



COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ADVIES OVER DE RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN DE STAKEHOLDERS OVER DE BAN OP BENZINE- EN DIESELMOTOREN

18 maart 2019

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie heeft op 25 februari 2019 dhr. Damien Sury en mevr. Alice Gérard (Brussel Leefmilieu) gehoord, die de resultaten kwamen voorstellen van de raadpleging van de stakeholders inzake de diesel- en benzineuitstap. De Commissie heeft unaniem het volgende advies uitgebracht.

De Commissie apprecieert de brede raadpleging van de stakeholders. De meeste van haar leden hebben eraan deelgenomen. Het advies becommentarieert niet de verstrekte adviezen, het vestigt de aandacht op enkele punten waarmee rekening moet worden gehouden bij het vervolg van het proces en bij de uit te voeren studies.

De Commissie herhaalt haar eisen inzake een mobiliteitsbeleid dat rekening houdt met het milieu, meer bepaald in het toekomstige gewestelijke mobiliteitsplan Good Move. In dat opzicht dringt de Commissie aan op de door Good Move gevraagde veranderingen op mobiliteitsvlak, die moeten worden doorgevoerd aan de hand van een samenhangend geheel van maatregelen, gaande van ruimtelijke ordening tot het aanpakken van de mobiliteitsvraag. Naast een betere luchtkwaliteit is het immers de ambitie het aantal door gemotoriseerde voertuigen afgelegde kilometers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verminderen. Technologische keuzes maken dus deel uit van de oplossing, die met andere maatregelen gepaard moeten gaan.

De Commissie vraagt een operationele planning, een duidelijk tijdspad en een budgettering om de luchtkwaliteit te verbeteren op plaatsen waar mensen leven en werken en om de Europese doelstellingen inzake luchtkwaliteit te halen en die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vandaag niet haalt.

Het begrip "technologische neutraliteit" geeft aanleiding tot debat. Momenteel zijn de regelgeving en fiscaliteit in verband met auto's niet neutraal ten opzichte van de technologische keuzes.

Bepaalde stakeholders, onder wie de vertegenwoordigers van de automobielsector, pleiten voor een vrijemarktwerking en een technologische neutraliteit met een resultaatsverbintenis uitgedrukt in uitstoot/km/voertuig, eerder dan voor een middelenverplichting. De motor- en brandstoftechnologie evolueert zeer snel en sommigen willen de technologische optie niet uitsluiten.

Andere spelers benadrukken recente studies die aantonen dat de werkelijke uitstoot van voertuigen, gemeten in het stadsverkeer, vaak veel vervuilender is dan de in het laboratorium gemeten uitstoot en de EURO-normen overschrijdt (zie met name het TRUE-programma <https://www.trueinitiative.org>). Om De Europese normen inzake luchtkwaliteit te behalen, zullen de uitstootnormen voor voertuigen zodanig streng moeten worden dat ze neerkomen op een verbod van dieselwagens. Ze pleiten bijgevolg voor duidelijke technologische keuzes.

De Commissie vestigt de aandacht op de ervaring van de MIVB die de kostprijs van een snelle vervanging van bussen met brandstofmotoren door elektrische bussen heeft aangetoond en ze plaatst de kwestie in een groter verband van openbare investeringen. Moet men bijvoorbeeld niet meer investeren in het tramnet, dat al geëlektrificeerd is?

De Commissie vindt dat het relevant zou zijn dat het gewest met andere entiteiten overleg pleegt om de gewestelijke vervoersmaatschappijen de mogelijkheid te bieden zich in alle rust aan te passen.

Om de transitie te ondersteunen moet men ook de plaatsing van laadpalen bevorderen alsook CNG/LNG-stations voor zware voertuigen.