|  |
| --- |
| Projet de motion Pour une meilleure qualité de l’air à IxellesAudrey Lhoest, cheffe de groupe EcoloConseil communal du 24 mai 018 |
| Algemeen problematiek van luchtvervuilingGegeven dat het wegverkeer in Elsene de voornaamste bron is van luchtvervuiling, in het bijzonder de polluent stikstofdioxide (NO²);Gegeven dat bepaalde groepen in de samenleving extra kwetsbaar zijn voor de gevolgen van luchtvervuiling: ongeboren en opgroeiende kinderen, ouderen en personen met een chronische aandoening;Gegeven dat kinderen en ouderen, ten gevolge van de luchtvervuiling, steeds vaker kampen met ademhalingsproblemen en de laatste met hartaandoeningen;Gegeven dat de uitlaatgassen van dieselvoertuigen sinds 2012 door het International Agency for Research on Cancer (IARC) geclassificeerd zijn als kankerverwekkend voor de mens;Gegeven dat er elk jaar meer dan 600 Brusselaars vroegtijdig sterven door luchtvervuiling;Gegeven dat de problematiek ook heel wat sociale en economische consequenties heeft: * gezinnen met de laagste inkomens en het laagste autobezit wonen dikwijls op plaatsen waar de gezondheidsimplicaties van luchtverontreiniging en lawaaihinder het grootst zijn.
* de WGO berekende dat de totale medische kost ten gevolge van luchtvervuiling en omgevingslawaai in België 17 miljard per jaar bedraagt.

Betreffende de drempelwaarden van de parametersGegeven dat studies naar de gezondheidsimpact van luchtvervuiling en stikstofdioxide in het bijzonder aangeven dat er geen “veilig niveau” van luchtvervuiling bestaat;Gegeven dat in hun recent advies de Nederlandse Gezondheidsraad stelt dat luchtverontreiniging, zelfs bij concentraties lager dan de advieswaarden van de WGO, de gezondheid kan aantasten en leiden tot vroegtijdige sterfte. Kinderen, ouderen en mensen met luchtwegaandoeningen blijken extra gevoelig. De Nederlandse Gezondheidsraad adviseert daarom dat de EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit verlaagd moeten worden tot onder de WGO-advieswaarden;Gegeven dat de Europese drempelwaarde is bepaald op basis van economische haalbaarheid en geen rekening houdt met de hogere gevoeligheid van kinderen.Gegeven dat de impact op de gezondheid van kinderen duidelijk aanwezig is, ook bij lagere concentraties onder de Europese drempel van 40 g/m³;Gegeven dat de WGO een jaargemiddelde concentratie NO² onder de 20 g/m³ kwalificeert als aanvaardbare luchtkwaliteit;De specifieke urgentie naar aanleiding van een studie uitgevoerd in een aantal Brusselse scholenGegeven dat uit een recente studie van Greenpeace blijkt dat de luchtkwaliteit slecht is in onze Brusselse scholen en dat er waarden van 40 g/m³ werden gemeten, zijnde de drempelwaarde van de WGO waarbij de luchtkwaliteit slecht tot zeer slecht wordt gekwalificeerd, en dat uit de studie blijkt dat de slechte luchtkwaliteit zich weerspiegelt in het lichaam van onze schoolgaande kinderen;De rol en noodzaak van een daadkrachtig en doortastend beleidGegeven dat als het gaat om de gezondheid van onze kinderen het voorzorgsprincipe moet toegepast worden;Gegeven dat het waarborgen van gezonde lucht een integrale benadering vergt en een concreet actieplan;Gegeven dat de gemeenteraad van de Gemeente Elsene niet langer wil aarzelen om daadkrachtig in te zetten op de vermindering van luchtverontreiniging door verkeer, zoals NO² en roetdeeltjes.Gegeven dat het luchtkwaliteitsbeleid van de Gemeente moet focussen op een aantal specifieke domeinen, zoals de problematiek in de scholen, crèches en opvanggelegenheden, kennisopbouw aan de hand van luchtkwaliteitsmetingen, de rol van het verkeer, van verwarmingsinstallaties en van meer groen om de luchtkwaliteit te verbeteren;Gegeven dat er voornamelijk ingezet moet worden op structurele maatregelen;Gegeven dat luchtkwaliteitsmetingen toelaten om de problematiek op wijk -en straatniveau in kaart te brengen;Gegeven de noodzaak van uitgebreide luchtkwaliteitsmetingen om een duurzaam beleid te kunnen voeren;De specifieke problematiek van de luchtkwaliteit in de scholen;Gegeven dat bij de meeste scholen de invloed van het autoverkeer cruciaal is, maar ook ventilatie en verwarmingssystemen een belangrijke rol spelen;Gegeven dat minder of geen autoverkeer rondom de school niet alleen zorgt voor gezondere lucht, het maakt de schoolomgeving ook een pak veiliger voor onze kinderen;Gegeven dat het concept van de “schoolstraat” al in heel wat Belgische scholen bekend is. Schoolstraten worden twee keer per dag - bij het begin en het einde van een schooldag - afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Een schoolstraat beperkt de verkeerschaos in de schoolomgeving en heeft ook een positieve impact op de lokale luchtvervuiling. Concreet betekent een schoolstraat dat gemachtigde opzichters of de politie aan de ingang van de straat een verplaatsbaar bord zetten.Gegeven dat een schoolstraat tal van andere voordelen biedt: kinderen bewegen meer doordat ze niet meer vlak voor de schoolpoort gedropt worden, en er ontstaat een aangenamere sfeer rondom de schoolingang die het contact tussen ouders en het schoolpersoneel bevordert;Gegeven dat de school een erg belangrijke rol speelt om kinderen fietsvaardigheden bij te brengen en zo ook het enthousiasme te vergroten om met de fiets naar school te komen;Gegeven dat via fietsdeelsystemen de fiets als vervoersmiddel toegankelijk wordt voor jonge fietsers. Dit toelaat dat gezinnen een loopfiets, een aanhangfiets of een kinderfiets gebruiken, naargelang de groei en de noden van het kind en het gezin;Structurele maatregelen voor minder vervuilend verkeer:Gegeven dat het gemotoriseerd vervoer een belangrijke bron is van roet en stikstofdioxide. Wat betreft de uitstoot van NOx is verkeer verantwoordelijk voor 67% van de uitstoot;Gegeven dat één deelwagen 10 particuliere wagens vervangt en zo heel wat openbare ruimte vrijmaakt;Gegeven dat een verminderde snelheid het verkeer veiliger maakt en meer mensen aanzet om zich met de fiets te verplaatsen;Structurele maatregelen inzake verwarmingGegeven dat de tweede bron van NOx verwarming van gebouwen is met 33% van de uitstoot. Wat betreft de uitstoot van fijnstof (PM10) is het aandeel van verwarming nog belangrijker, nl. 50%;Structurele maatregelen voor meer groen:Gegeven dat bomen en struiken natuurlijke stofvangers en verkoelers zijn. Bomen en struiken in de gemeente vangen fijnstof op en kunnen de fijnstofconcentratie in de gemeente met 60% doen dalen;Gegeven dat hoe dichter de bomen of struiken staan bij de vervuilingsbron hoe krachtiger hun reinigend vermogen is;Beslist de Gemeenteraad:Inzake de luchtkwaliteit in en rond scholen, crèches en opvanggelegenhedenDat de Gemeente de luchtkwaliteit op een structurele wijze zal meten in alle scholen, crèches en opvanggelegenheden. Deze metingen vinden minstens jaarlijks of, waar problematische metingen worden vastgesteld, semestrieel plaats;Dat de Gemeente samen met de scholen, crèches en opvanggelegenheden als doelstelling heeft om te streven naar een goede luchtkwaliteit, meerbepaald te streven naar een jaargemiddelde concentratie NO² onder de 20 g/m³, de drempelwaarde die door het WGO als aanvaardbare luchtkwaliteit wordt gekwalificeerd;Dat van zodra metingen aantonen dat het jaargemiddelde NO² hoger ligt dan 20 g/m³, er maatregelen genomen worden om de luchtkwaliteit te verbeteren, waaronder minimaal:* het autovrij maken van de straat van de school, de crèche of opvanggelegenheid;
* het afzetten van de kinderen met de auto enkel als uitzondering wordt toegestaan;
* het organiseren van het vervoer van en naar de school te voet, met de fiets of, indien te voet en met de fiets niet haalbaar is, met een ophaaldienst

Dat er van zodra metingen aantonen dat het jaargemiddelde NO² hoger ligt dan 30 g/m³, een zone van 500 meter rondom de school, crèche of opvanggelegenheid wordt ingesteld als problematische zone (te hoge vervuiling);Dat de Gemeente in deze problematische zone maatregelen neemt om het vervuilende autoverkeer te reduceren door de wegcapaciteit voor auto’s te beperken, alsook vervuilende wagens te ontraden deze zone te betreden. Dit doet zij door onder andere volgende maatregelen te nemen:* het instellen van autovrije of autoluwe straten;
* het verbieden van transitverkeer;
* het verminderen van het aantal rijstroken.

Structurele maatregelen inzake mobiliteit om de luchtkwaliteit rondom en op school te verbeterenDat alle scholen een mobiliteitsplan invoeren voor de verplaatsingen van de leerlingen naar school en terug, waarbij maatregelen genomen worden om de luchtkwaliteit rondom de school te verbeteren. De vereisten van het plan zouden moeten zijn:* de aanleg van "park & rides" wordt tot een minimum beperkt en er kan enkel gebruik gemaakt worden van de bestaande parkeerinfrastructuur in de buurt;
* scholen moeten systemen uitwerken die kinderen belonen die te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar school komen;
* het organiseren van fietslessen;
* het voorzien van voldoende grote en liefst afgesloten fietsenstalling;
* Het aanbieden van een fietsdeelsysteem;
* Ervoor zorgen dat leerlingen in groep te voet of met de fiets naar school kunnen.

Dat de Gemeente de scholen volledig financieel ondersteunt voor de uitwerking en de realisatie van hun mobiliteitsplan, zodanig dat zij de luchtkwaliteit rondom hun school kunnen verbeteren;Dat de Gemeente richtlijnen uitstuurt naar alle scholen, crèches en opvanggelegenheden om hen te helpen de kwaliteit van de binnenlucht te verbeteren;Dat de Gemeente het vergroenen van de school en de schoolomgeving aanmoedigt, onder meer door het aanplanten van planten en bomen;Een richtlijn uit te sturen naar alle scholen van de Gemeente en een oproep naar alle scholen op het grondgebied voor het sensibiliseren van ouders omtrent het verbod op stilstaan met draaiende motor aan de schoolpoort;In het kader van het mobiliteitsplan van de verschillende scholen engageert de Gemeente zich om in overleg met de school volgende zaken te realiseren:* gescheiden fietspaden op alle hoofdwegen naar scholen;
* samen met scholen de optie om autovrije straten te creëren, of schoolstraten of autoluwe schoolomgevingen waar dit niet mogelijk is;
* in een straal van 500m rond scholen de snelheidsbeperking terug te brengen naar 20km/u;

Structurele maatregelen voor een betere kennisopbouw omtrent luchtvervuilingTwee keer per jaar meetcampagnes uit te voeren op op de meest ‘kwetsbare plaatsen’ (=scholen, creches, rusthuizen, ziekenhuizen, wijkgezondheidscentra), minimaal aan 50 locaties, in samenwerking met Brussel Leefmilieu. Bij deze metingen moet Elsene specifieke aandacht hebben voor “street canyons” en voldoende inzetten op verschillende vormen van burgerparticipatie die leiden tot meer metingen en sensibilisering;Dat de gemeente, tevens met steun van het Gewest, de mogelijkheid onderzoekt van ‘Live’ weergave van de pollutiewaarden, bijvoorbeeld via panelen in het straatbeeld en voor de meest kwetsbare plaatsen: (=scholen, creches, rusthuizen, ziekenhuizen, wijkgezondheidscentra)Dat de gemeente de aanmoedigt dat alle scholen aanwezig op het Elsense grondgebied sensibiliseringsacties opzetten.Structurele maatregelen voor minder auto’s en gezondere lucht in ElseneDat de Gemeente een mobiliteitsplan invoert dat inzet op een gedragsverandering met als doel het verminderen van het aantal verplaatsingen met de auto en het streven naar 60% verplaatsingen te voet of met de fiets;Concrete ingrepen te doen in het kader van het mobiliteitsplan, waaronder:* voetgangers en fietsers altijd voorrang geven;
* de invoering van een circulatieplan op basis van verkeerslussen met als doel zoveel mogelijk verkeer uit de stadskernen en uit de schoolomgevingen te houden;
* stap voor stap bijkomende zones af te bakenen die enkel toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer (aangevuld met bv. een uitzondering voor goederenverkeer op bepaalde tijdstippen);
* het aanleggen van leefstraten, autoluwe zones en woonerven in overleg met de buurt;
* parallel met een steeds uitgebreider aanbod aan alternatieve verplaatsingswijzen, het geleidelijk aan verminderen van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg ten voordele van meer groen, fietsparkings, fietspaden en comfortabelere voetpaden;
* het plaatsen van 100 fietsboxen met de steun van het Gewest tegen 2024, alsook fietsenstallingen die aangepast zijn aan cargofietsen en elektrische fietsen
* het verbeteren van het voetgangersnetwerk;
* het invoeren van een clausule elektrische wagens in openbare aanbestedingen van de Gemeente;
* het aanbieden van een mobiliteitsdienst op maat voor kinderen (voor de verplaatsingen naar de school), ouderen en mensen met een beperkte mobiliteit zonder uitstoot van vervuilende uitlaatgassen;
* installatie van een systeem van elektriciteitsproductie op de gemeentegebouwen om het opladen van elektrische batterijen aan te moedigen (met toegankelijke prijs voor de bewoners van Elsene)
* het fiscaal stimuleren van alternatieven op het verplaatsen met de auto waaronder:
	+ het subsidiëren van (elektrische) fietsen via een verhoging van de fietsvergoeding voor woon-werkverkeer;
	+ het subsidiëren van elektrische of CNG-autodeelwagens;
	+ het instellen van gunstige parkeertarieven voor deelwagens, alsook ruimte voorbehouden voor deelwagens;

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

Structurele maatregelen: meer groenInzake groene voorzieningen een plan van aanleg opstellen omtrent "bomen voor gezonde lucht" met als doelstelling aan bomen bij te planten met de nadruk op het aanleggen van laanbomen langs drukke straten en pleinen;Andere beleidsniveausBij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de federale overheid pleiten voor een verhoging van de investeringen in het openbaar vervoer, zodanig dat er voldoende kwalitatieve alternatieven beschikbaar zijn;Bij de Gewesten en de federale overheid pleiten voor het invoeren van een overkoepelend ticketsysteem voor het gebruik van het openbaar vervoer;Bij de Vlaamse regering aan te dringen om het systeem van de snelheidsbeperkingen te wijzigen zodat een permanent systeem van ASLS (Adaptive Speed Limit Signs) wordt ingevoerd op de Brusselse ring;Bij de federale regering aan te dringen op een grondige hervorming van het systeem van salariswagens naar een duurzaam mobiliteitsbudget en het afbouwen van de fiscale voordelen voor bedrijfswagens; | Problématique générale de pollutionConsidérant que le trafic automobile à Ixelles est la source la plus importante de pollution, principalement le polluant dioxyde d’azote (NO²);Considérant que certains publics sont plus vulnérables aux conséquences de la pollution de l’air (enfants à naître et en croissance, personnes âgées, personnes souffrant d’affections chroniques);Considérant que les enfants et les personnes âgées, souffrent plus souvent de problèmes respiratoires, et, pour les personnes âgées, de troubles cardiaques à cause de la pollution de l’air;Considérant que les gaz d’échappement des voitures diesel sont repris, depuis 2012, comme étant cancérigènes pour l’homme par l’Agence Internationale de Recherche sur le Cancer (IARC);Considérant que chaque année plus de 600 bruxellois décèdent prématurément à cause de la pollution de l’air;Considérant que la problématique a aussi des conséquences sociales et économiques:* que les familles aux revenus les plus bas et qui possèdent le moins de voitures habitent souvent aux endroits où la pollution de l’air et les nuisances sonores sont les plus élevées ;
* que le coût total des soins de santé liés à la pollution de l’air s’élève à 17 milliards chaque année (chiffres de l’Organisation mondiale de la santé).

Concernant les seuils des paramètresConsidérant que les études de l’impact sur la santé de la pollution de l’air et le dioxyde d’azote démontrent qu’il n’existe pas de «niveau sûr» en matière de pollution de l’air;Considérant l’avis récent du « Nederlandse Gezondheidsraad » -selon lequel la pollution de l’air, même dans des concentrations plus basses que les valeurs de l'OMS, peut affecter la santé et mener à une mortalité prématurée (a fortiori pour les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant d’affections respiratoires)- et son conseil de diminuer les valeurs de l’UE en matière de qualité de l’air à des seuils inférieurs aux valeurs de l'OMS;Considérant que le seuil européen est établi sur base de la faisabilité économique et ne tient pas compte de la grande fragilité des enfants ;Considérant que l’impact sur la santé des enfants est clairement avéré, y compris à des concentrations plus basse que le seuil européen de 40 μg/m³;Considérant que l'OMS qualifie de qualité de l’air acceptable une concentration annuelle de NO² en dessous de 20 μg/m³.L’urgence spécifique suite à une étude menée dans un certain nombre d’écoles bruxelloisesConsidérant que, selon une étude récente de Greenpeace, la qualité de l’air dans nos écoles bruxelloises est mauvaise et que des valeurs de 40 μg/m³ ont été mesurées -soit le seuil de l'OMS qui qualifie la qualité de l’air de « mauvaise » à « très mauvaise »- et que la mauvaise qualité de l’air a des conséquences sur l’organisme des écoliers.La rôle et la nécessité d’une politique volontariste et fermeConsidérant que lorsqu’il s’agit de la santé de nos enfants le principe de précaution doit s’appliquer ;Considérant que garantir un air sain demande une approche intégrée et un plan d’action concret ;Considérant que le conseil communal d'Ixelles souhaite à s’engager à réduire la pollution de l’air provoquée par la circulation automobile, par le NO² et les particules fines ;Considérant que la politique de qualité de l’air de la commune doit se focaliser sur quelques domaines spécifiques, comme la problématique dans les écoles, les crèches et les lieux d’accueil, les mesures de qualité de l’air, le rôle de la circulation automobile, les installations de chauffage et une verdurisation accrue;Considérant qu’il faut principalement miser sur des mesures structurelles;Considérant que les mesures de qualité de l’air permettent de cartographier la problématique au niveau des rues et des quartiers;Considérant le besoin de mesures précises de qualité de l’air pour mener une véritable politique durable.La problématique spécifique de la qualité de l’air dans les écolesConsidérant que pour la plupart des écoles, l’influence du trafic automobile est crucial, mais que la ventilation et les systèmes de chauffage jouent aussi un rôle important ;Considérant que la diminution ou l’absence de circulation autour de l’école amène à un air plus sain, ce qui rend l’environnement scolaire plus sûr pour nos enfants ;Considérant que le concept de "rue avec école" est connu dans certaines écoles en Belgique. Tout trafic motorisé y est interdit en début et en fin de journée scolaire. Cela réduit les embouteillages autour de l’école et a aussi un impact positif sur la pollution locale. Concrètement, une « rue avec école » dispose de panneaux amovibles au début de la rue (placés par des agents communaux ou par la police);Considérant que ce type de dispositif a pour conséquence que les enfants bougent plus (parce qu’ils ne sont pas déposés devant la porte d’école) et qu’une atmosphère conviviale se créé autour de l’entrée de l’école, ce qui favorise le contact entre les parents et le personnel de l’établissement ;Considérant que l’école joue un rôle important en matière d’information pour ce qui concerne l’usage du vélos y compris pour se rendre à vélo à l’école ;Considérant que les systèmes de location de vélos rendent le vélo accessible pour les écoliers cyclistes. Cela permet aux familles d’utiliser des vélos d'équilibre, des vélos avec remorque ou vélos pour enfant, selon la croissance et la nécessité de l’enfant et de la famille.Dispositions structurelles pour moins de circulation polluanteConsidérant que le trafic motorisé est une source de particules fines et de dioxyde d’azote et que la circulation motorisée est responsable pour 67% de l'émission de NOx;Considérant qu’une voiture partagée remplace 10 voitures privées et libère ainsi l’espace public ;Considérant qu’une vitesse réduite peut offrir plus de sécurité sur la route et peut inciter plus de gens à se déplacer en vélo ;Dispositions structurelles en matière de chauffageConsidérant que la deuxième source de NOx provient des émissions liées au chauffage des bâtiments (33%) et que, en ce qui concerne l’émission de particules fines (PM10), la part du chauffage est encore plus importante (à savoir : 50%).Dispositions structurelles pour plus de verdureConsidérant que les arbres et buissons sont des capteurs de poussières et des refroidisseurs naturels. Les arbres et les buissons dans la commune captent les poussières et peuvent réduire de 60% la concentration de particules fines;Considérant que plus les arbres et buissons sont proches de la source de pollution, plus grande sera leur puissance de nettoyage.Le Conseil communal décide :En matière de qualité de l’air dans et autour des écoles, crèches et lieux d’accueilQue la Commune mesurera la qualité de l’air de façon structurelle dans toutes les écoles, crèches et centres d’accueil. Ces mesures auront lieu au moins une fois par an ou, et en cas de mesure problématique, semestriellement ;Que la Commune -avec les écoles, crèches et centres de gardiennage- visera l’objectif d’une concentration NO² en moyenne annuelle en dessous de 20 μg/m³, seuil qui est qualifié par l'OMS comme étant une qualité de l’air acceptable;Qu’à partir du moment où les mesures démontrent que la moyenne annuelle dépassent les 20 μg/m³, des mesures seront prises afin d’améliorer la qualité de l’air, incluant au minimum :* La création d’une rue sans voitures dans la rue de l’école, crèche ou centre d’accueil ;
* De ne permettre de déposer les enfants avec la voiture que sous autorisation exceptionnelle ;
* D’organiser le transport de et vers l’école à pied, à vélo, ou, en cas d’impossibilité, par un service de ramassage ;

Qu’au moment où les mesures démontrent que la moyenne annuelle de NO² est supérieure à 30μg/m³, un périmètre de 500 mètres soit instauré autour de l’école, crèche ou centre d’accueil en tant que zone problématique (trop polluée);Que la Commune instaure des mesures dans la zone problématique afin de réduire la circulation automobile polluante en limitant la capacité de la rue pour les véhicules, et aussi en décourageant d’entrer dans cette zone. Elle prendra les dispositions suivantes :* instauration de rues sans voitures ou de rues à circulation limitée ;
* interdiction de circulation de transit ;
* réduction du nombre de bandes de circulation.

Mesures structurelles en matière de mobilité pour améliorer la qualité de l’air autour de et à l’écoleQue toutes les écoles instaurent un plan de mobilité pour les déplacements des élèves de et vers l’école incluant des dispositions pour l’amélioration de la qualité de l’air autour de l’école. Les exigences du plan devraient être :* l’aménagement de « park&ride » est réduit au minimum et ne peut être pratiqué qu’en utilisant des infrastructures de stationnement existantes ;
* les écoles doivent créer un système qui encourage les enfants qui viennent à pied, à vélo ou en transport en commun ;
* organiser des cours de vélo ;
* prévoir un emplacement pour vélos assez grand et de préférence fermé ;
* proposer un système de partage de vélos ;
* prévoir que les élèves puissent venir en groupe à pied ou à vélo à l’école.

Que la commune soutienne financièrement les écoles dans la réalisation de leur plan de mobilité afin d’améliorer la qualité de l’air autour de l’école;Que la commune envoie des directives à toutes les écoles, crèches et centres d’accueil pour les aider à améliorer la qualité de l’air;Que la commune favorise la verdurisation et la plantation de plantes et arbres dans les environs de l’école ;Que la commune envoie une directive à toutes les écoles pour sensibiliser les parents à l’interdiction des moteurs qui tournent pour des voitures à l'arrêt devant les entrées d’école;Dans le cadre du plan de mobilité des différentes écoles, la commune s’engage, en concertation avec l’école, à réaliser:* La séparation entre rue et pistes cyclables sur toutes les artères principales qui mènent aux écoles ;
* En concertation avec les écoles, la possibilité d’instaurer des rues sans circulation (ou quartiers d’écoles à faible circulation aux endroits où ce n’est pas possible);
* de réduire la vitesse à 20 km/h dans un périmètre de 500m autour des écoles ;

Dispositions structurelles en matière d’augmentation des connaissances sur la pollutionQue la commune effectue deux fois par an des mesures sur les bâtiments les plus sensibles (écoles, crèches, maisons de retraite, hôpitaux, maisons médicales, …), au minimum à 50 endroits différents, en coopération avec Bruxelles Environnement. Ixelles devra avoir une attention particulière pour les « rue canyons » et prévoir davantage de participation citoyenne (pour plus de mesures et une meilleure sensibilisation) ;Que la commune, y compris avec l’aide de la Région, étudie la possibilité de diffuser en ‘live’ les seuils de pollution, par exemple à l’aide de panneaux en rue et devant les bâtiments les plus sensibles: écoles, crèches, homes, hôpitaux, maisons médicales, …) ;Que la commune encourage la sensibilisation dans toutes les écoles présentes sur le territoire communal.Dispositions structurelles pour moins de voitures et un air plus sain à IxellesQue la Commune instaure un plan de mobilité qui s’engage à une modification comportementale en vue de diminuer le nombre de déplacements en voiture pour atteindre 60% de déplacements à pied ou à vélo ;Que la commune prévoie des actions concrètes dans le cadre du plan de mobilité, y compris :* donner priorité aux piétons et cyclistes ;
* introduire un plan de circulation pour éviter un maximum la circulation de transit et aux alentours des écoles ;
* progressivement délimiter des zones qui seraient uniquement accessibles aux piétons, vélos et transports en commun (avec une exception pour les livraisons à des moments précis) ;
* le réaménagement de zones et de quartiers à circulation limitée, en concertation avec les riverains ;
* parallèlement à une offre renforcées de déplacements alternatifs à la voiture, progressivement diminuer le nombre d’emplacements de parking sur la voie publique au profit de plus de verdure, de parkings pour vélos, de pistes cyclables et de trottoirs plus confortables;
* avec le soutien de la Région, déploiement de 100 boxes de rangement de vélo à l'horizon 2024 et aménagement de parkings vélos adaptés aux vélos cargos et deux roues électriques ;
* améliorer le réseau piétonnier ;
* introduire une clause sur les véhicules électriques dans les marchés publiques de la Commune;
* offrir un service mobilité aux enfants (pour les déplacements vers l’école), personnes âgées et personnes à mobilité réduite sans émission de gaz d’échappement polluant ;
* déployer un système de production électrique sur les bâtiments communaux pour encourager la recharge de batteries et deux roues électriques (avec prix modéré de l’électricité pour les habitants d’Ixelles) ;
* stimuler fiscalement les alternatives aux déplacements en voiture par :
	+ la subsidiation des vélos électriques, en augmentant le montant de remboursement des frais de déplacement domicile-lieu de travail ;
	+ la subsidiation des voitures électriques ou au CNG, et des voitures partagées ;
	+ des tarifs de parking favorables pour la voiture partagée ainsi que des espaces prévus à cet effet ;

En matière de chauffage, prendre les dispositifs suivants :* Exécuter un programme ambitieux de rénovation pour habitations privées et publiques en coopération avec le secteur, Bruxelles Environement et les autres acteurs de terrain, de façon à ce que que chaque bâtiment devienne quasiment neutre en énérgie (QNE) pour 2050 ;
* Promouvoir des technologies de chauffage propres et prévoir des primes complémentaires en plus des primes régionales pour des systèmes de chauffage en énergies renouvelables ;

Dispositions structurelles : plus de verdureEtablir un plan d’aménagement pour zones vertes : planter des arbres chaque année et principalement dans les avenues et les rues et places à circulation dense.Autres niveaux de politiqueA la Région Bruxelles-Capitale et au fédéral, plaider pour une augmentation des investissements dans les transports publics pour que suffisamment d’alternatives qualitatives soient proposées ;Demander aux Régions et au fédéral d’introduire un système commun et unifié de tickets pour les transports en commun;Insister auprès du Gouvernement flamand pour modifier le système de limite de vitesse afin d’introduire le système permanent ASLS (Adaptive Speed Limit Signs) sur le Ring de Bruxelles;Réclamer du Gouvernement fédéral une réforme profonde du système des voitures de sociétés (et des avantages fiscaux liés) vers un budget de mobilité durable. |