



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## **ADVIES OVER HET ONTWERP-'LUCHT-KLIMAAT-ENERGIEPLAN'**

<b>Aanvrager</b>	De heer Alain Maron, minister bevoegd voor Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	19/12/2022
<b>Uiteenzetting</b>	30/01/2023
<b>Overgemaakte documenten</b>	Lucht-Klimaat-Energieplan (LKEP), Ontwerp 2 <sup>e</sup> lezing december 2022
<b>Advies goedgekeurd door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op</b>	06/02/2023

Het advies werd unaniem aangenomen, met uitzondering van Touring, dat zich van stemming onthield omdat het niet in staat was voldoende opvolging uit te oefenen.

De Commissie betreurt dat het openbaar onderzoek aangaande het LKEP zo kort is en dat het parallel loopt met dat over andere dossiers zoals de GSV en het BWLKE.

### **A. Algemeenheden**

De Commissie schaaft zich achter de ontwikkelde doelstellingen en de strategie van het LKEP. De verwijzingen naar bestaande plannen en programma's zijn positief en de Commissie waardeert de versterking van het Good Move-plan.

Die formulering maakt het LKEP echter vaag en het is niet duidelijk welke nieuwe prioriteiten en aanpassingen nodig zijn om de ondervonden moeilijkheden aan te pakken.

De Commissie wenst dat de volgende thema's worden uitgewerkt en concreter worden vertaald in het actieplan van het LKEP.

**In het geval van vervoersgerelateerde energie** is de prioriteit eerder de grote hoeveelheid gebruikte energie dan de aard van die energie. Het LKEP is een kans om de totale mobiliteitsbehoeften te verminderen, het gebruik van de eigen auto te rationaliseren en actieve vervoerswijzen te bevorderen. In dit verband moet ook rekening worden gehouden met de vermindering van de emissies in verband met het gebruik van de luchthaven.

**Fiscale maatregelen, tarifiering van de mobiliteit en parkeerbeleid** zijn belangrijke hefboomen om de emissies van de vervoerssector te verminderen. Toch botsen zij op

weerstand binnen het Gewest en in andere gewesten. Het LKEP is een gelegenheid om vooruitgang te boeken en de aard en het niveau van de te bereiken doelstellingen te verduidelijken.

**De sociale acties** moeten worden versterkt om een rechtvaardige en inclusieve overgang te waarborgen. Hieronder worden algemene aanbevelingen inzake de integratie van de genderdimensie gegeven die voor het gehele plan gelden met betrekking tot gegevens, participatie en specifieke instrumenten. Wat meer bepaald de mobiliteit betreft, is het van belang om:

- bij de ontwikkeling van het vervoersaanbod rekening te houden met de verschillen in trajecten (meerdere bestemmingen voor vrouwen) en mobiliteitspraktijken. Om concreet op de klimaatdoelstellingen te kunnen inspelen, is het bovendien van essentieel belang een kwaliteitsaanbod te ontwikkelen, d.w.z. efficiënt en regelmatig;
- een beleid inzake ruimtelijke ordening te ontwikkelen dat solidariteit bevordert en bijdraagt tot het gevoel van veiligheid voor vrouwen in de openbare ruimte.

p.58 De planning corrigeren, er zullen geen 25 verkeersluwe mazen zijn tegen 2025.

## B. Lucht-Klimaat-Energieplan

Hoofdstuk 4: Sectorale acties - **4.1 Gebouwen** - pijler 1 vermindering van de energiebehoeften in ons gebouwenbestand (blz. 67)

**Hefboom B - de grondige renovatie van tertiaire gebouwen versnellen en de voorbeeldfunctie van openbare gebouwen versterken**

De termijn waarbinnen de openbare besturen in 2024 een alomvattende langetermijnstrategie voor de renovatie van het gebouwenbestand moeten vaststellen om tegen 2040 koolstofneutraliteit in overheidsgebouwen te bereiken, is kort. Bovendien moet rekening worden gehouden met het specifieke industriële verbruik (de MIVB verbruikt bijvoorbeeld gas voor de verftunnel in haar carrosserieatelier, dit zou in principe niet in aanmerking genomen moeten worden).

**Pijler 3 De duurzaamheid van bouw en renovatie versterken p. 80**

De Commissie neemt nota van de aandacht voor gebouwen. Ze beveelt aan ook maatregelen te nemen met betrekking tot de circulariteit bij de aanleg van wegen en de inrichting van de openbare ruimte.

Hoofdstuk 4: Sectorale acties - **4.2 Stedelijke leefomgeving en aanpassing aan de gevolgen van de klimaatverandering** - Pijler 6 De veerkracht van kritieke infrastructuur ten aanzien van de risico's van klimaatverandering verbeteren

p. 93 *'(...) een duidelijke en zo volledig mogelijke visie te ontwikkelen op de kwetsbaarheden van de kritieke infrastructuren ten opzichte van de klimaatverandering en op alle adaptatieacties/-beleidsmaatregelen die door de beheerders van die infrastructuren worden genomen, in samenwerking tussen Leefmilieu Brussel en Brussel Preventie en Veiligheid'*.

De term 'kritieke infrastructuren' wordt specifiek gedefinieerd in de CER-richtlijn<sup>1</sup>inzake de veerkracht van kritieke entiteiten. De lijst van kritieke infrastructuren is in ontwikkeling en

---

<sup>1</sup> Richtlijn (EU) 2022/2557 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende de veerkracht van kritieke entiteiten en tot intrekking van Richtlijn 2008/114/EG van de Raad.

omvat niet noodzakelijk de infrastructuur die onder het LKEP vallen. De LKEP-terminologie moet worden aangepast.

#### Hoofdstuk 4: Sectorale acties - 4.4 Transport en mobiliteit

blz. 109 De zin corrigeren 'Wat de *becijferde doelstellingen betreft, hieronder enkele van de resultaten die van Good Move verwacht worden:*

- *bijdragen tot het verlagen van de **gewestelijke** broeikasgasemissies uit mobiliteit tegen 2030 met **3540%** verlagen ten opzichte van 2005;*

Een becijferde doelstelling vermelden voor de ontwikkeling van het modale aandeel van verplaatsingen te voet, zoals ook voor fietsen wordt vermeld.

De volgende algemene aanbevelingen inzake gender gelden voor het hele plan en zijn ook belangrijk voor het onderdeel mobiliteit:

- Gendergegevens verzamelen over de verschillende effecten van de klimaatverandering en genderindicatoren ontwikkelen om de effecten van het beleid te meten;
- De deelname van vrouwen aan het ontwerp en de evaluatie van strategieën voor maatregelen tegen klimaatverandering bevorderen;
- Het gebruik systematiseren van instrumenten voor gendermainstreaming en genderbudgeting bij het ontwerpen, prioriteren en evalueren van de uitvoering van de LKEP-doelstellingen.
- In het steun- en hulpbeleid beter rekening houden met de levenssituatie van vrouwen en huishoudens, met aandacht voor eenoudergezinnen.
- De verenigingssector die betrokken is bij vrouwenrechten en het milieu, betrekken bij het uitvoerings- en evaluatieproces van het LKEP;
- Rekening te houden met de intersectionaliteit tussen gender en andere vormen van meervoudige discriminatie die vrouwen ondervinden;

#### Pijler 11 Een actieve en multimodale mobiliteit via het Good Move-plan blz. 110-116

##### 11 - Hefboom A - De uitvoering van het **Good Move**-plan versnellen

De Commissie steunt de budgettaire en menselijke middelen die nodig zijn om de maatregelen van het Good Move-plan uit te voeren.

Over de Smartmove-kilometerheffing zijn de meningen van de Commissieleden verdeeld.

De onderstaande kwesties en onderwerpen verdienen nadere bespreking:

- Keuze en niveau van de doelstellingen: 'vermindering van het autoverkeer' versus 'vermindering van de congestie', bezitsgraad, voertuigmassa, te bereiken verminderingsniveaus
- Tariefsysteem: 'kilometerheffing' versus 'zonetarief';
- Impact van systeemkeuzes op de kosten en het energieverbruik in verband met gegevensopslag en -verwerking;
- Elektrische voertuigen: vrijstelling of niet;
- Geleasde bedrijfswagens.

##### 11 - Hefboom B - De klimaatuitdagingen integreren in de **stad van de korte afstanden**

De Commissie steunt het streven naar een stad van korte afstanden en vraagt om aan te geven welke middelen en instrumenten naast het GPDO moeten worden gebruikt om hiertoe

bij te dragen. Hoe kunnen bijvoorbeeld particuliere actoren worden aangemoedigd om bij te dragen?

Dat vraagstuk moet vanuit een genderperspectief worden bekeken, om tegemoet te komen aan de behoeften en de specifieke kenmerken van de mobiliteit van vrouwen, waardoor zij in het bijzonder betrokken zijn bij de stad van korte afstanden: minder bezitsters van een eigen auto of rijbewijs - aaneenschakeling van ritten en complexe trajecten met stops in verband met zorg, d.w.z. kinderopvang, school, boodschappen enz.) - vaker begeleiders - specifieke uren).

De Commissie vindt het ook essentieel om verplaatsingen te voet voor langere afstanden in combinatie met andere vervoerswijzen te bevorderen (multimodaliteit), aangezien die verplaatsingen te voet het begin- en eindstuk vormen van elke andere verplaatsing.

### 11 - Hefboom C - De **gewestelijke fiscaliteit** gebruiken om de aankoop van voertuigen die niet zijn aangepast aan het verkeer in een stedelijke omgeving te ontmoedigen en autodelen aanmoedigen

Het LKEP is een gelegenheid om de doelstellingen te verduidelijken van het gebruik van de fiscaliteit om de keuze van vervoermiddelen te sturen. De belasting op de inverkeerstelling moet deel uitmaken van deze denkoefening. Zo zal een belasting op de massa en het vermogen van het voertuig op het moment van aankoop waarschijnlijk het koopgedrag van mensen beïnvloeden. Er moet ook rekening worden gehouden met de situatie van bedrijfs- en leasewagens, gezien de toenemende impact daarvan. Het verbod op reclame voor niet aan de stad aangepaste voertuigen is een piste die moet worden verduidelijkt.

Smart Move is gebaseerd op een digitale toepassing en dus op gegevensstromen. Informatie- en communicatietechnologieën genereren echter aanzienlijke emissies die in het overheidsbeleid te vaak worden genegeerd. Aangezien het LKEP tot doel heeft de vervoeremissies te verminderen, moeten de milieueffecten van het technische systeem waarop Smart Move is gebaseerd, objectief worden beoordeeld.

### 11 - Hefboom D - Een visie ontwikkelen voor de **stedelijke logistiek van Brussel**

De Commissie waardeert de aandacht voor stedelijke logistiek en de centrale rol van de Haven van Brussel. De Commissie benadrukt de noodzaak van een holistische benadering van de bevoorrading van de stad en van haar functies ten behoeve van een milieuvriendelijke ontwikkeling. Evenals bij het personenvervoer is het van belang de vragen te stellen over doelstellingen en middelen om niet aan te zetten tot een toename van behoeften en verplaatsingen.

De Commissie vraagt om een uitbreiding en verduidelijking van het toepassingsgebied van de acties van het LKEP op het gebied van bouwgerelateerde logistiek.

Het LKEP moet ook betrekking hebben op de aanleg van openbare ruimten en wegen (niet alleen de bouw van gebouwen) en op werfmachines (niet alleen transportvoertuigen). Er zijn vele goede praktijken om de emissies te verminderen, van ecorijden tot instrumenten voor de planning en coördinatie van bouwplaatsen, in situ-recyclingtechnieken en governanceprocedures en -instrumenten (emissiereductiecriteria in bestekken, bonus/malus). De overheid kan aannemers voorwaarden opleggen of betere praktijken aanmoedigen. Steun voor onderzoek, innovatie en het opzetten van proefprojecten zijn ook interessante maatregelen. Ook op die gebieden moeten verbintenissen worden aangegaan.

In het hoofdstuk over de renovatie van Brusselse gebouwen wordt in het algemeen de nadruk gelegd op de aard van de materialen, maar de 'oorsprong' en de 'vervoerswijze' van die materialen wordt niet vermeld. De vervoerswijze van de gebruikte maar ook van de bouwplaatsen afkomstige materialen heeft echter ook een aanzienlijke koolstofvoetafdruk. In dat verband vestigt de Haven de aandacht op het feit dat het gebruik van de waterwegen voor het vervoer van alle soorten bouwmaterialen het mogelijk maakt de koolstofvoetafdruk met factor 10 te verminderen in vergelijking met het wegvervoer, en met factor 125 in vergelijking

met het luchtvervoer. Dat voordeel, gekoppeld aan de ontwikkeling van koolstofvrije oplossingen voor de laatste kilometers, toont het milieubelang aan om de actoren van de sector zoveel mogelijk op de Haven en zijn logistieke platforms te oriënteren. Het LKEP en de regelgevingsinstrumenten die zullen volgen, moeten meer op dit instrument steunen om die materiële in- en uitgangsroute te optimaliseren.

De integratie van de dimensie 'vervoer en logistiek van bouwplaatsen' in de normen en labels met betrekking tot de bouw zou de sector bewuster moeten maken van die effecten.

Het behoud van de logistieke rol van het kanaal betekent dat er voldoende ruimte blijft voor productieve activiteiten en de overslag van goederen.

De Haven is voorstander van een actieve bevordering van een koolstofvrije stedelijke distributie, maar pleit ervoor dat de eisen voor de sector mobiliteit, vervoer en logistiek worden aangescherpt en op het hele grondgebied worden toegepast en niet specifiek worden gericht op de activiteiten die in het havengebied worden ontwikkeld, omdat het risico bestaat dat de markt wordt verstoord en dat het vervoer over water minder aantrekkelijk wordt ten gunste van het wegvervoer en van lokale bedrijven ten gunste van concurrenten buiten het gewestelijke grondgebied. In dat verband pleit de haven voor een LEZ die beantwoordt aan de specifieke kenmerken en beperkingen van de transport- en logistieke sector.

### 11 - Hefboom E - Het stimulerende **parkeerbeleid** gebruiken om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken

Het parkeerbeleid is een belangrijke hefboom om de emissies van de vervoerssector te verminderen. Daarom zijn op dat gebied meer inspanningen nodig. 'De rol van de bewonerskaart versterken': dat punt is zeer vaag geformuleerd. De prijs van de bewonerskaart en de hoeveelheid bewonerskaarten kunnen een zeer belangrijke invloed hebben op de automobilititeit.

## Pijler 12 De transitie naar voertuigen zonder directe emissies versnellen (blz. 117)

### 12- Hefboom A - De **uitfasering van de verbrandingsmotor** verder zetten

De Commissie is van mening dat de verandering in de motorisering als gevolg van de lage-emissiezone gepaard moet gaan met een vermindering van het autobezit en de gemiddelde voertuigmassa. Aangezien door de elektrificatie van het wagenpark het gewicht van de voertuigen naar verwachting zal toenemen, mag de LEZ niet uitsluitend worden gebaseerd op de Euro-norm, die geen rekening houdt met de massa.

Wat de elektrificatie van vervoermiddelen en de daaruit voortvloeiende uitbreiding van het aanbod van openbare oplaadpunten voor elektrische voertuigen betreft, verwijst de Commissie naar haar advies ter zake: de installatie van oplaadpunten mag geen inbreuk maken op de ruimte voor voetgangers en meer bepaald op de voetpaden.

Met betrekking tot de doelstelling 'deze transitie op een billijke en geleidelijke manier verwezenlijken, met bijzondere aandacht voor de meest kwetsbare groepen', is het van belang de genderdimensie van de economische onzekerheid in Brussel in aanmerking te nemen: het individuele armoederisico is hoger bij vrouwen, zij vormen de meerderheid onder de steuntrekkers en de eenoudergezinnen, en dat type gezinssamenstelling gaat gepaard met een zeer hoog armoederisico en concrete problemen bij de organisatie van het dagelijkse gezinsleven, met inbegrip van de mobiliteit. Het gaat erom zowel rekening te houden met de financiële aspecten van de steun als met de praktische aspecten (de manier waarop zij reageren op de dagelijkse problemen - werktijden, zich verplaatsen met kinderen, enz.) Dat geldt voor dit specifieke punt, maar ook voor elke LKEP-maatregel waarbij kwetsbare groepen in andere hoofdstukken dan vervoer en mobiliteit in aanmerking worden genomen en met specifieke maatregelen worden ondersteund.

### 12 - Hefboom B - De opkomst van **emissievrije voertuigen ondersteunen** Paragraaf over brandstofcelvoertuigen

Brandstofcelvoertuigen hebben het voordeel dat er geen zeer dure, krachtige elektrische infrastructuur nodig is voor het opladen in stelplaatsen, dat er veel minder behoefte is aan gevoelige grondstoffen zoals grafiet, nikkel, lithium, kobalt enz., grondstoffen die de BKG-balans van voertuigen met accu's belasten; dat de operationele flexibiliteit oneindig veel groter is dan die van voertuigen met accu's; en ten slotte dat de behoefte aan energie kan worden losgekoppeld van de intermitterende productie ervan, waardoor wordt bijgedragen tot de stabiliteit van het elektriciteitsnet. Bovendien zijn brandstofcelvoertuigen in de winter veel efficiënter omdat de energie die in de vorm van warmte verloren gaat, wordt teruggewonnen om het voertuig te verwarmen.

In de samenvatting van het Lucht-Klimaat-Energieplan 2030 wordt op bladzijde 7, onder punt 3 van de voornaamste maatregelen van het LKEP vermeld dat er 11.000 publiek toegankelijke laadpalen zijn gepland. Het aantal klopt niet. Electrify.brussels en het plan voor de installatie van laadpalen spreken van 22.000 laadpalen tegen 2035. En reeds in 2025 is er behoefte aan bijna 9.000 laadpalen.

## **12 Hefboom C - De emissies van gefluoreerde gassen in het openbaar vervoer verminderen**

- De titel verduidelijken en 'De emissies van gefluoreerde gassen in de voertuigvloot van het openbaar vervoer verminderen' toevoegen.
- In de volgende zin toevoegen: *'behoudens afwijkingen, vanaf 2023 voor alle nieuwe voertuigen (met uitzondering van metro's, trams en bussen) die door de overheid worden aangekocht, als criterium te laten gelden dat een duurzaam klimaatregelingssysteem moet worden geïnstalleerd dat gassen met een lager aardopwarmingsvermogen gebruikt'* omdat de nieuwe M7-series ook zijn uitgerust met een klimaatregelingssysteem.

## **11 Hefboom D - De partnerschappen versterken en blijven samenwerken met andere entiteiten op het gebied van mobiliteit**

De Commissie vraagt een sterker gewestelijk engagement dan het nauwgezet volgen van de maatregelen van het Europese en het federale niveau. Het Gewest kan een voorbeeld stellen.

### Hoofdstuk 6: Een plan voor en door de Brusselaars: de voorwaarden voor het welslagen ervan - 6.3 De noodzakelijke steun van alle Brusselaars (p. 170)

Er moet aandacht worden besteed aan participatiemethoden waarbij degenen worden betrokken die het verst van participatie af staan, namelijk jongeren en kansarmen zoals in het plan genoemd, maar ook vrouwen. Het gaat erom aandacht te besteden aan de voorwaarden voor de participatie (tijdstippen, plaatsen, communicatiekanalen, aandacht voor de verspreiding van het woord, gekozen instrumenten voor collectieve intelligentie, kinderopvang, deuren voor toegang tot het debat, enz. Vrouwen staan over het algemeen verder af van burgerparticipatie vanwege hun andere socialisatie en hun strikt tijdgebruik (als gevolg van de nog steeds ongelijke verdeling van de onderwijs- en huishoudelijke taken). Naast het streven naar gelijke participatie van alle publieken met het oog op inclusiviteit, zouden participatieregelingen er ook naar kunnen streven om op proactieve wijze de gesitueerde expertise van bepaalde bevolkingsgroepen te verzamelen. Zo hebben vrouwen vanwege hun specifieke mobiliteit zeker een inbreng in de korte-afstandsstad. Die inbreng zou het mogelijk maken om zowel rekening te houden met de genderbehoeften en -specificiteiten, als te profiteren van hun expertise inzake de stad. De participatiemethoden en -middelen moeten de deelname ook volledig toegankelijk maken voor mensen met een handicap.

Het gaat er niet alleen om participatie niet te belemmeren of mogelijk te maken, maar er proactief naar op zoek te gaan, aangezien hun gesitueerde expertise ook onontbeerlijk is voor de mobiliteit.