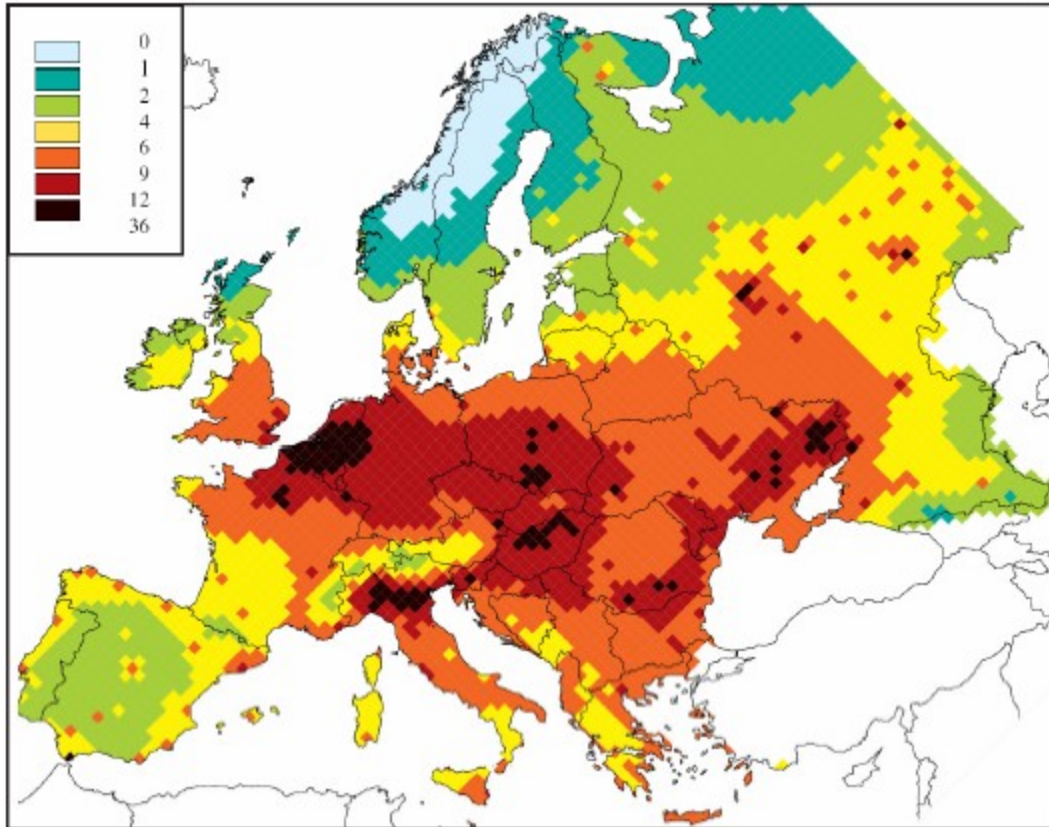
Gevolgen van luchtverontreiniging

Luchtverontreiniging vormt een reële bedreiging voor de blootgestelde populaties. Ze is verantwoordelijk voor de toename van de frequentie en de ernst van respiratoire problemen (bronchitis, ...), het aantal astmalijders of mensen met chronische respiratoire problemen en het aantal mensen dat in het ziekenhuis moet worden opgenomen. België telt jaarlijks 10.000 voortijdige sterfgevallen, voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn dat er meer dan 1.100 per jaar¹.

¹ AEA technology Environment Plc (voor rekening van de Europese Commissie), CAFE Baseline Analyst 2000 to 2020, januari 2005.

Onderstaande kaart² illustreert de daling van de levensverwachting in Europa in 2000 te wijten aan fijne deeltjes

Loss in life expectancy attributable to exposure to fine particulate matter - 2000



Loss in statistical life expectancy that can be attributed to the identified anthropogenic contribution to PM_{2.5} (months), for the emissions of the year 2000. Calculation results for the meteorological conditions of 1997.

Source: IIASA

Bovendien tast luchtverontreiniging eveneens de ecosystemen en bijgevolg de hele voedselketen aan, evenals het vastgoedpatrimonium in de stad.

De impact van sommige luchtverontreinigende stoffen is overigens niet plaatselijk maar wel planetair. Dit geldt voor CO₂-emissies die het broeikas effect en de opwarming van de aarde in de hand werken of voor de gassen die de ozonlaag vernietigen.

Voornaamste bronnen van luchtverontreiniging

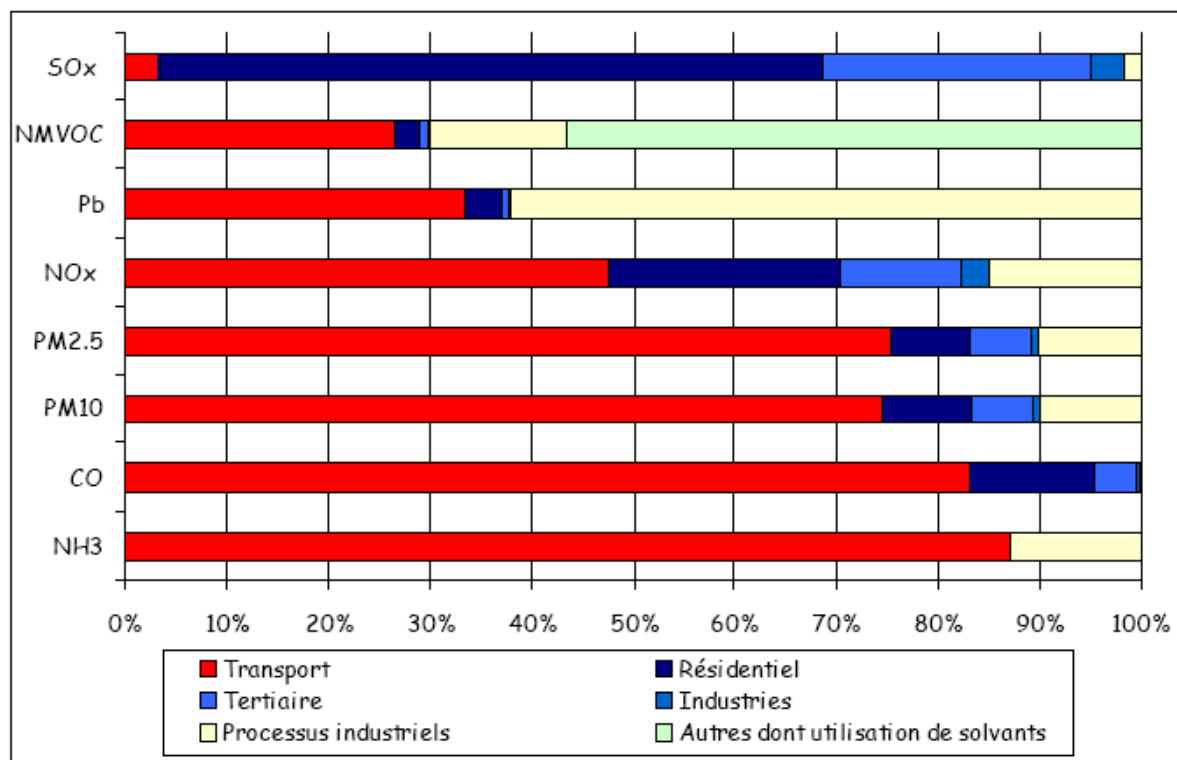
De voornaamste verontreinigende stoffen die de gezondheid van de populaties lokaal bedreigen zijn microdeeltjes (PM), stof en roet, in het bijzonder met kleine diameter, PM_{2.5}, die diep in de luchtwegen doordringen, evenals stikstofoxiden (NO_x) en ozon (O₃).

De andere verontreinigende stoffen die in geringere hoeveelheid in onze lucht aanwezig zijn, zijn met name zwavel (SO), lood (Pb), ammoniak (NH₃), kooldioxide (CO), vluchtige organische stoffen (VOS), enz.

Onderstaande figuur³ illustreert het aandeel van de emissies van deze verontreinigende stoffen per sector.

Figuur: Aandeel van de verschillende activiteiten in de emissies in de lucht, 2003

Figure : Part de la responsabilité des différentes activités dans les émissions atmosphériques, 2003



Het aandeel van de transportsector is erg groot, vooral dat van fijne deeltjes (PM) en stikstofoxiden (NOx) die de belangrijkste verontreinigende stoffen zijn. De transportsector wordt in Europa en in België gekenmerkt door een aanzienlijke groei (uitbreiding van het park, toename van het aantal afgelegde kilometers, van het gemiddeld gewicht van de voertuigen, ...) en men verwacht tot wel 70% toename van het goederentransport tegen 2020.

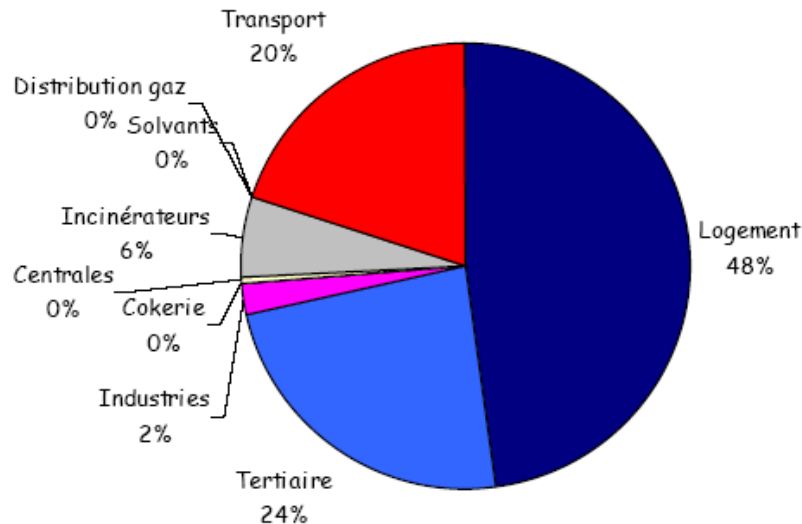
De tertiaire en residentiële sector nemen eveneens een aanzienlijk aandeel voor hun rekening in het algemeen maar voornamelijk op het vlak van de broeikasgassen. Onderstaande figuur⁴ illustreert:

Figuur: Aandeel van de sectoren in de reële CO₂-emissies in 2003

Transport	20%
Gasdistributie	0%
Solventen	0%
Verbrandingsovens	6%
Centrales	0%
Cokesfabriek	0%
Industrieën	2%
Tertiaire sector	24%
Huisvesting	48%

3 BIM, verslag « Lucht en transport », 2006, bladzijde 88.

4 Idem, bladzijde 89

Figure : Part des secteurs dans les émissions réelles de CO₂ en 2003

2 - Noodzaak om de verontreiniging door autoverkeer aan te pakken

Om voor de hand liggende redenen –de volksgezondheid, het leefmilieu maar ook het leefklimaat van de Brusselaars - moet de overheid iets doen aan de twee belangrijkste bronnen van luchtverontreiniging in Brussel zijnde transport en het energieverbruik in gebouwen.

De Minister van Energie heeft een reeks maatregelen getroffen om de emissies die het gevolg zijn van het energieverbruik in de gebouwen van de residentiële en tertiaire sector te verminderen (premies voor de isolatie van gebouwen, premies voor performante verwarmingssystemen, ordonnantie betreffende de energieprestatie van gebouwen ...).

Het gaat erom de voorziening aan te vullen met structurele maatregelen om de luchtverontreiniging door autoverkeer te verminderen.

Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, GOP, streeft naar een vermindering van de verkeerslast met 20% om te voldoen aan de milieudoelstellingen, waaronder deze waartoe het Gewest zich in het kader van het Protocol van Kyoto verbonden heeft.

Het Gewest heeft in 2002 een « plan voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit en de strijd tegen de opwarming van de aarde » opgesteld. Dit plan bevat een belangrijk luik dat gewijd is aan de transportmaatregelen en de voornaamste actielijnen beschrijft.

Deze doelstellingen en tendensen moeten worden toegepast. De Minister van Milieu en de Minister van Mobiliteit, die beiden betrokken zijn bij deze maatregelen, hebben besloten om hun acties te coördineren teneinde het operationeel potentieel van de implementatie van deze maatregelen te versterken. De daaruit voortvloeiende **synergie** is de **motor voor de operationele implementatie** van de maatregelen ter bestrijding van luchtverontreiniging door autoverkeer.

Voormelde synergie tussen beide Ministers komt tot uiting in het Brussel'air-plan. Dit plan identificeert de prioriteiten en de implementatiemiddelen voor de maatregelen, waarvan sommige al zijn opgestart.

Het beginsel bestaat erin om van Brussel een **EMISSIEARME ZONE** (Low emission zone) te maken, door zich hoofdzakelijk toe te spitsen op de blijvende structurele maatregelen:

- het parkeerbeleid;
- de verplaatsingsplannen van de bedrijven;

- het intermodaliteitsbeleid;
- de strijd tegen het gebruik van de meest verontreinigende voertuigen.

Bovendien legt Brussel'air eveneens de beginselen voor een noodplan bij verontreinigingspieken vast.

Brussel'air wil dus de basis zijn die de operationalisering van al deze maatregelen coördineert.

3 - Het wettelijk kader

Beginselen:

De Europese reglementering legt de Lidstaten luchtkwaliteitsniveaus op. Kaderrichtlijn 96/62 betreffende de luchtkwaliteit en de dochterrichtlijnen die ze tenuitvoer leggen, bepalen grenswaarden en alarmdrempels per type van verontreinigende stof. Ze hebben hoofdzakelijk betrekking op stikstofdioxide (NO₂), fijne deeltjes (PM 10) en ozon (O₃).

Deze maatregelen zijn sinds 1 januari 2005 van kracht. Op deze datum worden de Lidstaten verondersteld een plan voor de structurele strijd tegen luchtverontreiniging te hebben om de naleving van de grenswaarden te waarborgen, evenals een crisisplan voor als er gevaar bestaat voor verontreinigingspieken, nl. overschrijding van de grenswaarden en alarmdrempels. Deze maatregelen bepalen eveneens dat de overheid bij overschrijding van de alarmdrempels, een minimum aan informatie over de luchtkwaliteit aan de bevolking moet doorgeven.

Deze maatregelen zijn omgezet in de ordonnantie betreffende de luchtkwaliteit van 25 maart 1999.

Het Protocol van Kyoto, dat in het kader van de akkoorden van Oostende (maart 2003) in CO₂-doelstellingen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is omgezet en het Verdrag van Wenen met betrekking tot de ozonlaag leggen het Gewest eveneens verplichtingen op.

Tot slot bepaalt het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GOP) dat het autoverkeer tegen 2010 met 20% moet verminderen, om de milieudoelstellingen van het Gewest te halen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft in 2002 een « Plan voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit en de strijd tegen de opwarming van de aarde », het zogenaamde Lucht-Klimaatplan opgesteld. Dit plan zet in 80 voorschriften de beginselen van de structurele maatregelen uiteen, die voornamelijk op het gebied van energieverbruik en transport moeten worden toegepast.

Bij overschrijding wordt de bevolking op de hoogte gebracht via de informatievoorziening ontwikkeld in het kader van het IRCEL-samenwerkingsakkoord. IRCEL verspreidt de informatie in functie van de beoordeling van de overschrijdingsrisico's.

De vastgelegde waarden

De verontreinigende stoffen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de winter de opgelegde drempels plaatselijk bij verontreinigingspieken overschrijden, zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende stofdeeltjes (PM₁₀). De andere verontreinigende stoffen overschrijden de opgelegde drempels niet.

Een grenswaarde is een niveau dat op basis van de wetenschappelijke kennis is vastgelegd, teneinde de schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en/of voor het milieu in zijn geheel te voorkomen, te verhinderen of te verminderen, binnen een bepaalde termijn en dat eenmaal bereikt, niet mag worden overschreden.

Voor NO₂ legt de richtlijn twee grenswaarden op. Beide waarden moeten vanaf 1 januari 2010 worden

nageleefd:

- 200 µg/m³ als uurwaarde; mag niet meer dan 18 maal per jaar worden overschreden;
- 40 µg/m³ als gemiddelde jaarwaarde.

Voor de PM₁₀ legt de richtlijn twee grenswaarden op. Beide waarden moeten vanaf 1 januari 2005 worden nageleefd:

- 50 µg/m³ als dagwaarde; mag niet meer dan 35 maal per jaar worden overschreden;
- 40 µg/m³ als gemiddelde jaarwaarde.

De twee waarden die vanaf 1 januari 2010 moeten worden nageleefd:

- 50 µg/m³ als dagwaarde; mag niet meer dan 7 maal per jaar worden overschreden;
- 20 µg/m³ als gemiddelde jaarwaarde

Voor ozon bedraagt de grenswaarde vanaf 1 januari 2010 gemiddeld 125µg/m³ over 8 uur met 25 overschrijdingen per jaar.

Een alarmdrempel is een niveau waarboven een korststondige blootstelling risico's voor de gezondheid van de mens inhoudt en bij overschrijding waarvan de Lidstaten onmiddellijk maatregelen moeten treffen overeenkomstig Richtlijn 96/62/EG. De alarmdrempel is bereikt als men NO₂-concentraties van meer dan 400 µg/m³ gedurende 3 opeenvolgende uren voorziet (gemeten in minstens 2 meetstations in Brussel behalve het station Kunst-Wet, omdat het op minder dan 25 m van een kruispunt ligt).

De minimuminformatie die aan de bevolking moet worden verstrekt bij overschrijding van de alarmdrempel voor stikstofdioxide bevat op zijn minst volgende gegevens:

- datum, tijdstip en plaats van het incident en reden van de overschrijding (indien bekend);
- vooruitzichten;
- evolutie van de concentratie (verbetering, stabilisering of verergering),
- oorzaak van de voorziene wijziging;
- betrokken geografische zone;
- duur van de overschrijding;
- type van populatie dat door de overschrijding kan worden getroffen;
- door de betrokken gevoeliger bevolking te treffen voorzorgsmaatregelen.

Tunnelbesluit

Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 22 december 1994 betreffende de luchtkwaliteit in verkeerstunnels aangevuld door de omzendbrief van 9 januari 1997 betreffende de toepassing van dit besluit.

II – NOODPLAN (GERICHTE MAATREGELLEN)

DOELSTELLING:

Structurele maatregelen ter bestrijding van de luchtverontreiniging door autoverkeer zijn dan wel onmisbaar om de luchtkwaliteit in het Gewest duurzaam te verbeteren, feit blijft dat bij luchtverontreinigingspieken gerichte noodmaatregelen moeten worden geïmplementeerd.

Doel van deze crisismaatregelen is de verkeersemisssies onmiddellijk te verminderen. Deze maatregelen hebben betrekking op de rijsnelheid van de voertuigen en de verkeersbeperking in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bovendien hebben deze maatregelen, waarvan de kortetermijnevolgen voor het milieu beperkt zijn, een aanzienlijk sensibilisatievermogen t.a.v. het probleem van de luchtverontreiniging en individueel verplaatsingsgedrag.

Ten slotte moet het Gewest krachtens de bepalingen van richtlijn 96/62/EG en de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de luchtkwaliteit een noodplan opstellen met de maatregelen die bij gevaar voor verontreinigingspieken moeten worden getroffen.

1 – Verontreinigingspieken

1. Plotse verhoogde concentraties van verontreinigende stoffen in onze lucht

Er komen voortdurend verontreinigende stoffen in de lucht terecht en de emissie in ons Gewest neemt zelfs toe. De verontreinigende stoffen concentreren zich in de lucht die we inademen en berokkenen schade aan het algemeen leefklimaat.

Onder invloed van bepaalde weersomstandigheden bereiken sommige concentraties gedurende een korte periode (enkele uren, enkele dagen) zeer hoge niveaus. Men spreekt dan van **verontreinigingspieken**.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen verontreinigingspieken tijdens de winter en verontreinigingspieken tijdens de zomer.

's Winters worden deze pollutie-evenementen gegenereerd door weersomstandigheden die ongunstig zijn voor de dispersie van de verontreinigende stoffen. Bij zwakke wind is de dispersie van de verontreinigende stoffen niet gewaarborgd en blijven ze aan de oppervlakte hangen. Hetzelfde geldt voor thermische inversie, de stijgende luchtbewegingen van de warme grond naar frissere hoogten worden onderbroken en de verontreinigende stoffen blijven eveneens aan de oppervlakte hangen. De voornaamste verontreinigende stoffen in deze situaties zijn stikstofdioxiden (NO₂) en deeltjes (PM 10 en PM 2.5), die bijzonder toxisch zijn voor de gezondheid.

Tijdens de zomerperiode hebben de pollutie-evenementen voornamelijk betrekking op sterke ozonconcentraties (O₃). Ozon ontstaat onder invloed van de combinatie van zomerse weersomstandigheden (zon en UV-stralen, temperatuur van meer dan 25°, zwakke wind) en de aanwezigheid van ozonprecursoren, nl. deeltjes (PM), stikstofoxiden (NO_x) en vluchtige organische stoffen (VOS).

Bovendien houdt de verontreiniging zich niet aan grenzen. De wind voert de verontreinigende stoffen mee. In sommige gevallen kunnen de concentraties van verontreinigende stoffen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aanzienlijk stijgen door massale invoer van verontreiniging door de wind uit betrekkelijk verafgelegen gebieden. De hoge concentraties die eind januari 2006 in België werden waargenomen, kunnen worden verklaard door de invoer door de oostenwind van verontreinigende stoffen afkomstig van de verwarming in de landen van Centraal-Europa, die op dat ogenblik gepaard ging met zeer koude periodes.

Bij verontreinigingspieken vormen de hoge concentraties van verontreinigende stoffen, of het nu gaat om stikstofoxiden (NO_x) en fijne deeltjes (PM) in de winter of ozon (O₃) in de zomer, een bedreiging met onmiddellijke versterkte impact op de gezondheid.

Verschillende soorten verontreinigingspieken moeten dus met verschillende maatregelen worden bestreden. 's **Winters** moeten er **andere maatregelen** worden getroffen **dan 's zomers**.

2. De noodmaatregelen bij verontreinigingspieken tijdens de winter

Wanneer er zich verontreinigingspieken voordoen, is het aan de overheid om de nodige noodmaatregelen te treffen, teneinde de onmiddellijke gevolgen voor de gezondheid van de bevolking zoveel mogelijk te beperken. Het wettelijk kader legt dit overigens op.

Het is nuttig om noodmaatregelen uit te werken, voor zover deze een onmiddellijke impact op de verontreinigingsconcentraties hebben.

Transport is de belangrijkste hefboom die men kan beïnvloeden om de concentraties van verontreinigende stoffen onmiddellijk te verminderen. De noodmaatregelen zullen vooral betrekking hebben op een vermindering van het verkeer. De vermindering van de emissies leidt onmiddellijk tot een vermindering van de concentraties van deze gassen in de lucht.

Wanneer de verontreinigingspiek wordt gegenereerd door elementen die door geen enkele onmiddellijke maatregel kunnen worden beïnvloed, bestaat het gevaar dat het noodplan geen enkele impact heeft. Dit is het geval wanneer de verontreinigingspieken worden gegenereerd door verafgelegen, grensoverschrijdende bronnen (zoals België er eind januari 2006 heeft gekend). Dit is eveneens het geval bij ozonpieken tijdens de zomer. Ozon wordt in feite enkele dagen van tevoren gegenereerd door de aanwezigheid van zogenaamde ozonprecursoren. Voor deze gassen kan geen noodmaatregel met onmiddellijke gevolgen worden getroffen.

Het **gevaar** bestaat dus **dat de noodmaatregelen zonder gevolgen blijven**⁵. Bij ozonepisodes kunnen de noodmaatregelen zelfs contraproductief blijken⁶.

3. Structurele maatregelen te verkiezen boven noodmaatregelen

Het staat vast dat een duurzame vermindering van de concentraties van verontreinigende stoffen in onze lucht en het aantal verontreinigingspieken alleen met blijvende structurele maatregelen kunnen worden bereikt. De voornaamste ambitie van de overheid moet erin bestaan doeltreffende structurele maatregelen te implementeren die goede perspectieven bieden voor reële structurele wijzigingen.

De noodmaatregelen hebben slechts een beperkte impact op het milieu maar kunnen de bevolking in hoge mate sensibiliseren voor de uitdagingen op het gebied van luchtkwaliteit.

5 Europese richtlijn 2002/3/EG betreffende ozon in de omgevingslucht bepaalt in artikel 7 dat de Lidstaten zijn vrijgesteld van de plichten inzake noodmaatregelen, als er geen mogelijkheid tot vermindering van het gevaar voor overschrijding van de drempels bestaat.

6 Vreemd genoeg, wordt ozon vernietigd door de aanwezigheid van NOx uitgestoten door het verkeer. Beperking van het verkeer tijdens ozonpieken kan leiden tot een verhoging van de ozonconcentraties.

II – De BelATMO-index

In het kader van het IRCEL-samenwerkingsakkoord (Intergewestelijke Cel voor Leefmilieu) hebben de Gewesten zich voorzien van een instrument om de luchtkwaliteit uit te drukken: de BelATMO-index. In deze index zijn de concentraties van vier verontreinigende stoffen in onze lucht opgenomen, die continu door automatische toestellen worden gemeten: stikstofdioxide (NO₂), zwaveldioxide (SO₂), deeltjes (PM 10) en ozon (O₃).

Deze index beoordeelt de luchtkwaliteit op een schaal van 1 (uitstekend) tot 10 (bijzonder slecht). Hij verschaft zo op eenvoudige wijze dagelijks via een beoordelingsschaal informatie over de luchtkwaliteit.

Tabel 1: Verband tussen de niveaus van de beoordelingsschaal van de luchtkwaliteit (gaande van 1 tot 10) en de gemeten concentraties (in µg/m³).

BelATMO-index	Luchtkwaliteit	PM ₁₀ daggemiddelde	SO ₂ daggemiddelde	NO ₂ max. uurgemiddelde	O ₃ max. gemiddelde over 8 u
1	Uitstekend	0 - 9	0 - 14	0 - 24	0 - 29
2	Zeer goed	10 - 19	15 - 29	25 - 44	30 - 44
3	Goed	20 - 29	30 - 44	45 - 59	45 - 59
4	Vrij goed	30 - 39	45 - 59	60 - 79	60 - 79
5	Gewoon	40 - 49	60 - 79	80 - 109	80 - 99
6	Middelmatig	50 - 69	80 - 99	110 - 149	100 - 119
7	Ondermaats	70 - 99	100 - 124	150 - 199	120 - 149
8	Slecht	100 - 149	125 - 164	200 - 269	150 - 199
9	Zeer slecht	150 - 199	165 - 249	270 - 399	200 - 269
10	slecht	> tot 200	> tot 250	> tot 400	> tot 270

Het niveau van de luchtkwaliteit volgens deze index wordt in real time op de site van IRCEL (www.irceline.be) weergegeven en wordt elk uur geüpdatet. Index 6 stemt overeen met de informatiedrempel en index 8 met de alarmprempel.

IRCEL heeft tevens de taak om te informeren als er verhoogde concentraties van verontreinigende stoffen worden verwacht. Vanaf niveau 6 zendt IRCEL informatie betreffende de luchtkwaliteit aan een reeks instellingen en media⁷. Het bericht beschrijft de verwachte situatie, vermeldt de verwachte BelATMO-index en formuleert een reeks aanbevelingen om de gevolgen van het pollutie-evenement te beperken. Het bericht wordt daags voor het evenement op de middag verstuurd. De op de weersverwachtingen gebaseerde ramingsmodellen van IRCEL kunnen een prognose 24 uur vóór het evenement valideren.

⁷De geadresseerden van het IRCEL-bericht (niet-limitatieve lijst):

1. op federaal niveau Belga Press, Minister van Volksgezondheid, Minister van Milieu, FOD Gezondheid en leefmilieu, het Instituut van Volksgezondheid en de Cel Medische Bewaking, Mensen uit de gezondheidssector, Gezondheidsinspecteurs, ...
2. op communautair en gewestelijk niveau: Ministers van Volksgezondheid, Ministers van milieu en hun administratie,
3. de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Hierna de overzichtstabel van het aantal pollutie-evenementen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die minstens 6 halen op de BelATMO-index. Deze tabel maakt een onderscheid tussen winter en zomer.

Winterperiode (1 oktober – 31 maart): aantal dagen per luchtkwaliteitsindex niveau

Lucht-kwaliteitsindex	<6	6	7	8	9	10
Winter 1996 - 1997	120	37	17	8	0	0
Winter 1997 - 1998	123	39	17	2	1	0
Winter 1998 - 1999	136	31	13	2	0	0
Winter 1999 - 2000	144	26	11	2	0	0
Winter 2000 - 2001	157	18	4	2	1	0
Winter 2001 - 2002	150	25	7	0	0	0
Winter 2002 - 2003	133	36	12	1	0	0
Winter 2003 - 2004	159	18	6	0	0	0
Winter 2004 - 2005	155	22	5	0	0	0

Zomerperiode (1 april – 30 september): aantal dagen per luchtkwaliteitsindex niveau

Lucht-kwaliteitsindex	<6	6	7	8	9	10
Zomer 1997	124	26	27	6	0	0
Zomer 1998	138	30	12	3	0	0
Zomer 1999	112	50	17	4	0	0
Zomer 2000	143	26	13	1	0	0
Zomer 2001	139	22	20	2	0	0
Zomer 2002	145	27	11	0	0	0
Zomer 2003	125	29	18	10	1	0
Zomer 2004	153	21	7	2	0	0
Zomer 2005	148	24	9	2	0	0

III – Uitwerking van een noodplan

3.1. Mechanisme voor de inwerkingstelling van het noodplan

Bij een pollutie-evenement moet de overheid een mechanisme voor de implementatie van noodmaatregelen in werking stellen, die de concentraties van verontreinigende stoffen beperken. Deze maatregelen worden geïmplementeerd voor zover ze een onmiddellijke invloed op de concentraties van verontreinigende stoffen hebben, voornamelijk bij pollutie-evenementen tijdens de winter die te wijten zijn aan lokale emissies.

De voornaamste bronnen van emissies van verontreinigende stoffen zijn transport en het energieverbruik in gebouwen en in de tertiaire sector. Transport is, meer dan het energieverbruik in gebouwen, dé toepassingsfeer van de noodmaatregelen. Transport heeft een grotere onmiddellijke impact op de emissie van verontreinigende stoffen.

Het doel bij verontreinigingspieken is dientengevolge de implementatie van maatregelen om de emissies van het wegverkeer te verminderen door de toegelaten snelheid aan te passen, door de verkeerslast op het grondgebied van het Gewest te beperken, ...

Dit geldt voor **verontreinigingspieken in de winter**. Ozonpieken in de zomer worden anders aangepakt (zie kadertje).

Bij verontreinigingspieken tijdens de zomer, ozonpieken:

De noodmaatregelen om het autoverkeer te beperken, zijn tijdens ozonepisodes niet aangewezen. De ozonprecursoren zijn enkele dagen van tevoren in de lucht aanwezig. Het is op die gassen dat moet worden ingewerkt en wel vóór de ozonepisode. Tijdens de piek zelf kunnen maatregelen om het verkeer te beperken contraproductief blijken en de vorming van ozon in de hand werken.

De strijd tegen ozonpieken veronderstelt dus de versterking van de structurele maatregelen ter vermindering van de emissies en voortdurende acties om het grote publiek te sensibiliseren met betrekking tot het gebruik van de privewagen.

In het begin van de zomerperiode (die loopt van juni tot september) zouden er speciale sensibilisatiesacties moeten worden ontwikkeld.

Beginsel van het crisisplan:

Het beginsel van dit crisisplan bestaat in de implementatie van noodmaatregelen waarvan de draagwijdte varieert al naargelang de intensiteit van het pollutie-evenement dat moet worden aangepakt. Hoe meer het luchtkwaliteitsniveau is aangetast, hoe drastischer de actie.

Zo stemt er op basis van de BelATMO-index voor het meten van de luchtkwaliteit, met elke overschrijdingsindex een specifieke maatregel overeen om de verontreinigingsemissies door autoverkeer te verminderen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de luchtkwaliteitsniveaus en de daarmee overeenstemmende noodmaatregelen die moeten worden geïmplementeerd om de emissies te verminderen (vermindering van de toegelaten snelheid, vermindering van het verkeer, ...) en de bijbehorende begeleidingsmaatregelen (informereren, uitbreiden van het openbaar-vervoeraanbod, organiseren van overstapparkings, ...).

<i>BELATMO-index</i>	<i>Noodmaatregelen</i>
Index 6	<ul style="list-style-type: none"> – De bevolking informeren over de verontreinigingspiek. – Praktische aanbevelingen doen om het gebruik van voertuigen te verminderen
Index 7	<ul style="list-style-type: none"> – Opvoeren van de snelheidscontroles en vermindering van de toegelaten snelheid tot 50km/u (betreft de stukken baan waar de toegelaten snelheid meer dan 50km/u bedraagt) – Informatiemaatregelen betreffende de snelheidsverminderingmaatregel – Maatregelen ter uitbreiding van het openbaar-vervoeraanbod
Index 8 en 9	<ul style="list-style-type: none"> – Verkeersbeperking: maatregel voor beurtelings verkeer – Informatiemaatregelen betreffende de maatregel voor beurtelings verkeer – Maatregelen ter uitbreiding van het openbaar-vervoeraanbod en voor gratis rijden met het openbaar vervoer – Maatregelen voor het organiseren van overstapparkings
Index 10	<ul style="list-style-type: none"> – Maatregel voor volledig verkeersverbod: autovrije dag – Informatiemaatregelen betreffende de maatregel voor verkeersverbod – Maatregelen ter uitbreiding van het openbaar-vervoeraanbod en voor gratis rijden met het openbaar vervoer – Maatregelen voor het organiseren van overstapparkings

Deze maatregelen zijn **cumulatief**. Het bereiken van niveau 7 leidt de facto tot de implementatie van de informatiemaatregelen vanaf niveau 6. Zo worden bij het bereiken van niveau 8 en 9 de beperkingen die met niveau 6 en niveau 7 overeenstemmen, geïmplementeerd.

Inwerkingstelling van het mechanisme

De maatregelen worden op basis van het verwachte drempeloverschrijdingsgevaar, nl. het gevaar voor verontreinigingspieken, geïmplementeerd. De verwachting dat index 6, 7, 8, 9 of 10 zal worden bereikt, leidt tot de implementatie van de daarmee overeenstemmende maatregel, teneinde de concentraties van verontreinigende stoffen onder controle te houden en de piek te voorkomen.

De luchtkwaliteitsvoorspellingen door IRCEL op basis van modelvorming en weersvoorspellingen maken het mogelijk om een pollutie-evenement met zekerheid 24u van tevoren en meer benaderend 48 u van tevoren in te schatten. Deze termijnen moeten volstaan om deze maatregelen te implementeren.

De beslissing om de crisismaatregelen te implementeren wordt op basis van de door IRCEL geleverde informatie genomen. De beslissing om deze maatregelen te implementeren, wordt gezamenlijk door de Minister van Milieu en de Minister van Mobiliteit genomen.

Een Regeringsbesluit

Heel dit mechanisme moet worden ontwikkeld in het kader van een **Regeringbesluit** overeenkomstig artikel 14 van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de luchtkwaliteit.

De Minister van Milieu en de Minister van Mobiliteit zullen de Regering dus een ontwerpbesluit voorleggen dat deze beginselen en de maatregelen voor het verminderen van het verkeer implementeert.

De beginselen van de verschillende maatregelen worden hierna beschreven. Ze moeten worden onderworpen aan een grondiger onderzoek met de betrokken operatoren, om de modus operandi van hun implementatie te bepalen.

Beschrijving van de maatregelen

Index 6 – Maatregelen om de bevolking te informeren en te sensibiliseren

De informatie- en sensibilisatievoorziening wil ertoe aanzetten om gedrag dat verantwoordelijk is voor de emissies van verontreinigende stoffen te wijzigen. De sensibilisatie beoogt de modale transfer van de auto naar voornamelijk het openbaar vervoer en aangepast en flexibel gedrag mocht het gebruik van de auto noodzakelijk zijn. De actie richt zich niet alleen tot de slachtoffers van luchtvervuiling maar tevens tot diegenen, die verantwoordelijk zijn voor de emissies.

Deze informatievoorziening stoelt op verschillende dragers:

- vaste sensibilisatietools: publicaties, ...
- persacties bij verontreinigingspieken: het verzenden van het IRCEL-bericht (aan de pers en een reeks betrokken instellingen), opname in verschillende media, ...
- informatie-acties: de borden met variabele berichten, informatieberichten in de MIVB-stations (uit te breiden tot de NMBS, De Lijn, TEC, ...), ...

De coördinatie van al deze acties zal worden goedgekeurd in het kader van het werk van een taskforce waarvan de kabinetten van de betrokken ministers, hun administratie, de MIVB, ... deel uitmaken.

Index 6 op de BELATMO-schaal wordt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gemiddeld 50 tot 60 maal per jaar bereikt. IRCEL verstuurt niet stelselmatig bij elk evenement een bericht. De verzending van het IRCEL-bericht hangt met name af van de intensiteit, de duur en de relevantie van het evenement. Hetzelfde geldt voor het in gang zetten van de sensibilisatieactie dat zal afhangen van de omvang van het evenement.

Index 7 – Maatregelen voor het opvoeren van de snelheidscontroles en het verminderen van de toegelaten snelheid

Het rijgedrag en de snelheid van het verkeer zijn bepalend voor de emissies van verontreinigende stoffen. Ongepast rijgedrag met remmen, weer optrekken, overdreven snelheid, ... genereert sterk verontreinigende emissies⁸. Het emissieprofiel van de verontreinigende stoffen in functie van de snelheid identificeert 50 km/u

8 RDC-Environnement & stratec voor rekening van het BIM, « Vergelijkende studie die de milieugevolgen analyseert

overigens als de snelheid waarbij het minste verontreinigende stoffen wordt gegenereerd.

Bij normaal weer worden de snelheidsbeperkingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet voldoende door de automobilisten in acht genomen.

Net als bij de verhoogde politiecontroles tijdens de eindejaarsperiode bestaat de maatregel in het opvoeren van de snelheidscontroles tijdens de dagen met verontreinigingspieken. Het Gewest is thans bezig met de installatie van flitspalen op 90 sites, waarvan er al 34 zijn geplaatst en 12 met een camera zijn uitgerust. De maatregel zal erin bestaan alle op het grondgebied van het Gewest beschikbare camera's (vaste of mobiele radars) in werking te stellen, om de snelheid van de voertuigen optimaal te beïnvloeden.

Bovendien zal de maatregel worden versterkt door een maatregel ter vermindering van de toegelaten snelheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, beperkt tot 50 km/u over heel het wegennet. De toegelaten snelheid op de Ring zou idealiter ook moeten worden verlaagd. Er moet contact worden genomen met het Vlaams Gewest.

Over deze maatregel moeten de gewestelijke overheden en de verantwoordelijken voor de politiezones van het Gewest overleg plegen. Tijdens het voorziene overleg moeten de modaliteiten voor het informeren van de gebruikers over de beginselen van de maatregel eveneens aan bod komen.

Indexen 8 en 9 - Maatregelen voor beurtelings verkeer

Deze maatregel organiseert een beurtelings verkeer in functie van het nummer op de kentekenplaat. Het beginsel bestaat erin het verkeer te beperken tot uitsluitend voertuigen met platen met een even nummer en de andere te verbieden of omgekeerd. De eerste dag van de verontreinigingspiek die index 8 bereikt, bepaalt afhankelijk van de pariteit van de dag, op welke platen het verbod van toepassing is. Daarna, tijdens de volgende piekdagen, is het verbod beurtelings van toepassing.

Op basis van soortgelijke tests door grote steden waaronder Parijs in 1997, kan men uitgaan van een verkeersvermindering van om en bij de 20%. Dit cijfer houdt rekening met de afwijkingen, gezinnen met twee voertuigen en zwartrijders⁹. Dit levert voor Brussel een emissiedaling op die normaal gezien moet volstaan om onder de alarmpremie voor stikstofdioxiden (NO₂) van 400µgr/m³ te blijven.

Deze maatregel behoeft geen zware voorafgaande organisatie. De implementatie bestaat hoofdzakelijk in het organiseren van de controle aan de hoofdinvalswegen van de stad en enkele punten in de stad.

Een controle van de kentekenplaten op 4 of 5 hoofdinvalswegen van Brussel en enkele controlepunten in de stad zouden wellicht al leiden tot voldoende verkeersvermindering en er zouden slechts een beperkt aantal politiemannen moeten worden voor ingezet.

Er zouden van tevoren aan sommige weggebruikers (prioritaire diensten, specifieke groepen, ...) speciale toelatingen worden afgegeven.

Over de implementatie van deze maatregel moet met de gemeentelijke overheden en de politiezones overleg worden gepleegd. Tijdens het voorziene overleg moeten de modaliteiten voor het informeren van de gebruikers over de beginselen van de maatregel eveneens aan bod komen. Het staat in dit opzicht vast dat deze maatregel impliceert dat het grote publiek regelmatig van tevoren, buiten de periodes van

van verschillende autorijstijlen in reële situatie en op een typisch parcours van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », juni 2005

9 BIM, « Actieplan tegen verontreinigingspieken in de winter, Beurtelings verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », verslag, februari 2005.

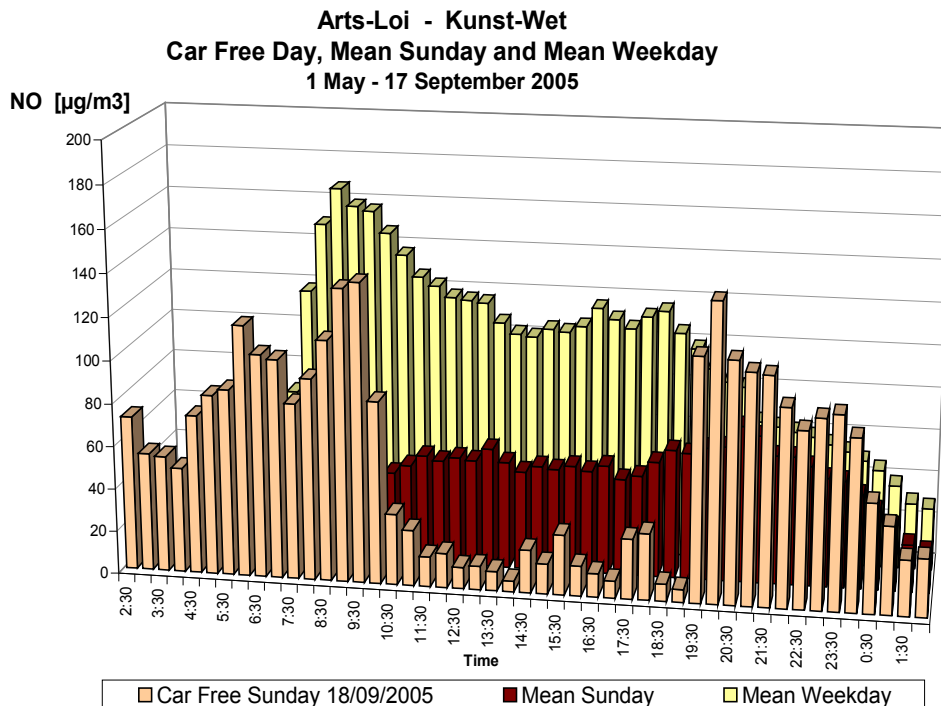
verontreinigingspieken, moet worden geïnformeerd.

Index 10 - Verkeersverbod (autovrije dag)

Een volledig verkeersverbod op het grondgebied van het Gewest is van toepassing bij een zeer sterke piek. Deze maatregel is al bij al vergelijkbaar met de acties « Zonder auto mobiel in de stad » die de Brusselse gemeenten en het Gewest jaarlijks in september in het kader van de Week van vervoering organiseren.

Deze maatregel heeft onomstotelijk een impact op het milieu. Op 18 september 2005 -autovrije zondag in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest- bevatte de lucht in de Wetstraat een gemiddelde stikstofmonoxideconcentratie (NO) die tien keer lager lag dan het gemiddelde op een weekdag. Men stelde eveneens een afname van het lawaai vast van 8,5 tot 12,5 39 dB(A).

Onderstaande figuur illustreert de impact van het autoverkeer op het milieu door de stikstofmonoxideconcentraties op een doorsneeweekdag te vergelijken met de concentraties op een autovrije dag.



De afwijkingen die voor de autovrije dagen zouden tevens voor de piekdagen worden toegekend.

De organisatie van dergelijke maatregel impliceert onvermijdelijk een coördinatie met de elijke overheden, de politiezones en de transportoperatoren.

3.2. Begeleidingsmaatregelen

De implementatie van deze maatregelen voor verkeersbeperking moet absoluut gepaard gaan met stevige ondersteuningsmaatregelen.

Eenzijds, moeten de gebruikers en het grote publiek op grote schaal worden geïnformeerd over de modaliteiten van de verkeersbeperking. Er moet eveneens regelmatig algemene informatie over de beginselen van de crisismaatregelen bij verontreinigingspieken worden verspreid buiten deze piekperioden. Bij pieken moet er daags tevoren speciale informatie worden verspreid.

Anderzijds, moeten er bij verontreinigingspieken maatregelen voor de uitbreiding van het openbaarvervoeraanbod en gratis rijden met het openbaar vervoer worden geïmplementeerd, om op de vraag naar extra openbaar vervoer te kunnen inspelen. Op deze voorziene piekdagen moeten extra overstapparkings worden voorzien.

Informatie over de beginselen van het crisisplan

Communicatiesystemen die voor de implementatie van een crisisplan moeten worden voorzien

De bevolking informeren over de beginselen en maatregelen van het crisisplan is een element dat de doeltreffendheid van de implementatie van het plan bepaalt. De gerichte en « niet te voorziene » aard van deze maatregelen impliceert dat iedereen op de hoogte en voorbereid moet zijn, om deze maatregelen toe te passen. Zo niet, kunnen ze niet worden nageleefd.

De informatie zal dus worden verspreid in twee fasen:

- **algemene informatie vóór de dagen met verontreinigingspieken:** Er zal een actieplan worden uitgewerkt om de gebruikers te informeren over de aard en de draagwijdte van de beperkingsmaatregelen, begeleidingsmaatregelen en mobiliteitsalternatieven. Deze informatie moet tijdens het jaar regelmatig worden verspreid en in het bijzonder bij het begin van de kritieke periodes (zomer en winter) om de bevolking voor te bereiden op de toepassing van het crisisplan. Te dien einde wordt deze informatie regelmatig verspreid via de geschreven pers, televisie en radio, via een reeks gewestelijke en gemeentelijke informatiedragers en in bedrijven. Er zal bovendien een toelichtingsbrochure over dit actieplan worden opgesteld die de bestuurders wil sensibiliseren voor de naleving van deze maatregelen.
- **speciale informatie bij verontreinigingspieken:** Daags voor de voorziene verontreinigingspiek wordt via de voornaamste kanalen en media speciale informatie over de implementatie van de maatregel verspreid.

De documenten met algemene voorafgaande informatie of speciale informatie die worden opgesteld en uitgedeeld, moeten een homogene « lay-out » hebben, zodat iedereen in één oogopslag het verband tussen beide kan leggen.

Deze informatieacties spelen bovendien een belangrijke sensibilisatie rol. Het publiek moet worden aangesproken en zich vragen stellen over de meest aangewezen te volgen gedragslijn: de verplaatsing uitstellen of ervan afzien, van verplaatsingsmodus veranderen, carpooling, ...

Onderstaande tabel geeft een overzicht van verschillende informatiedragers:

<i>Informatiesysteem</i>	<i>Voorafgaande informatie</i>	<i>Speciale informatie</i>
Radio	X	X
Radio RDS		X
Televisie	X	X
Teletekst		X
Borden met variabele berichten		X
Internet	X	X
Geschreven pers	X	X
Huis-aan-huisbladen, brochures	X	
Officiële brochure	X	
Groen nummer		X
GSM-SMS		X

3.3 Extra aanbod aan “alternatief vervoer”

De implementatie van deze maatregelen voor verkeersbeperking impliceert de uitbreiding van het openbaarvervoeraanbod, als een van de aan te bieden alternatieven op piekdagen.

Het staat vast dat de beperkingsmaatregelen geen betrekking hebben op het openbaar vervoer. De capaciteit van het openbaar vervoer en de frequentie waarmee het rijdt moeten op piekdagen juist worden verhoogd, zodat de gebruikers die hun auto die dag hebben thuisgelaten in optimale omstandigheden kunnen worden opvangen.

Thans bedraagt het aandeel van de verplaatsingen met het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om en bij de 30% vs. 70% met de wagen. Op piekdagen moet het aandeel van het openbaar vervoer beduidend toenemen.

De maatregelen die een uitbreiding van het MIVB-aanbod tijdens verontreinigingspieken beogen:

- Verhogingen van het aantal voertuigen in dienst, door een technische reserve voertuigen toe te wijzen. Het aanbod kan met 10% worden verhoogd.
- Vermindering van de beschikbare ruimte per reiziger. De bepaling van criteria voor reizigerscomfort kan tot 15% meer aanbod opleveren (voor korte trajecten buiten de spitsuren).

Het uitbreidingspotentieel van het treinaanbod op piekdagen moet worden bepaald evenals de implementatie ervan. De Regering neemt hieromtrent contact op met de Federale overheid en de NMBS.

Zoals door de beginselen van het noodplan voorzien, zal het aanbod geleidelijk worden uitgebreid in functie van de bereikte verontreinigingsniveaus:

- Vanaf Niveau 7: uitbreiding van het aanbod zoals hiervoor beschreven.
- Vanaf Niveau 8: **Gratis** openbaar vervoer en uitbreiding van het aanbod.

De implementatie van deze maatregelen moet met de gewestelijke transportoperatoren en de federale

overheid (TEC, De Lijn en NMBS) worden gecoördineerd.

Het beheerscontract van de MIVB moet het kader voor de implementatie van deze punten bieden.

3.4 Extra overstapparkings

Er moeten tijdelijke parkings worden georganiseerd aan de grenzen van het Gewest, langsheen de grote invalswegen, op plaatsen waar veel ruimte is, waar automobilisten die de stad in willen hun auto kunnen achterlaten.

Pendelbussen moeten deze automobilisten dan van voormelde parkings naar de stad voeren.

Deze maatregel impliceert coördinatie met de twee andere Gewesten, de plaatselijke overheden en de politie, de beheerders van de weginfrastructuren en de openbaar-vervoeroperatoren.

III – STRUCTURELE MAATREGELEN

Doel:

De duurzame verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is – net als elders – afhankelijk van de uitvoering van permanente structurele maatregelen, o.a. op het vlak van het transport en de mobiliteit.

Het Gewestelijk OntwikkelingsPlan (GewOP) van het Gewest stelt zich, om de milieudoelinden te bereiken met name op het vlak van de eisen van het protocol van Kyoto, opnieuw een vermindering met 20% van het verkeer tegen 2010 tot doel

In 2002 werd het Gewest voorzien van een « Plan inzake de structurele verbetering van de luchtkwaliteit en de bestrijding van de opwarming van het klimaat » waarin de voornaamste peilers aangegeven worden voor de bestrijding van de luchtverontreiniging. Dit plan vermeldt twee voorname actieterreinen alsmede de daaraan gekoppelde maatregelen die de voornaamste bronnen vormen voor de uitstoot en de luchtverontreiniging: het transport en het energieverbruik.

Het huidige plan B'Air steunt op het luik transport en garandeert en versterkt de uitvoering van de maatregelen voor de bestrijding van de luchtverontreiniging als gevolg van het autoverkeer. Naast deze intenties vormt dit plan de grondslag voor de gezamenlijke activiteiten van de twee ministers. Deze synergie geeft de activiteiten een onuitgegeven operationeel potentieel.

Deze maatregelen doelen op de vermindering van de last van het autoverkeer in het Gewest door middel van de ontwikkeling van een parkeerbeleid, de steunverlening aan de modale transfer en de versterking van het gemeenschappelijk transportaanbod. Deze maatregelen streven eveneens de valorisatie van de eigen voertuigen na.

Bepaalde Europese steden passen maatregelen toe om het verkeer te verminderen, bijvoorbeeld het tolgeld voor stedelijk Londen of Stockholm of de beperkte toegang tot het stadscentrum, bijvoorbeeld in Rome. In deze logica dient Brussel zich te voorzien van degelijke en permanente maatregelen om de verkeerslast te verminderen.

Het doel bestaat erin de luchtkwaliteit, de lucht die we dagelijks inademen, aanzienlijk te verbeteren. De verkeerslast dient structureel verminderd te worden via een parkeerbeleid om zo de beste resultaten voor het gemeenschappelijk transport te bekomen (frequenter, sneller, ...), een betere doorstroom van het verkeer en een betere mobiliteit in het algemeen te verzekeren. Verder dient de vernieuwing van het autopark meer kracht bijgezet te worden om zo de beste milieuresultaten per voertuig te verzekeren.

I - Parkeerbeleid

Momenteel telt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest haast 800.000 parkeerplaatsen, alles bij elkaar genomen (het wegennet, daarbuiten, openbaar, privé, woningen, ...).

Het parkeerbeleid vormt een sterke springplank om het aantal voertuigen in het verkeer te **regelen** en te **verminderen**.

Regeling

Momenteel staan talrijke voertuigen voor lange tijd op het wegennet geparkeerd en zijn er onbenutte plaatsen in de buurt van de openbare parkings. Een aanzienlijk aantal kilometers worden door voertuigen afgelegd op zoek naar een parkeerplaats. Een rationalisatie dringt zich op. De regeling dient te voorzien in een optimaal gebruik van de parkeerplaatsen ten opzichte van de vraag en dit in functie van de toegankelijkheid tot de parking, het doel van het parkeren, de parkeertijd. Het doel bestaat erin een vermindering en een vlotte doorstroming van het verkeer te realiseren.

Vermindering

Om de luchtverontreiniging te bestrijden dient de verkeerslast en –overbelasting op het Gewest Brussel permanent verminderd te worden.

Alle verplaatsingen met de auto over het grondgebied van het Gewest zijn niet allemaal van dezelfde noodzakelijkheid. Een aanzienlijk deel van deze verplaatsingen zou op een andere manier plaats kunnen vinden. Het zijn de verplaatsingen en de daardoor ingenomen parkeerplaatsen waarvoor de wagen niet echt nodig is. Dit aantal dient verminderd te worden ten voordele van de andere transportmiddelen, andere dan de auto. Op die manier zullen de verplaatsingen waarvoor de wagen nodig is geen hinder ondervinden van deze maatregel

1 – Beleid inzake regeling van het parkeren op het wegennet

De overdekte « openbare » parkings binnen de vijfhoek worden slechts weinig of zijn slecht aangeduid, lijken weinig beveiligd te zijn en zijn niet aantrekkelijk. Dit heeft onmiddellijke en nefaste gevolgen voor het milieu en de mobiliteit.

Inderdaad, de mensen parkeren hun auto niet of slechts weinig in deze parkings en rijden uren in het rond op zoek naar een bovengrondse parkeerplaats. Dit doet het verkeer toenemen en ook de milieuhinder (luchtverontreiniging en lawaaihinder). Verder dient opgemerkt dat het wild bovengronds parkeren aanzienlijk toeneemt, wat voor de bewoners en de handelaars ter plaatse problemen creëert.

Daarom dienen de toegankelijkheid tot het publiek, de aantrekkelijkheid en de veiligheid van deze overdekte parkings verbeterd te worden zodat de verschillende soorten door het verkeer met de wagen veroorzaakte verontreinigingen verminderd worden en zodat het stadscentrum minder geparkeerde wagens telt.

Dit verbeterde beheer van het parkeren houdt in wat volgt :

- een vermindering van het aanbod aan parkeerplaatsen op het wegennet zodanig dat de parkeerders van korte duur het voorrecht genieten (roterend parkeren) op wie lang wenst te parkeren en dit omwille van een adequate tarifiering op het wegennet;
- een toename van het gebruik van de parkeerplaatsen van de parkings, dankzij het afschrikkingseffect van de maatregelen tot de afname van het aanbod aan parkeerplaatsen op het wegennet maar ook door deze aantrekkelijker en toegankelijker te maken, met name via een betere signalisatie, een betere tarifiering, ruimere tijdschema's in functie van een afstandstelling die het aantal vrije parkeerplaatsen aangeeft.

Het beleid inzake de regeling van het parkeren op het wegennet bestaat erin dat voor het langdurige parkeren de plaatsen van de openbare parkings voorzien worden en dat voor het korte tijd parkeren parkeerplaatsen op de het wegennet voorzien worden.

Om dit beleid te steunen dient de tarifiering aangepast te zijn. Het parkeren op het wegennet moet de kosten zien verhogen en deze van het openbaar parkeren zien afnemen.

De op deze manier « gerecupereerde » ruimte zal besteed kunnen worden aan de ontwikkeling van andere transportwijzen en draagt zo dan ook algemeen bij tot de verbetering van het leefklimaat.

De toepassing van dit beleid legt een algemene visie op op het vlak van het Gewest waarbij voornamelijk de Gemeenten en de uitbaters van de parkings betrokken worden. In dit kader dient een « parkeer »-ordonantie goedgekeurd te worden. In afwachting van deze ordonantie zal er door de Stad Brussel, de MIVB en het Gewest een conventie uitgewerkt worden met daarin dezelfde principes maar toegespitst op de vijfhoek.

1.1. Een « parkeer- »-ordonantie

De hele idee achter parkeerordonnantie past eigenlijk in de opzet van het Luchtplan: ze streeft immers globaal naar een vermindering van het autoverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Hieraan zitten verschillende aspecten die directe relevantie hebben voor de luchtkwaliteit (en het milieu in het algemeen)

– minder verkeer door minder parkeerplaatsen:

In eerste instantie is het doel het aantal parkeerplaatsen op de weg te verminderen en dat in de publieke parkings te vermeerderen waarbij het standstill principe wordt gehanteerd (totaal aantal parkeerplaatsen blijft gelijk). Ook zal langparkeren op de weg duurder worden en langparkeren in de publieke parkings goedkoper. Op termijn kan deze politiek er echter ook toe leiden minder parkeerplaatsen te hebben – en dus minder autoverkeer aan te trekken

- beter beheersbare parkeerstromen

Via een uitgewerkt parkeergeleidingssysteem dat de in het gewest binnenrijdende chauffeur direct naar de parking dichtst bij/ met de beste verbinding naar de gewenste bestemming brengt, krijg je een beter geleid verkeer en dus minder verkeer (niet vergeten dat ¼ tot 1/3 van alle verkeer in Brussel op zoek is naar een parkeerplaats

– betere controle en dus een betere naleving van de parkeerregels

Bedoeling is dat de controle van het betalend (maar ook van het nog steeds gepenaliseerde foutparkeren) op een uniforme manier wordt opgevolgd en strenger bestraft wordt (onder ander door de introductie van administratieve sancties). Dit moet leiden tot een betere naleving van de parkeerregels en dus tot minder bestuurders die eindeloos rondjes gaan zitten rijden om toch maar ergens een hoekje te vinden waar ze niet betalend en ongestraft kunnen parkeren.

Het regionaal parkeerbeleid steunt op de drie volgende punten ; zij omschrijven de principes van de « parkeer »-ordonantie die op dit ogenblik wordt uitgewerkt:

1. een regionale planning voor het parkeren waarbij per cel de toegelaten verkeersquota op en buiten het openbare wegennet bepaald worden (parkeeraanbod voor de bewoners, parkeeraanbod voor korte en langere duur).
2. gemeenschappelijke normen voor het betalend parkeren op de openbare weg (uurroosters, tarieven, afwijkingen, betaalwijze, wat in de periferie, signalisatie, ...).
3. een regionaal agentschap voor het beheer van het korte tijd parkeren, voorzieningen op de openbare weg, controles, follow-up van de inbreuken, de transitparkings en bepaalde openbare parkings.
4. een afschrikkende homogene controle door beëdigde niet politieële agenten op het regionale territorium.
5. een betere infrastructuur voor het parkeren (nieuwe openbare parkings, vernieuwing van oude openbare parkings, bewaakte en verlichte transitparkings). In functie van hun signalisatie zal deze infrastructuur bestemd zijn voor de buurtbewoners en/of voor de bezoekers.
6. talrijker en soepeler faciliteiten (op de openbare weg) voor de buurtbewoners
7. de optimalisatie voor een groter aantal gebruikers van het parkeeraanbod bestemd voor het roterend parkeren.
8. de globale vermindering van het parkeeraanbod voor lange tijd parkeren niet en wel op de openbare weg (gepaard gaande met de toename van het openbaar vervoer)
9. dankzij deze afname en dankzij de nieuwe infrastructuur buiten de openbare weg komt er ruimte vrij voor andere transportmiddelen en wordt het leefklimaat mooier.
10. betere synergieën om de buurtbewoners toe te laten de overvloedige capaciteit in de privé en in de openbare parkings gedurende bepaalde periodes ('s nachts) te gebruiken.
11. een aangepaste signalisatie en informatie over het beschikbare aanbod.
12. eenvoudige en leesbare regelgevingen voor de bewoners en de bezoekers, net als informatie voor de burger over de nagestreefde doelstellingen.
13. een « sociale aanvaarding » van deze doelstellingen bij de bewoners, de economische actoren en bij de gemeenten nastreven.

Algemeen kader

In de mate dat de openbare parking zich niet op het gewestelijke of gemeentelijke wegennet bevindt, maakt ze geen deel uit van de gereguleerde zone. De Brusselse Regering bepaalt de definitie van een openbare parking en bepaalt de voorwaarden waarbij een openbare parking voor iedereen toegankelijk gemaakt kan worden (deze voorwaarden zijn bijvoorbeeld voorschriften op het vlak van de veiligheid, verlichting, signalisatie, openingsuren voor het publiek, ...).

Bevoegdheden van het agentschap

De organisatie, het beheer en de controle van alle openbare en transitparkings

Label publieke parking dat uitgereikt wordt door het parkeeragentschap (dus op basis parkeerordonnantie). Gebaseerd op twee pijlers (gezamenlijk uitvoeringsbesluit), voorwaarden die moeten vervuld zijn:

- milieuv vergunning: wordt slechts aan die parkings gegeven die voldoen aan voorwaarden met betrekking tot verlichting, brandveiligheid, properheid,....
- aansluiting in de keten van publieke parkings die opgenomen zijn in het parkeergeleidingssysteem (eventueel gekoppeld aan andere voorwaarden zoals de openingsuren).

1.2. – Een Conventie over het parkeren

Zonder te wachten op de goedkeuring van de « parkeer- » ordonantie en met het oog op het bereiken van dit betere beheer inzake parkeren op het wegennet en in de openbare parkings worden momenteel over een conventie onderhandelingen gevoerd tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Stad Brussel en de uitbaters van de openbare parkings van de vijfhoek.

Tegelijkertijd worden de voorwaarden voor het verkrijgen van een milieuvergunning voor deze parkings ge-uniformiseerd.

De eerste peiler van deze conventie bestaat in de organisatie van een dynamische en statische bewegwijzering op het regionale en gemeentelijke wegennet van de vijfhoek en van de grote verkeersassen.

Deze dynamische en statische bewegwijzering wordt gerealiseerd door middel van vaste platen (waarop de plaatsen van de verschillende parkings staan) en van platen met wisselende boodschappen (waarop de vrije parkings en het aantal beschikbare plaatsen vermeld staan). Deze bewegwijzering is richtingaangevend en indicatief voor het aantal beschikbare plaatsen en dient de automobilist toe te laten zich gemakkelijk langs een traject met bakens te begeven naar de parking die hij verkiest en die het dichtst gelegen is bij zijn plaats van bestemming..

De tweede peiler van deze conventie betreft de uitvoering van een tarifiering voor het parkeren op en buiten het wegennet.

Het gaat erom te voorzien in een progressief tarifieringssysteem in functie van de duur: zwaarder op het wegennet en lichter in de openbare parkings. Het doel bestaat erin onrechtstreeks het parkeren op het wegennet voor het korte tijd te bevoordelen en het parkeren buiten het wegennet te voorzien voor het parkeren van halflange en lange duur, waardoor het lang parkeren door pendelaars vermeden wordt en waardoor er bovengronds openbare ruimte vrije komt.

De derde peiler richt zich op bepaalde specifieke acties om de parkings bij het publiek aantrekkelijker te maken. Zo worden er bijvoorbeeld maatregelen getroffen om inzake de verhoging van het uurroosteraanbod voor parkings (uitgang 24/24, ruimere toegangsuren, opening tijdens evenementen, ...) en maatregelen inzake de inrichting van het interieur (gereserveerde plaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM), plaatsen gereserveerd voor zwangere vrouwen, LPG, ...)

Parallèl met deze conventie worden de voorwaarden voor het verkrijgen van een milieuvergunning voor deze « openbare » parkings uniform gemaakt; ze worden aangepast zodat ze een nieuwe signalisatie toelaten en aantrekkelijker worden. De geplande voorwaarden voor het uitbaten betreffen :

- de veiligheid van de parkings (voorwaarden met name inzake de verlichting en bewegwijzering op de grond en de camera 's).
- Toegang en interne signalisatie (bijvoorbeeld afficheren van de planning van de parking op elke verdieping en afficheren van de planning voor de wijk).
- verlichting (zich verzekeren van een toereikende verlichtingsdrempel op elke verdieping en vermijden van donkere hoeken).
- Inrichting van de parkeerzones (PBM, stand van de wielen, ...).
- Toegang tot de parking voor voertuigen op LPG (noodzakelijke technische voorwaarden voor de opvang van deze voertuigen op LPG).
- Dynamische bewegwijzering (de uitbater is verplicht informatie door te geven om de dynamische bewegwijzering zoals voorzien door de conventie mogelijk te maken). De uitbater dient aan de in- en uitgang een systeem te installeren dat de voertuigen telt (en dat verenigbaar is met het telsysteem waarin de conventie voorziet).

De wijziging van de milieuvergunning kan ondernomen worden vóór het verstrijken van de vergunning voor zover deze wijziging met redenen omkleed is en steunt op milieumatige overwegingen.

2 – Parkeerbeleid « buiten het wegennet »

Veruit de meeste privé parkings buiten het wegennet zijn gekoppeld aan een gebouw, een onderneming,... Deze parkings zijn onderworpen aan een stedelijke en een milieuvergunning.

De cijfers tonen perfect aan dat het aantal thuis-werk verplaatsingen dat met de wagen gebeurt rechtstreeks evenredig is met het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De vestigingen met een laag parkeerpotentieel en die goede voorzieningen hebben qua gemeenschappelijk transport, registreren cijfers voor een modale verdeling ten gunste van het openbaar vervoer¹⁰.

Gekoppeld aan een beleid ter versteviging van het aanbod aan gemeenschappelijk vervoer kan het parkeren een springplank worden om het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verminderen.

Momenteel voorziet de omzendbrief 18, die in het kader van Hoofdstuk VIII van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) aangepast wordt, in een maximaal aantal parkeerplaatsen per m² bureelruimte in functie van de zone waar het gebouw gevestigd is. Deze bepalingen zijn van toepassing in het kader van de Stedenbouwkundige Vergunning.

Blijft nog dat de toepassing van deze bepalingen van de omzendbrief slechts betrekking hebben op een klein aantal parkings. Inderdaad worden hieraan slechts de nieuwe constructies onderworpen; de « renovaties » met een zekere sokkel ontsnappen hieraan. Welnu, de meeste afgeleverde Stedenbouwkundige Vergunningen betreffen gebouwen met een bestaande sokkel.

Op lange termijn is het echter nodig de in de omzendbrief vastgestelde doelstellingen te bereiken. Er dient een mechanisme ontworpen te worden waarmee de toepassing van de principes van de omzendbrief mogelijk wordt voor alle parkings van het Gewest. Iedereen, in elk bedrijf, heeft baat bij de verbetering en de vlotte doorstroom van de mobiliteit in het algemeen.

Het is eveneens nuttig de kwestie van de opening van deze parkings 's avonds voor de buurtbewoners te onderzoeken.

3. Betere ontsluiting van de bestaande parkings

Een aantal parkings aan de rand van de vijfhoek blijven onderbenut (bijvoorbeeld Pacheco en Poellaert) terwijl de parkings in het centrum van de vijfhoek permanent volzet zijn. De aantrekkelijkheid van de parkings aan de rand van de vijfhoek kan drastisch worden opgevoerd door een betere verbinding te voorzien met het centrum. Een nieuwe buslijn, lijn 8, zal deze parkings ontsluiten. De lijn 8 rijdt verder in een lus in het centrum van Brussel Stad en verbindt de belangrijkste handelswijken van het centrum.

4.- Verdere uitbouw van de overstapparkings.

¹⁰Volgens de resultaten van de diagnoses over de bedrijfsvervoersplannen worden in het centrum zelf (Noord en Centraal station en Midi, Kunst-Wet, Rogier, De Brouckère) 71% van de verplaatsingen met het gemeenschappelijk vervoer ondernomen en slechts 27% met de wagen. In de minder centraal gelegen zones die minder goed voorzien zijn door het gemeenschappelijk transport gebeuren de verplaatsingen voor 68% met de auto en voor 27% met het gemeenschappelijk vervoer.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft plannen voor de uitbreiding van het aanbod aan transitparkings. In een eerste tijd wordt er gedacht aan de bouw of uitbreiding van 5 van de 13 potentiële parkings, goed voor circa 4.010 bijkomende parkeerplaatsen.

<i>parking</i>	<i>huidige capaciteit</i>	<i>doelcapaciteit</i>
Delta	350	1.200
Kraainem	190	1.000
Roodebeek	200	700
Heizel	300	1.000
Coovi	200	1.350
Totaal	1.240	5.250

Niet enkel het aantal parkeerplaatsen wordt verhoogd, ook aan de inrichting van de transitparkings wordt gewerkt. Zo wordt voorzien om de parkeerterreinen beter te gaan verlichten en te bewaken. Mogelijks wordt in de toekomst daarvoor een kleine bijdrage gevraagd aan de gebruikers. Die bijdrage valt dan weer weg op dagen van beperkte mobiliteit of verkeersvrije dagen, zoals voorzien in het crisisplan van deze nota.

5 - Parkings specifiek voor vrachtwagens

Uit tellingen blijkt dat een 1000-tal vrachtwagens verspreid over het Gewest langer dan de wettelijk toegestane acht uur op de openbare weg parkeren. Dit uiteraard vooral tijdens de nacht.

Daarom wordt momenteel gezocht naar geschikte locaties voor nachtparkings voor vrachtwagens. Zo wordt enerzijds vermeden dat vrachtwagens her en der geparkeerd worden in de stad. Anderzijds, en belangrijker in het kader van deze nota, wordt vermeden dat vrachtwagens de stad binnenrijden om 'snachts te parkeren.

Omstreeks maart 2007 **zouden 5 sites in gebruik worden genomen als nachtparkings voor vrachtwagens.**

II – Beleid Vervoersplannen

1. Bedrijfsvervoersplannen

Brussel telt 654.000 arbeidsplaatsen waarvan 366.000 bekleed worden door niet-Brusselaars, de overige 288.000 door Brusselaars. De wagen wordt voor 57% gebruikt voor de verplaatsingen thuis-werk..Deze verplaatsingen zijn aansprakelijk voor een aanzienlijk deel van de opstopping van het verkeer en zorgen voor luchtvervuiling.

De verbetering van de luchtkwaliteit veronderstelt maatregelen voor de rationalisatie van de manier van verplaatsing thuis-werk. Het principe bestaat erin de modale transfer te promoten ten voordele van een andere manier van transport dan de auto: het openbaar vervoer, wandelen, fietsen, ..; dit zijn manieren die niet voor vervuiling zorgen. Alternatieve oplossingen dan het individuele gebruik van de wagen bestaan maar zijn te weinig gekend of gewaardeerd binnen de arbeidswereld..

Deze verbetering van de luchtkwaliteit en van de mobiliteit in het algemeen houdt voor ieder een voordeel in en zodoende ook voor de ondernemingen die in het Gewest gevestigd zijn.

Sinds 1 juli 2004 legt de ordonantie inzake de luchtkwaliteit dd. 25 maart 1999¹¹, aan alle ondernemingen met meer dan 200 arbeidsplaatsen op een vervoersplan te realiseren. Dit betreft niet minder dan 300 ondernemingen met in het totaal 300.000 arbeidsplaatsen.

Deze vervoersplannen worden binnen de ondernemingen uitgewerkt wat toelaat een intern bewustzijn te realiseren en oplossingen door te voeren die aangepast zijn aan de aard van de activiteiten. De vervoersplannen dienen beschouwd te worden als een « pluspunt » voor de onderneming. Ze dienen niet gezien te worden als een beperking maar eerder als een « positieve verplichting » en als een kans om de prestatie van de onderneming te verbeteren.

De ondernemingen dienen het mobiliteitsgedrag van hun werknemers te analyseren, zich toe te spitsen op de doelstellingen qua optimalisatie van de verplaatsingen en de modale transfer, zich te engageren deze ten uitvoer te leggen d.m.v. een actieplan en concrete maatregelen (carpooling, deelname in het abonnementsgeld met het gemeenschappelijk vervoer, werken op afstand, fietsstellingen, mobiliteitscoördinator, betaalparking auto, ...).

De follow-up en evaluatie van de plannen gebeurt door het BIM en de BUV.

Momenteel zijn reeds 224 van de 300 dossiers die betrekking hebben op 200.000 arbeiders, teruggestuurd – dit is 75% van de dossiers. De ontwikkeling lijkt ruimschoots geapprecieerd te worden door de werknemers en de ondernemingen.

De voornaamste drijfveren voor deze actie zijn de duur van het parcours en de vervoerskosten. Door op deze factoren in te spelen kunnen ook de andere verplaatsingswijzen dan met de wagen bevoorreed worden. Het toegankelijkheidsprofiel van de site is eveneens bepalend. In het centrum zelf, waar het aanbod aan openbaar transport maximaal is, verplaatst 71% van de ondernemingen zich met het openbaar vervoer en 30% met de wagen.

Het is goed de tenuitvoerlegging en de ontwikkeling van deze vervoersplannen verder te zetten.

:

11 ordonantie Lucht dd. 25 maart 1999, besluit dd. 5 februari 2004.

1. Resultaten bereiken:

- De ontwikkeling van stimulerende maatregelen: de weg naar vrijwillige samenwerking dient de voorrang te krijgen. Op die manier dienen de ondernemingen naar waarde geschat te worden, d.w.z. ondernemingen die zich op deze ambitieuze doelstellingen toespitsen en die vooral resultaten kunnen aantonen. Zij dienen te genieten van een media-erkenning en/of van een label, bevoorrechte partnerships met vennootschappen van het gemeenschappelijk transport voor de aankoop van abonnementen....

2. De 25% ondernemingen opnemen die nog niet meedoen

- De informatie kracht bijzetten door de voordelen voor de onderneming te onderstrepen. De bevoorrechte benadering bestaat in de aanmoediging van de ter beschikking stelling van informatieve instrumenten en hulp bij de realisatie van de plannen. De rationalisatie en de verbetering van de mobiliteit zullen rechtstreeks een voordeel voor de onderneming uitmaken.
- De tenuitvoerlegging van dwingende maatregelen. Indien het om een partnership ontwikkeling gaat is deze niet minder wettelijk bindend en de ondernemingen die weigeren deze toe te passen, zullen worden gesanctioneerd. De ordonantie inzake de luchtkwaliteit voorziet niet in expliciete sancties bij de niet-realisatie van het bedrijfsvervoersplan maar deze zullen genomen worden via de milieuvergunningen (presentatie van een BVP geldig voor elke vernieuwing van de vergunning en/of de lopende verlenging van de vergunning).

3. Ontwikkelen van bedrijfsmobiliteitsplan per buurt

Het principe bestaat erin de ondernemingen uit eenzelfde wijk te betrekken bij de uitwerking van een vervoersplan dat het meest aangepast is aan zowel het beduidend meest belangrijke potentieel, rekening houdend met de specificiteiten als met de troeven van de wijk.

Dit vergt een omkadering door de overheidsinstanties.

2. Vervoersplannen voor de « grote evenementen »

Omwille van zijn statuut en zijn infrastructuur telt Brussel een belangrijk aantal grote evenementen die deel uitmaken van het stadsleven en bijdragen tot zijn reputatie maar die eveneens de bron zijn van talrijke verplaatsingen en soorten hinder.

De organisatie van dergelijke grote evenementen dient rekening te houden met deze vormen van hinder en de uitbaters van de plaatsen die de grote evenementen huisvesten moeten zodanig handelen dat ze de hinder als gevolg van het verkeer en de activiteiten minimaliseren.

De ordonantie inzake de luchtkwaliteit dd. 25 juni 1999 voorziet de verplichte realisatie van vervoersplannen voor alle evenementen waarvoor meer dan 3.000 betalende personen zijn. Deze maatregel is onderworpen aan de uitwerking van een besluit. Een ontwerp besluit voor door de administratie voorbereid.

III – Bevorderen van de intermodaliteit

Modal Shift als basis voor de wegverdeling

Vroeger zag men een weg louter als verbinding tussen punt A en B. Nu moet een weg voldoen aan veel ruimtelijke eisen, zeker in een dicht bebouwde omgeving met een belangrijke verblijfsfunctie zoals dat in het Brusselse Gewest het geval is.

Verkeersassen moeten een duurzame infrastructuur zijn op maat van alle soorten weggebruikers. Daarom wordt in elk project vertrokken van een aantal doelstellingen: de woon- en ontmoetingsfunctie wordt beschermd door de snelheid van het autoverkeer te verminderen en de geluidshinder en vervuiling te beperken. Zone 30's worden de regel in woonwijken, het verkeer wordt naar de hoofdassen teruggebracht.

De verhouding tussen de ruimte voor autoverkeer en ruimte voor duurzame mobiliteit moet in evenwicht zijn. Daarom worden rijvakken versmald of vervangen door verbrede voetpaden, comfortabele fietspaden en eigen beddingen voor openbaar vervoer.

Zo wordt het fietsen aangemoedigd en het wandelen aangenamer. De vlottere doorstroming van bussen en trams verhoogt de efficiëntie en stiptheid en dus uiteindelijk ook de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer.

Naast deze ingrepen op vlak van infrastructuur, begeleiden een hele rits maatregelen mensen naar een groter intermodaal bewustzijn zodat ook zij een 'modal shift' kunnen uitvoeren en de auto makkelijker aan de kant zullen laten.

We denken hierbij eerst en vooral aan carsharing via Cambio, aantrekkelijke taxi's voor incidentele ritten, een nachtnet gebaseerd op een goede mix tussen openbaar vervoer en collectieve taxi's en een geautomatiseerd fietsverhuur systeem.

Het is maar op deze manier dat de doelstelling van het GeWOP nml 20% minder auto verplaatsingen kan gerealiseerd worden waardoor ook de vervuiling via de uitstoot van uitlaatgassen drastisch kan teruggeschroefd worden.

3.1 – Openbare infrastructuur

- Vlotte doorstroming verkeer : opfleuring wegennet, zones 30, ronde punten, groene golven,...
- Beperking verkeer buurten met BEPERKT VERKEER (mensen met een handicap, buurtbewoners, openbare diensten, ... (tijdspanne 7u.-19u., ...), zones 30, voetgangerzones, ...
- Infrastructuur andere manieren, eigen sites gemeenschappelijk vervoer, fiets, ...
- Uitrusting ventilatie tunnels
- Boomaanplantingen

3.2 – Verstevinging en promotie van het aanbod aan openbaar vervoer (en andere vervoermiddelen)

Meer en beter openbaar vervoer: het tram- en busplan (zoals goedgekeurd door de Brusselse Regering in mei 2005)

Het tramplan

Het plan komt tegemoet aan de doelstellingen van het beheerscontract tussen de MIVB en de Brusselse

regering, namelijk:

- betere dienstverlening;
- verbetering van de regelmaat;
- optimalisering van de beschikbare middelen om op de evolutie van de vervoersvraag in te spelen;
- geschikt gebruik van het nieuwe rollend materieel met grote capaciteit.

Het tramplan voorziet een verhoging van de globale capaciteit van het tramnetwerk met 5.500 plaatsen tijdens de spitsuren. Verhogingen van de frequenties en kwalitatieve verbeteringen werden aangebracht.

Het busplan

De nagestreefde doelstellingen zijn de volgende:

- de metro- en tramnetwerken vervolledigen, rekening houdende met de voorspelbare evolutie ervan, met als doel een optimaal functionerend net dat ernaar streeft de doelstelling van het Irisplan te bereiken, namelijk: de mogelijkheid geven aan 98% van de Brusselaars om toegang te hebben tot het openbaar vervoer binnen een straal van minder dan 400 meter van hun woonplaats;
- het netwerk aanpassen aan de evolutie van de stad, aan het groeiende aantal reizigers en aan de vraag;
- de regelmatigheid van de dienst verbeteren door de te lange lijnen en de lijnen die te afhankelijk zijn van de verkeersomstandigheden te splitsen en door optimaal gebruik te maken van de banen die genieten van maatregelen die de reïssnelheid verbeteren;
- tegemoet komen aan verbindingsvragen die soms al lang werden gesteld door de gemeenten of de klanten.

De uitvoering van het busplan moet 4.300 bijkomende plaatsen op het busnetwerk aanbieden tijdens de spitsuren.

VICOM

Flotter openbaar vervoer: het plan Vicom (Vitesse Commerciale) of 'nog 'doorstroommassen voor het openbaar vervoer', zoals goedgekeurd door de Brusselse regering in maart 2006

De ambitieuze doelstellingen van het tweede Vicomplan zijn de volgende:

- 90% van het tramnet in een afgeschermd eigen bedding of met een reïssnelheid die gelijkwaardig is aan deze in een afgeschermd bedding via andere maatregelen: 115 km eigen bedding;
- 40% van het busnet in een afgeschermd eigen bedding of met een reïssnelheid die gelijkwaardig is aan deze in een andere bedding via andere maatregelen: 140 km eigen bedding;
- een globale reïssnelheid van meer dan 20 km/u voor elke prioritaire bovengrondse lijn, van meer dan 18 km/u voor de andere lijnen en van meer dan 12km/u op elk interval tussen haltes;
- analyse, onderhandeling en aanpak van allerlei zwarte punten op het net (meer dan 250);
- vergelijkbare prestaties bereiken als deze op het netwerk in Straatsburg of in andere Europese steden waar de trams over het hele traject in eigen of afgeschermd banen rijden, waar alle verkeerslichten beïnvloed worden en de reistijd identiek is ongeacht het tijdstip van de dag. Deze trams stoppen enkel aan haltes, nooit voor een verkeerslicht. Ze zitten ook nooit vast in het verkeer;
- exemplarische projecten rond stedelijke integratie op touw zetten: aanwezigheid van het openbaar vervoer in de stad in de verf zetten;
- alle beschikbare wettelijke middelen aanwenden voor de naleving van toekenningstermijnen voor vergunningen.

IV – Bestrijding van het gebruik van de meest verontreinigende voertuigen

Het niveau van de uitstoot van verontreinigende stoffen door motoren varieert in functie van de prestaties van de motoren. De laatste decennia hebben de technologische vooruitgang op het vlak van de verbrandingsprocédés, de filtratie of de samenstelling van de brandstoffen het mogelijk gemaakt de uitstoot van bepaalde verontreinigende stoffen aanzienlijk te verminderen. Dit is met name het geval voor lood en zwavel.

De verbetering van de luchtkwaliteit is eveneens onderworpen aan een versnelde vernieuwing van het autopark. De meest recente auto's leveren betere prestaties wat het milieu betreft.

Gemiddeld hebben de dieservoertuigen, die niet tegemoetkomen aan om het even welke norm qua verontreiniging, de zogeheten «EURO 0¹²», een uitstoot van fijne partikels die 8 à 9 keer hoger is dan deze van Euro 4-voertuigen.

Gemiddeld hebben « EURO 0 » voertuigen op benzine een uitstoot van koolwaterstoffen en stikstofoxiden (NOx), die 25 keer hoger is dan deze van een EURO 4-voertuig. Daartegenover is de specifieke uitstoot van CO₂ als gemiddelde van de voertuigen die in 2005 op de markt kwamen 15 tot 20% lager dan de voertuigen die in 1992 verkocht werden.

Het wagenpark bestaat uit een relatief beperkt aantal voertuigen die duidelijk meer verontreinigend zijn dan het gemiddelde en dan de nieuwe voertuigen.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vertegenwoordigen de EURO 0-voertuigen met diesel- en benzinemotor eind 2004 17% van het Brusselse wagenpark (ongeveer 70.000 voertuigen). In ieder geval kan men ramen dat hun bijdrage tot de totale uitstoot van verontreinigende stoffen meer dan proportioneel is t.o.v. hun aandeel in het wagenpark en dit ondanks hun gemiddeld vaak lager aantal kilometers vergeleken met de eerder recentere auto's¹³:

- de EURO 2-voertuigen met dieselmotor vertegenwoordigen 8% van het diesel wagenpark in Brussel (ongeveer 12.500 voertuigen) en vertegenwoordigen 12% van de uitstoot van partikels van het totale park van voertuigen met een dieselmotor.
- de EURO 0 en EURO 1¹⁴-voertuigen met een dieselmotor vertegenwoordigen 18% van het park aan voertuigen met een dieselmotor in Brussel (ongeveer 32.000 voertuigen) en vertegenwoordigen 27% van de uitstoot van partikels van het totale park van voertuigen met een dieselmotor.
- de EURO 0-voertuigen met een benzinemotor, zonder een katalysator, vertegenwoordigen 27% van het park met wagens met een dieselmotor in Brussel (ongeveer 60.000 voertuigen) en vertegenwoordigen 58% van de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) en koolwaterstoffen t.o.v. het totale park van voertuigen met een benzinemotor.
- De EURO 0 en EURO 1-voertuigen met een benzinemotor vertegenwoordigen 48% van het park aan voertuigen met een benzinemotor in Brussel en vertegenwoordigen 75% van de uitstoot van stikstofoxides (NOx) en koolwaterstoffen in vergelijking met het totale park aan voertuigen met een benzinemotor.

12 De « Euro » norm geeft de prestaties aan van voertuigen op het niveau van hun uitstoot. De Euro 0 en Euro 1 voertuigen zijn de meest verontreinigende voertuigen. Ze werden respectievelijk vóór 1993 en vóór 1997 ingeschreven. De euro 4 voertuigen zijn de meest recente.

13 Volgens Febiac vertegenwoordigen de Euro 0-voertuigen met benzinemotor in 2000 21% van het wagenpark in België maar ze stonden slechts voor de helft van de totale uitstoot van stikstofoxides (NOx) en voor drie kwart van de totale uitstoot van verbrande koolwaterstoffen. Volgens Febiac zouden deze voertuigen vaak het tweede voertuig zijn van gezinnen met een gemiddeld tot hoog inkomen.

14 «EURO 1» – ingeschreven vóór 1997

Om efficiënt en met een doorslaggevende invloed de uitstoot van verontreinigende stoffen te beperken, is het nodig zich de geanticipeerde eliminatie van EURO 0-voertuigen met een benzinemotor tot doel te stellen en meer bepaald in het kader van de verontrustende problemen met de partikels en de EURO 0 en EURO1-voertuigen met dieselmotor.

Bepaalde regio's of steden van de Europese Unie zijn onderworpen aan niveaus qua luchtverontreiniging en hebben besloten de meest bezoedelde auto's de toegang tot het centrum van de stad te verbieden. Dit geldt met name voor Rome. Gebaseerd op dezelfde gedachte heeft Nederland de Europese Unie verzocht om de toelating vanaf 2008 de verkoop te verbieden van nieuwe voertuigen die niet voldoen aan de EURO 5-norm.

In het kader van Brussel'Air steunen de twee ministers de maatregelen die de versnelde vernieuwing van het park kracht bijzetten ten voordele van meer recente, milieuvriendelijke voertuigen.

4.1. – Fiscale stimulansen

Het huidige systeem voor de berekening van de verkeersbelasting en de heffing voor de eerste ingebruikname is gebaseerd op de fiscale paardekracht, is volledig verouderd en houdt geen rekening met de verontreinigende uitstoot van de voertuigen: de zogeheten « gereguleerde » uitstoot (NOx, partikels, koolwaterstoffen, CO,...), die hoe ouder het voertuig is hoe meer voorkomt, en met de uitstoot van CO₂, die afhangt van het verbruik en het soort brandstof.

De belangrijkste ongemakken van de huidige berekeningswijze van deze heffingen kunnen als volgt worden samengevat :

- De paardekracht houdt geen rekening met de EURO verontreinigingsnorm. Dit brengt met zich dat voor bepaalde voertuigen die voldoende « proper » zijn een hogere heffing berekend wordt dan voor andere die meer vervuילend zijn;
- De uitstoot van CO₂ kan sterk variëren binnen een en dezelfde reeks paardekracht (zie bijlage) ;
- Het verschil tussen wagens met een grote en een kleine cilinderinhoud is ontoereikend.

Voorgesteld wordt de volgende principe te handhaven als grote peilers van een hervorming voor de berekening van deze heffingen

- Het bedrag van de heffingen laten variëren afhankelijk van de EURO verontreinigingsnorm ;
- Het bedrag van de heffing laten variëren afhankelijk van de CO₂;
- Een berekeningfunctie invoeren voor de heffing afhankelijk van de uitstoot van CO₂ die een voldoende exponentiële progressie volgt om een lagere heffing te berekenen dan vandaag het geval is, ja zelfs een nulheffing, voor voertuigen met een lage uitstoot van CO₂ (minder dan 120 g/km) en een hogere dan vandaag voor voertuigen met een hoge uitstoot van CO₂ (meer dan 200 g/km).;
- Met ingang van 2010 een bijdrage invoeren ten laste van de gebruikers van voertuigen die sterk verontreinigen (EURO 0, EURO 1 en EURO 2). Deze jaarlijkse bijdrage zal progressief en cumulatief zijn met het oog op de vernieuwing van de meest vervuilende voertuigen.

Meerdere Europese landen hebben hun fiscale regelgeving voor voertuigen hervormd om de heffingen in het kader van de vervuiling door voertuigen beter te kunnen correleren.

Deze overweging dient zich eveneens te buigen over de kwestie van de « bedrijfswagens ». Het principe van de bedrijfswagens stimuleert het buitensporig gebruik van de auto als transportmiddel. De begunstigde wordt gekwijt van zijn aansprakelijkheid rond financiële uitdagingen en milieuproblemen i.v.m. het voertuig. Volgens de huidige fiscale regelgeving draagt de begunstigde de lasten voor het gebruik niet (afschrijving, onderhoud, brandstof,...) en wordt zodoende aangespoord om het voertuig zoveel mogelijk te gebruiken.

Momenteel vertegenwoordigen de bedrijfswagens in België, net als in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 50%

van de markt voor nieuwe inschrijvingen.

Voorgesteld wordt te pleiten ten voordele van een breed overleg waarin de Ministers van Financiën, Milieu en Mobiliteit van het Gewest en op Federaal niveau betrokken worden om zodoende het systeem diepgaand te hervormen, meer op het milieu te richten en socialer te maken.

4.2. « Brussel'Air »-premie

Om de hernieuwing van het wagenpark en de modale transfer naar andere manieren van transport kracht bij te zetten stimuleert het systeem van de 'Brussel'airBrussel'air'-premie de Brusselaars om hun voertuig achter te laten, te vernietigen en zich te verlaten op het gemeenschappelijk vervoer, de fiets, gedeelde voertuigen, ...

Het principe bestaat in het toekennen van een « lucht-mobiliteit pakket » voor ieder wie zijn voertuig niet meer gebruikt. Dit pakket dient toe te laten met voordeel het gebruik van het voertuig te vervangen. Het bevat een MTB-abonnement (Metro-Tram-trein-bus) dat geldig is voor alle operatoren op het territorium van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (MIVB, TEC, De Lijn et NMBS), een Cambio abonnement, operator gedeelde voertuigen en een fiets. Deze volledige uitrusting biedt alle combinaties voor een duurzame mobiliteit aangepast aan de stad.

De premie wordt toegekend op basis van een formule van cumulatieve voorwaarden.

Eerste niveau : de schrapping van een nummerplaat geeft het recht op een MTB-abonnement, gekoppeld aan een Cambio-abonnement. Dit dubbele abonnement is twee jaar geldig (voor zover de begunstigde ondertussen geen voertuig inschrijft).

Tweede niveau: bovenop de schrapping van de nummerplaat geeft een attest van de vernietiging van het EURO 0 en EURO 1-voertuig het recht op een derde jaar voor dit dubbele abonnement en eveneens op een fiets.

Deze premies zijn voorbehouden aan de Brusselaars en worden toegekend op basis van een reeks voorwaarden waaronder het verbod om een bedrijfswagen te gebruiken. Controlemaatregelen zijn voorzien. De eerste bestaat hierin dat de begunstigde jaarlijks dient aan te tonen dat hij aan deze voorwaarden voldoet om het dubbele abonnement te kunnen vernieuwen.

Momenteel wordt de maatregel ontwikkeld in samenwerking met de MIVB, de BUV en het BIM. Er zal een loket geopend worden.

Momenteel wordt ook nog een alternatief voor deze stimulansen ten voordelen van de propere voertuigen onderzocht.

4.3. – De aankoop van propere voertuigen bevoordelen

De ordonantie inzake de luchtkwaliteit dd. 25 maart 1999 legt de openbare regionale autoriteiten die over een vloot van meer dan 50 voertuigen beschikken op ten laatste in 2005 te beschikken over minstens 20% propere voertuigen (zijnde slechts 5 vloten met in het totaal ongeveer 75% van het totaal aantal voertuigen van de overheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De MIVB dient zelf het doel van 5% na te leven. In de praktijk respecteert de MIVB een quota van propere voertuigen van 80%, wat er in 2006 als volgt zal uitzien :

- 115 metrostellen;

- 357 trams;
- 140 bussen met dieselmotor EURO 4 en 200 bussen met dieselmotor met retrofitting stoffilter;
- 20 bussen op aardgas, te vervangen;
- Blijven nog over: 200 bussen met dieselmotor zonder stoffilter die niet beantwoorden aan de vereisten van het besluit inzake « propere voertuigen » maar die binnen een termijn van maximaal 7 jaar vervangen zullen worden.
- Bovendien beschikt de MIVB over 12 hybride bussen die rijden op diesel en elektriciteit.

Het besluit inzake « propere voertuigen » van 2003 geeft een definitie van de term « proper voertuig » met het oog op de toepassing van de hierboven vermelde ordonantie. Deze definitie is verouderd.

Voorgesteld wordt de definitie van het propere voertuig in voormeld besluit te actualiseren om te verzekeren dat ze afgestemd is op de technologische evolutie (zie voorstel update in bijlage).

V – Begeleiding bij de uitvoering van de maatregelen

1 – Evaluatie van de uitvoering van de maatregelen

De aanzienlijke vermindering van de luchtverontreiniging, veroorzaakt door het autoverkeer vereist een permanente aanpassing van de doelstellingen van de acties en van hun uitvoering.

De maatregelen die hernomen worden in het kader van dit plan dienen het voorwerp uit te maken van een regelmatige evaluatie zowel op het niveau van hun doelstellingen als op het niveau van hun invloed op het milieu en de stand van zaken wat de uitvoering betreft.

Deze evaluatie dient – indien nodig – toe te laten dat de doelstellingen van de maatregelen en van de uitvoeringsprincipes aangepast worden. De evaluaties worden doorgevoerd door het BIM, de BUV en de MIVB en dit op basis van de coördinaten van alle betrokken actoren.

Een eerste evaluatie zal 12 maanden na de goedkeuring van het plan plaatsvinden.

2 – Deelname van het publiek aan de ontwikkeling van het kader van de luchtverontreiniging door het autoverkeer

Het succes van de toepassing van de maatregelen wordt met name bepaald door de veranderingen in het gedrag van de talrijke gebruikers en de manier waarop deze zich verplaatsen. Gedragswijzigingen op een zo gevoelig terrein als dat van de mobiliteit vereisen de goedkeuring van de uitdagingen en van een draagvlak bij de burgers.

Voornamelijk met het doel hierop organiseren de ministers van Milieu en Mobiliteit een project getiteld « panel burgers ».

Het principe van deze ontwikkeling in de deelname bestaat erin een twintigtal burgers te betrekken bij de kern van het probleem. Het doel bestaat erin de burgers deze uitdagingen met betrekking tot de bestrijding van de luchtverontreiniging door het autoverkeer te laten aangaan, erover te discussiëren met de betrokken actoren en er een advies over uit te brengen bij de autoriteiten.

De resultaten van deze activiteiten worden een deel van de hulprocedure om te komen tot een beslissing over de bestrijding van de luchtverontreiniging door het verkeer. De bijdrage van de burger zal licht werpen op de evolutie en op de evaluatie van de maatregelen terzake.

Deze werkwijze en de valorisatie van het gehele bevolking dient de noodzaak te steunen om de maatregelen en de betrokkenheid van iedereen te steunen om bij te dragen tot de beste toepassing ervan.

3 – Mobiris-centrum

De laatste 10 jaar heeft de ongebreidelde toename van het verkeer op ons wegennet het aantal files doen toenemen en heeft het de toegankelijkheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geschaad. Deze evolutie heeft nefaste gevolgen voor ons milieu, ons leefklimaat, onze economie maar heeft duidelijk ook een negatieve invloed op de toegankelijkheid en de veiligheid op de weg.

De huidige capaciteit van het wegennet moet zodoende zo optimaal mogelijk gebruikt worden. Dat is alleen

mogelijk via een beleid inzake een efficiënt verkeersbeheer. Dit efficiënte beleid impliceert het verzamelen en bemiddelen van informatie over de huidige stand van zaken en verder ook maatregelen om in te spelen op de verkeersstromen zodat het verkeer vlotter en zo veilig mogelijk verloopt. Het Mobiris-centrum moet in die zin uitgebouwd worden.

Bovendien dient het Mobiris-centrum een reëel, multimodaal instrument te worden voor het beheer van de mobiliteit. Het GewOP stelt « De inrichting van een beheerscentrum voor mobiliteit (evolutie van het BITCMobiris) dient in samenwerking met de twee andere Gewesten, – als de tijd hiervoor rijp is – het geheel van de verplaatsingen binnen het GEN-net te administreren via een optimalisering van de verkeersstromen, de telematica, de bevoordeling van de intermodale transfer naar gemeenschappelijk transport en door aan crisissituaties het hoofd te bieden. »

Het huidige Mobiris-centrum dient dus aangepast te worden en meer gericht te zijn op het wegverkeer binnen het Gewest. Het dient een werkelijk intermodaal centrum te worden voor het beheer van het verkeer, op het niveau van het toekomstige GEN-net, waarbij de volgende functies vervuld dienen te worden :

- toezicht houden op de werking van het globale transportnetwerk, met voorzieningen voor de stand van zaken van het systeem op korte en middellange termijn
- beheren van informatie voor de automobilisten
- beheren van informatie aan de reizigers die gebruik maken van het gemeenschappelijk vervoer (info vooraf, tijdens de reis, duur van het traject, bezettingsgraad, transitparking)
- beheren van de informatie naar externe toepassingen toe (GSM, WAP, enz.)
- beheren van het wegverkeer (verkeerslichten, doseren van toegang, beheer van evenementen)
- beheren van voertuigen van hulpdiensten en taxi's (keuze trajecten,...)
- controle van het milieu (luchtverontreiniging, geluidshinder, weerbericht)

Dit centrum wordt dus één van de instrumenten waarvan het Gewest gebruik kan maken om de modale aanpassingen te beheren en te evalueren met het oog op de doelstellingen van het IrisPlan en het GewOP, nl. de vermindering van het aandeel van de wagens.

Het uitgebreide Mobiris-centrum wordt een belangrijk instrument voor de evaluatie van Brussel'air, zowel naar de impact op de intensiteit van het verkeer, als op de milieugevolgen van dat verkeer. Overigens wordt Mobiris een cruciale schakel in het ontwikkelen van maatregelen zoals groene golven.

4 – Maatregelen ter sensibilisering

De uitdagingen en bedreigingen van de luchtverontreiniging, onze gezondheid en ons leefklimaat blijken evident te zijn maar individueel hebben we elk de neiging onze gedragingen wat verplaatsingen betreft te handhaven. Een individuele gedragswijziging vereist inzicht in de doelstellingen.

Informatieve acties en acties met het oog op de sensibilisering dienen hand in hand te gaan met de uitvoering van de maatregelen van B'Air.

Het Gewest zal een reeks specifieke acties ontwikkelen inzake de luchtverontreiniging door het verkeer:

- De plaatsen en modaliteiten voor de installatie van pollutiemeters zullen vanaf 2007 herzien worden.
- evenementen zoals de « autoloze dagen » zullen gericht zijn op het thema luchtkwaliteit
- Acties inzake specifieke mededelingen die de intermodaliteit bevoordelen omwille van milieuredenen, zullen worden ontwikkeld uitgaande van een coördinatie tussen de MIVB en het BIM.

BIJLAGE

Besluit « proper voertuig »
 Aanpassing van de definitie van proper voertuig

<i>Huidige definitie</i>	<i>Nieuwe definitie - voorstel</i>
<p>Type voertuigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Specifieke voertuigen (categorie M) met benzine- of dieselmotor: de Euro 4-norm (verplicht in 2005) anticiperen – bedrijfsvoertuigen (categorie N1): de Euro 4-norm (verplicht in 2005) anticiperen – bussen, minibussen, vrachtwagens (categorie M2, M3, N2, N3): de Euro 5-norm (verplicht in 2008) anticiperen en/of beschikken over een CRT- of stoffilter <p>Alternatieve brandstoffen :</p> <ul style="list-style-type: none"> – voertuigen op aardgas – voertuigen op LPG – voertuigen op biodiesel, metanol of ethanol – elektrische voertuigen op batterij of brandstofcellen – hybride voertuigen – voertuigen op samengepeerste lucht 	<p>Type voertuigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – specifieke voertuigen (categorie M) met benzine- of dieselmotor: de <u>Euro 5-norm (verplicht in 2010) anticiperen + behoren tot categorie A, B of C (uitstoot van CO2)¹⁵</u>: – bedrijfsvoertuigen (categorie N1): de <u>Euro 5-norm anticiperen</u> – bussen, minibussen, vrachtwagens (categorie M2, M3, N2, N3): de Euro 5-norm (verplicht in 2008) anticiperen en/of beschikken over een CRT of stoffilter <p>Alternatieve brandstoffen :</p> <p><u>De specifieke voertuigen dienen te behoren tot de categorie CO2 A, B of C, ook al gebruiken ze volgende brandstoffen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – voertuigen op aardgas – voertuigen op LPG op basis van de <u>R115 norm</u> – voertuigen op biodiesel, metanol of ethanol met een gedeelte brandstof van plantaardige origine - <u>minstens 50%</u> – elektrische voertuigen op batterij of brandstofcel : eens de batterij of de cel opgeladen is bij de aanvang van het netwerk, <u>dient voorzien te worden in een voedingspunt met groene elektriciteit</u> – hybride voertuigen – voertuigen op samengepeerste lucht

15 De CO2 categorieën delen de voertuigmodellen in zeven categorieën in op basis van het verbruik en de uitstoot van CO2 (de categorieën A tot G, zoals voor de elektrische huishoudtoestellen). KB. dd. 5 september 2001 inzake de beschikbaarheid van informatie over het verbruik van brandstoffen en de uitstoot van CO2 (van kracht dd. 1 januari 2002)

