



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET ONTWERPBESLUIT BETREFFENDE DE  
INVOERING VAN EEN LAGE-EMISSIEZONE 2025-2035  
EN DE ROADMAP LOW-EMISSION MOBILITY BRUSSELS**

|   |  |
|---|--|
| <b>Aanvrager</b>  | Alain Maron, minister van Leefmilieu   |
| <b>Aanvraag ontvangen op</b>  | 23/06/2021   |
| <b>Uiteenzettingen</b>  | 28.06.2021 Ontwerpbesluit, tijdsplan en roadmap<br>01.07.2021 Studies  |
| <b>Overgemaakt document</b>   | Ontwerpbesluit tot wijziging van het regeringsbesluit van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone tot bepaling van de toegangscriteria voor de periode 2025-2035 - eerste lezing<br><br>Roadmap Low-emission Mobility Brussels 1.0<br><br>Tijdsplan LEZ 2025-2035<br><br>Presentatie voor de betrokken partijen:<br><br>Wijziging van de het LEZ-besluit: richtsnoeren 2025-2035<br><br>Impact op de uitstoot van broeikasgassen in het BHG<br><br>Studie mobiliteits-, technologische & milieu-, sociaaleconomische impact |
| <b>Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op</b> | 06/09/2021   |

De Commissie dankt de projectauteurs voor de gedetailleerde presentatie van het project en van de studies die het vergezellen.

De Commissie heeft kennis genomen van de omvang van de uitdagingen in verband met de uitstoot van het transportverkeer en de impact ervan op de gezondheid van iedereen en van de meest kwetsbaren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en ze begrijpt het belang van het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen (27% van de uitstoot houdt verband met het transportverkeer en daalt niet).

Naast een verkleining van de afgelegde afstanden en de modale verschuiving naar minder vervuilende verplaatsingswijzen ondersteunt de Commissie de invoering van een lage-emissiezone als een noodzakelijke hefboom voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in het BHG.

De Commissie vestigt de aandacht op het tijdsplan voor de uitvoering, in het bijzonder m.b.t. de ontwikkeling van de elektrische laadinfrastructuur, alsook op de specificiteit van bepaalde gebruikers en activiteitensectoren en meer bepaald:

- personen met een handicap;
- het collectieve openbaar en privévervoer, autobussen en autocars;

- het goederenvervoer;
- de begeleidende maatregelen voor personen met een laag inkomen.

De vertegenwoordigers van BECI, de Union des Classes Moyennes en Touring steunen het project en de voorgestelde maatregelen niet; ze vinden het tijdsplan voor de uitvoering niet realistisch en stellen andere oplossingen voor gebaseerd op onderzoek naar alternatieve motoren en brandstoffen en een ambitieuzer mobiliteitsbeleid. Hun standpunt wordt hieronder uiteengezet.

**Met betrekking tot de personen met een handicap (de geplande afwijkingen worden gedetailleerd in de bijlage van het advies)**

De Commissie vraagt een harmonisering en een eenvormige registratie voor de verschillende regelgeving inzake het parkeren en de toegang tot het Gewest (parkeren, LEZ, de toekomstige verkeersbelasting, eventuele zones voorbehouden aan welbepaalde categorieën automobilisten, - bijvoorbeeld op de Elsensesteenweg met het oog op het afzetten van PBM's dicht bij de handelszaken...) zodat personen met een handicap geen afwijking en hernieuwingen van afwijkingen moeten aanvragen voor elke maatregel in verband met autogebruik.

De Commissie vraagt ook een samenvoeging van de gegevensbanken van alle steden en gewesten van het land; een afwijking moet overal in België (zelfs in Europa) geldig zijn.

De Commissie stelt voor een automatische afwijking toe te staan voor elk voertuig aangepast aan personen met een handicap voor de hele levensduur van het voertuig.

De Commissie stelt voor deze afwijking ook toe te staan aan alle personen die houder zijn van de parkeerkaart voor *personen met een handicap*. Werkende personen met een handicap zonder VT-statuut (Verhoogde Tegemoetkoming) hangen soms van hun voertuig af om zich te verplaatsen of naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te komen voor gezondheidszorgen bijvoorbeeld en ze dragen vaak heel wat kosten die te maken hebben met hun handicap, wat maakt dat ze zich geen nieuw voertuig kunnen veroorloven, noch telkens een pas van 35 euro kunnen betalen. De Commissie suggereert deze afwijking toe te kennen voor de volledige levensduur van het voertuig (voor zover de kaart geldig is).

Veel personen doen een beroep op transportdiensten georganiseerd via de Vervoersdiensten van algemeen belang, zoals Alteo. Voor heel wat patiënten die van buiten het BHG komen hangt de toegang tot de gezondheidszorg af van vervoer verzorgd door vrijwilligers. Als het voertuig van de vrijwilliger niet voldoet aan de toegangsvoorwaarden van de LEZ van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dan zullen deze personen niet langer naar de gezondheidsinstellingen kunnen komen.

De Commissie vraagt te voorzien in een procedure die personen met een handicap de mogelijkheid biedt een ander voertuig tijdelijk in te schrijven (een vlotte, gratis en toegankelijke procedure).

De Commissie vraagt om voor de voertuigen aangepast aan rolstoelen de afwijking enkel toe te staan voor het voertuig (zonder voorwaarde inzake eigendom, domicilie of handicap) en automatisch, voor de hele levensduur van het voertuig.

**Met betrekking tot het collectief vervoer van personen met autobussen en autocars**

Autobussen en autocars hebben niet dezelfde kenmerken als privéwagens en kunnen niet even snel en onder dezelfde voorwaarden worden geëlektrificeerd.

Ook de berekening van de afschrijving van de voertuigen is anders. De contracten voor het schoolvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de COCOF bijvoorbeeld worden opgesteld voor een periode van 10 jaar en de gebruiksduur van de voertuigen zoals bepaald door het bestek, en de ermee samenhangende verplichte tarieven worden ook opgesteld op basis van een afschrijving van de voertuigen op 15 jaar. Het gevolg is dat deze

afschrijvingstermijn en de gebruiksduur van het voertuig vandaag niet op elkaar zijn afgestemd wegens het tijdspad van de LEZ. Voorbeeld: EURO 5-autocars zijn verboden vanaf 2025 terwijl de meest recente daarvan op dat moment slechts 11 jaar oud zullen zijn. Wat de drie openbaarvervoersoperatoren betreft (MIVB, De Lijn en TEC), die massaal hebben geïnvesteerd in de aankoop van hybride voertuigen en elektrische voertuigen hebben getest, moet - rekening houdend met de afschrijvingstermijn van de hybride voertuigen die in gebruik werden genomen in 2018 en 2019 - de Euro 6-vereiste in plaats van Euro 6d van kracht blijven tot na 2028, tot in 2035. Een gelijkaardig argument geldt wat betreft de afschrijving op 15 jaar van de meest recente Euro 6-dieselbussen zonder hybride aandrijving: die werden in dienst genomen voor september 2019 en beantwoorden dus ook niet aan de d-versie van de Euro 6-norm, maar zullen pas uit dienst worden genomen in 2030.

Als het huidige voorstel behouden blijft en tenzij er bijkomende budgetten komen opdat de operatoren aan de verplichtingen kunnen voldoen (aankoop van voertuigen, en aanpassing van de laad- en onderhoudsinfrastructuur), geven de openbaarvervoersoperatoren aan dat het tijdspad voor de uitvoering niet kan nageleefd worden.

Het type dienst beïnvloedt ook de capaciteit om over te stappen op een andere aandrijving. Autobussen met regelmatige dienstregelingen kunnen wegens de aard van de dienstverlening makkelijker geëlektrificeerd worden dan voertuigen die speciale diensten verlenen, in het bijzonder in het toerisme.

De Commissie vraagt de sector van het collectieve privévervoer snel te raadplegen om het tijdspad op te stellen voor de LEZ-zones rekening houdend met de bijzonderheden van elk beroep en elke subsector alsook met de behoeften die eigen zijn aan het specifieke gebruik van de voertuigen (voorbeeld: op het vlak van parkings, laadpalen, afschrijvingstermijn en gebruiksduur van de voertuigen, enz.) alsook de specifieke situatie van de openbaar vervoeroperatoren m.b.t. hun hybride bussen die in 2018 en 2019 in gebruik werden genomen en de laatste reeksen van Euro 6-dieselbussen die in gebruik werden genomen voor september 2019 (datum van de invoering van de d-versie van de Euro 6-norm).

### **Met betrekking tot het goederenvervoer**

De Commissie beklemtoont ook de bijzonderheden van het goederenvervoer en suggereert de beperkingen en de alternatieven grondiger te bekijken. De verkeersstromen van de bouwlogistieke sector zijn bijvoorbeeld niet vergelijkbaar met die van de koelketen en binnen eenzelfde sector is de situatie van een kleine zelfstandige anders dan die van een grote onderneming.

Zoals voor de autobussen en autocars is er behoefte aan een fijnmazige analyse van de verschillende stromen en diensten alsook van de behoudsduur, om het draaglijk te maken voor de sector en om de transitie te vergemakkelijken dankzij een betere planning van de investeringen.

De Commissie beklemtoont dat voor het goederenvervoer, net als voor het personenvervoer, een elektrisch voertuig niet alle mobiliteitsproblemen oplost. Het is eerst en vooral ook belangrijk het voertuigbezit zo veel mogelijk te verminderen, waarbij zo veel mogelijk de bijzonderheden van het vervoer voor rekening van derden en het vervoer voor eigen rekening voor ogen moet worden gehouden, dankzij een verschuiving naar andere vervoerwijzen en deelmobiliteit. Naast de reeds in het LEZ-reglement opgenomen uitzondering voor voertuigen bestemd voor het onderhoud van openbaarvervoersinfrastructuur (zoals vrachtwagens met ladder voor het onderhoud van de bovenleidingen), vraagt de Commissie ook een uitzondering voor de zware onderhoudsvoertuigen voor het openbaar vervoer, die op maat worden gemaakt, alsook de voertuigen voor de meting van infrastructuur)

1. Het is hier dus ook belangrijk het voertuigbezit zo veel mogelijk te verminderen, zonder de specificiteiten van het vervoer voor rekening van derden en het vervoer voor eigen

rekening uit het oog te verliezen, dankzij een verschuiving naar andere vervoerwijzen en deelmobiliteit, zoals dat in Parijs bijvoorbeeld gebeurt.

### **Met betrekking tot de begeleidende maatregelen voor personen met een laag inkomen.**

De Commissie staat achter de regeringsplannen inzake de modale verschuiving en de hervorming van de Bruxell'Air-premie die voorrang geeft aan carpoolen. Ze vestigt de aandacht op sommige werknemers met een laag inkomen die geen andere keuze hebben dan het gebruik van de wagen en vraagt te voorzien in een bijzondere ondersteuning, en zelfs de oprichting van een fonds om een benzinewagen te vervangen door een minder vervuilende benzinewagen. De Commissie is zich bewust van de moeilijkheid om de personen met een laag inkomen voor wie een auto absoluut noodzakelijk is om naar het werk te gaan te identificeren.

### **Met betrekking tot het tijdspad en de elektrische laadinfrastructuur**

De Commissie vestigt de aandacht op de volgende punten:

- a. Wat met de plaatsing van laadpalen anticiperend op de vraag?
- b. Wat is de verdeling tussen laadpalen op en buiten de weg?
- c. Welke garanties zijn er dat men de trottoirs niet inneemt, die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nu reeds vaak te klein zijn en in slechte staat?
- d. Wat zijn de ramingen voor de tijd die aan de verschillende laadpalen wordt doorgebracht en de herlaadfrequenties?
- e. Hoe kan men de elektriciteitsbevoorrading verzekeren (capaciteit van het netwerk), wat zijn de vereiste aanpassingen (voor snelladen)? Wat zal de impact op de tarieven zijn?
- f. Welke garanties zijn er betreffende de bevoorrading van 100% groene elektriciteit?
- g. Wat zijn de ramingen voor laadinfrastructuur buiten de weg (type laadpalen (vermogen), investeringen voor de laadalen en voor de veiligheidsmaatregelen, aanpassen van de elektrische installatie voor snelle laadpalen)?
- h. Welke financiële steunmaatregelen zijn er voor ondernemingen die laadinfrastructuur willen plaatsen? Wat zijn de administratieve kosten en drempels?
- i. Welke veiligheidsmaatregelen zal het Gewest nemen in het geval van brand veroorzaakt door batterijen van elektrische voertuigen? Plan van de verdeling van bassins in het BHG in het geval van brand?
- j. Wat zijn de omstandigheden voor de ontginning van de grondstoffen voor de productie van elektrische voertuigen en hoe kan men duurzame ketens ontwikkelen die rekening houden met het milieu-, sociale en economische aspect?
- k. In welke mate kunnen benzinewagens worden omgevormd tot elektrische wagens? Wat is het regelgevend kader, wat zijn de kosten en bestaat er eventueel steun?

### **Overleg met de andere gewesten**

De Commissie herinnert aan het belang van overleg met de twee andere gewesten. De maatregelen zullen de pendelaars naar Brussel beïnvloeden en hun gedrag zal ook een impact hebben op het welslagen van het project. De rol van de P&R-parkings in het Gewest en zijn rand moet ook worden onderzocht in de road map.

### **Met betrekking tot de sociaaleconomische impact op sommige economische spelers waarvan de activiteit verband houdt met verbrandingsmotoren.**

De Commissie maakt zich zorgen over het feit dat niet wordt stilgestaan bij de impact op de economische aantrekkelijkheid van het Gewest

De commissie haalt ook de volgende punten aan:

- a. Wat zal de impact zijn op de aardoliesector, de pompstations, enz.? Is er voorzien in steun voor herbestemming?
- b. Hoe kan men de ontwikkeling van nieuwe diensten en activiteitssectoren ondersteunen?
- c. Hoe kan men anticiperen op eventuele vertragingen in de technologische ontwikkelingen die vereist zijn voor deze energieomslag?

De Commissie dringt aan op een overleg met de getroffen sectoren (onder meer garages), om te voorzien in de nodige opleidingen opdat werknemers hun beroep kunnen blijven uitoefenen of zich kunnen omscholen indien nodig.

### **Bijkomende aanbevelingen**

De Commissie beveelt aan

- a. de communicatie buiten het Gewest te intensifiëren
- b. de controle van buitenlandse voertuigen op dezelfde wijze te verzekeren als voor in België ingeschreven voertuigen
- c. roetfilterfraude te bestrijden, onder meer door alle technische keuringscentra uit te rusten met moderne en doeltreffende meetinstrumenten.

Met betrekking tot de maatregelen voor de ontwikkeling van het autodelen, suggereert de Commissie autodelen op wijkniveau uit te breiden, zonder station maar wel met een eindpunt in de wijk, eventueel in de vorm van een coöperatieve.

### ***Minderheidsstandpunt van BECI, UCM en Touring***

De vertegenwoordigers van BECI en de Union des Classes Moyennes staan niet achter de voorgestelde maatregelen.

Ze maken zich zorgen over de afwezigheid van geloofwaardige alternatieven, het gebrek aan de uitbreiding van de infrastructuur en de inhoud van het begeleidingsplan en ze vinden het tijdsplan voor de uitvoering irrealistisch.

Ze stellen voor eerder alternatieve maatregelen te steunen, die economisch interessanter zijn en gebaseerd op de beste technologie die al op de markt aanwezig is zoals CNG/LPG, hybride voertuigen en voertuigen die voldoen aan de nieuwe WLTP+RDE-normen, met name de nieuwe generatie wagens (inclusief diesel) die de Euro 6d-norm respecteren.

Ze vragen om

- a. een beleid te ontwikkelen dat resultaatgericht is eerder dan op technologische middelen.
- b. de autofiscaliteit te hervormen en de degressiviteit van de belastingen op basis van de leeftijd van het voertuig af te schaffen en deze daarentegen te baseren op de EURO-norm en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig.
- c. maatregelen voor te stellen die technologisch, economisch en financieel haalbaar zijn voor ondernemingen en het Gewest, en waarmee tegemoet kan worden gekomen aan de verplichtingen en verbintenissen van het Gewest inzake de uitstoot van broeikasgassen en luchtkwaliteit.
- d. te informeren en opleidingen te verschaffen over de energietransitie;
- e. een intelligent beheer van de verkeersstromen te ontwikkelen;
- f. multimodale oplossingen aan te moedigen en te ondersteunen, met inbegrip voor de logistiek;
- g. de infrastructuur voor zachte/alternatieve verplaatsingswijzen te verbeteren;
- h. oplossingen van het type deelwagens te bevorderen;
- i. het publiek (particulieren en ondernemingen) te sensibiliseren, informeren en opleidingen te verstrekken over de nieuwe verplaatsingswijzen, geconnecteerde

wagens, nieuwe intelligente mobiliteitsoplossingen en de nieuwe beroepen en competenties die eruit voortvloeien.

## **Bijlage bij het advies Huidige afwijkingen**

### **1/ Voertuigen aangepast aan het vervoer van persoon met een handicap**

Het betreft voertuigen die specifiek zijn aangepast aan het vervoer van personen met een handicap en waarvan de nummerplaat eigenaar, of een persoon gedomicilieerd op hetzelfde adres als die laatste, houder is van de speciale gehandicaptenparkeerkaart.

Afwijking aan te vragen via formulier

Bij een aanvraag tot afwijking moet men een kopie voegen van:  
de parkeerkaart  
elke nuttig document dat de specifieke aanpassing van het voertuig aantoont

Zodra de afwijking verleend is, blijft ze vijf jaar geldig voor zover de voorwaarden voor toekenning van de afwijking niet veranderen.

Als het voertuig in het buitenland is ingeschreven, is de registratie van het voertuig verplicht alvorens men de aanvraag tot afwijking kan indienen.

### **2/ Voertuigen van personen met een handicap die een verhoogde tegemoetkoming genieten**

Het is voortaan mogelijk deze afwijking aan te vragen.

Voor personen die beantwoorden aan de voorwaarden die hieronder werden uiteengezet, trad de afwijking in werking vanaf februari 2021 met retroactief effect vanaf 1 april 2020.

Om welke voertuigen gaat het?

De voertuigen waarop deze afwijking betrekking heeft zijn voertuigen waarvan de eigenaar van de nummerplaat, of een persoon gedomicilieerd op hetzelfde adres van die laatste, houder is van de speciale gehandicaptenparkeerkaart (speciale kaart zoals bedoeld in het artikel 27.4.3 van de Wegcode **EN** recht heeft op een verhoogde tegemoetkoming in de gezondheidszorg (VT-statuuat).

De afwijking kan slechts worden aangevraagd voor één enkel voertuig per speciale parkeerkaart.

Wie zijn de begunstigden van de verhoogde tegemoetkoming?

De begunstigden van de verhoogde tegemoetkoming zijn de personen die een sociaal voordeel genieten of een bepaald statuut hebben zoals het leefloon of een gelijkaardige steunmaatregel, de inkomensgarantie voor ouderen, de toelage voor personen met een handicap. Men kan op de kleeftbriefjes van het ziekenfonds nagaan of men de verhoogde tegemoetkoming geniet. Bekijk daarvoor de zescijferige code (xxx/xxx). Als het derde cijfer een 1 is, heeft men recht op de verhoogde tegemoetkoming.

Afwijking aan te vragen via formulier

De afwijking kan worden aangevraagd via het formulier hieronder. Daaraan moet het volgende worden toegevoegd:

een kopie van de gehandicaptenparkeerkaart, een attest van de mutualiteit dat aantoont dat men een verhoogde tegemoetkoming geniet in de gezondheidszorg.

Zodra de afwijking verleend is, blijft ze vijf jaar geldig voor zover aan de voorwaarden voor toekenning van de afwijking wordt voldaan.

Als het voertuig in het buitenland is ingeschreven, is de registratie van het voertuig verplicht alvorens men de aanvraag tot afwijking kan indienen.

### **3/ Voertuigen aangepast aan rolstoelen**

Het betreft voertuigen uitgerust met een systeem dat deel uitmaakt van het voertuig en dat bestemd is voor het vervoeren van een rolstoelgebruiker (lift, helling...).

Afwijking te vragen via formulier

Om de afwijking te verkrijgen moet men een kopie toevoegen van het bewijs dat het voertuig een systeem voor het vervoer van een rolstoelgebruiker heeft.

Zodra de afwijking verleend is, blijft ze vijf jaar geldig voor zover de voorwaarden voor toekenning van de afwijking niet veranderen.

Als het voertuig in het buitenland is ingeschreven, is de registratie van het voertuig verplicht alvorens men de aanvraag tot afwijking kan indienen.