

Platformtekst

Ça SMOG? - SMOG 't?

2012

Waarom een platform Ça SMOG? - SMOG 't?

De ondertekenaars van deze platformtekst willen iedereen met de neus op de feiten drukken: er zit teveel fijn stof in de lucht, teveel stikstofdioxiden of NO₂, teveel dieselroet... Vooral dit laatste is een probleem want het is zonder meer de meest kankerverwekkende stof in de lucht. Ook het effect op de luchtwegen (astma, chronische bronchitis...) en op hart- en vaatziekten van deze stoffen is aangetoond. De lucht die we inademen, schaadt onze gezondheid en wij willen dat dit verandert. We vragen de politici om dit probleem ernstig te nemen en snel maatregelen te nemen.

Luchtvervuiling is geen verleden tijd.

Zeker niet. Het klopt dat het vroeger nog erger was. Onder invloed van De Europese Unie hebben we verschillende stappen vooruit gezet. Maar de concentraties liggen nog altijd veel te hoog en dalen al jaren niet meer.

De bron van luchtvervuiling in en rond Brussel.

Voor fijn stof is dat moeilijk te zeggen want dat bestaat voor een deel uit stuifmeel, zand...; een ander deel komt aanwaaien van ver, uit Parijs of het Ruhrgebied. Ook ammoniak uit mest op de velden wordt omgezet in fijn stof. Maar voor stikstofdioxiden en dieselroet (het meest schadelijke deel van het fijne stof) liggen de zaken simpel: die stoffen reizen niet ver. Hoe dichterbij de bron bevindt, hoe groter de luchtvervuiling. Zo is de luchtkwaliteit veel slechter op de Wetstraat dan in het Warandepark. Stikstofoxiden en dieselroet komen vooral van het verkeer hier. En voor het overgrote deel van dieselwagens. Diesel is veel vervuilender dan benzine.

Diesel is niet beter voor het klimaat.

Over het algemeen wel. Maar als je de uitstoot tijdens de raffinagefase meetelt, is dat verschil klein. En bovendien: in de stad rijden diesels meestal met koude motor en dan is hun uitstoot van broeikasgassen zelfs groter dan die van benzine.

Luchtvervuiling zal niet verdwijnen door betere motortechnologie.

De technologische "verbetering" heeft auto's in praktijk niet voldoende properder gemaakt. De daling van uitstoot wordt teniet gedaan door de toename van het aantal gereden kilometers en door de verdieseling van het verkeer. Zo is het fijn-stofprobleem niet verminderd sinds 2004. Ook de NO₂-concentraties dalen sinds jaren niet meer. De overheidsteun voor dieselwagens heeft de problemen alleen maar verhoogd, zonder het klimaatprobleem aan te pakken.

Diesels zijn niet het enige probleem voor onze gezondheid.

Het grote aantal wagens betekent sowieso een last voor een stad en voor de gezondheid van haar bewoners, ook als ze op benzine of elektriciteit rijden. Ze bedreigen ons en onze kinderen als ze te snel rijden. En ze nemen zoveel plaats in op straat, dat er geen plek meer over blijft om andere dingen te doen, zoals spelen, een babbeltje slaan met de burens of de straat te vergroenen. Dat zijn nochtans zaken die essentieel zijn voor de mentale gezondheid van mensen. Studies wijzen dat duidelijk uit. De ondertekenaars van deze platformtekst vragen de overheid meer plaats te maken voor een ander

gebruik van de publieke ruimte en om mensen te stimuleren om de auto te laten staan voor andere verplaatsingswijzen.

Hoe kunnen we de luchtkwaliteit verhogen en onze gezondheid beschermen?

Als we iets kunnen doen aan het verkeer in en naar Brussel en aan het aandeel van dieselwagens daarin, zullen de concentraties NO₂ en dieselroet meteen sterk dalen.

Wij vragen dus dat straten opnieuw plaatsen worden waar je meer kunt doen dan je verplaatsen of je auto parkeren. Straten om te leven dus, waar het veilig en aangenaam en groen is. We vragen dat onze politici Brussel geleidelijk aan transformeren in een autoluwe stad in een autoluw gebied.

We vragen dat grote projecten om wegen te verbreden afgeblazen worden. We vragen een slimme kilometerheffing die verkeer tijdens piekuren vermindert, zodat de wegen niet moeten verbreed worden. De grote invalswegen die pendelaars met de auto de stad binnenzuigen, mogen versmald worden.

We vragen dat bedrijven minder grote parkings aanleggen en dat vergunningen voor bestaande parkings aangepast worden zodat minder werknemers met de auto komen.

We vragen nieuwe maatregelen tegen het grote aantal bedrijfswagens omdat mensen met een bedrijfswagen meestal geen enkele impuls meer krijgen om zich op een andere manier te verplaatsen.

We vragen goed befietsbare straten, met de afwerking van het Gewestelijke fietsroutenetwerk, vrijliggende fietspaden op de grote wegen en de ontwikkeling van het Fietsgen dat Brussel voor de fietser moet ontsluiten.

We vragen een performant, frequent en fijnmazig openbaar vervoer. Iedereen zou op 5 minuten wandelen van zijn of haar deur een halte moeten vinden waar na 5 minuten wachten een bus of tram of metro komt die je op 5 minuten wandelen van je bestemming brengt. Overstappen moeten tot een minimum beperkt worden en ook binnen de 5 minuten gebeuren.

En we vragen dat dieselwagens aankopen en er mee rijden duurder wordt, door hogere accijnzen, een hogere belasting op inverkeersstelling en jaarlijkse verkeersbelasting.

En last but not least, we vragen een betere ruimtelijke ordening die nabijheid en bereikbaarheid voorop stelt, zodat autoverplaatsingen vermeden worden.

Contact:

Piet Van Meerbeek | www.bralvzw.be

stafmedewerker leefmilieu & participatie

| Zaterdagplein 13 – 1000 Brussel |

| **T** 02 217 56 33 | **M** 0478 999 707 |

