



**RAAD VOOR HET LEEFMILIEU VAN
HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

ADVIES

Ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van XX/XX/2021 tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende de instelling van een lage-emissiezone met het oog op de invoering van de criteria voor de periode 2025-2035 en Roadmap "Op weg naar emissiearme mobiliteit"

Aanvrager	Minister Alain Maron
Aanvraag ontvangen op	25 juni 2021
Advies aangenomen door de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op	15 september 2021

Inleiding

De Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (hierna 'de Raad' genoemd) heeft op 25 juni 2021 een adviesaanvraag ontvangen betreffende het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van XX/XX/21 tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende de instelling van een lage-emissiezone met het oog op de invoering van de criteria voor de periode 2025-2035 alsook de *roadmap* "Op weg naar emissiearme mobiliteit".

Naast de beleidsmaatregelen die gericht zijn op een *modal shift* en een vermindering van het autoverkeer (zie het Good Move-plan, het SmartMove-project, enz.), beoogt de wijziging van het LEZ-besluit de overgang naar een "zero emissie"-wagenpark om de doelstellingen inzake luchtkwaliteit en het koolstofvrij maken van het vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te bereiken.

De zero-emissie-overgang brengt twee belangrijke wijzigingen van het besluit met zich mee: enerzijds de uitbreiding van het toepassingsgebied van de LEZ tot gemotoriseerde tweewielers en vrachtwagens, en anderzijds de geleidelijke aanscherping van de toegangscriteria. Deze aanscherping bestrijkt de periode 2025-2035 en strekt zich uit tot een volledig verbod op diesel en benzine/CNG/LPG voor bepaalde categorieën voertuigen.

Om deze overgang naar een wagenpark zonder directe emissies te laten slagen, wordt de *roadmap* "Op weg naar emissiearme mobiliteit" voorgesteld. Het geeft een overzicht van alle maatregelen die nodig zullen zijn om het vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest koolstofvrij te maken en om de betrokken bevolking zo goed mogelijk te ondersteunen. Deze maatregelen omvatten de versterking van de LEZ tussen 2025 en 2035, de ontwikkeling van een adequate oplaadinfrastructuur, fiscale en financiële steun, een MaaS-platform en de energietransitie die gepaard moet gaan met het koolstofvrij maken van het vervoer. Tot slot worden in de *roadmap* de doelgroepen - specifieke individuen en vloten - geïdentificeerd die bij deze overgang specifiek moeten worden ondersteund.

Advies

1. Algemene beschouwingen

De Raad feliciteert de regering en Leefmilieu Brussel met dit ambitieuze ontwerpbesluit.

1.1 Modal Shift

In het algemeen steunt **de Raad** het Gewest in de ambitie om de *modal shift* tot stand te brengen die het aantal rondrijdende wagens in Brussel moet verminderen en die zo meer plaats geeft aan de zachte verplaatsingsmiddelen. In ondersteuning van de *modal shift*, die een *conditio sine qua non* is voor een ambitieus mobiliteitsbeleid, doet **de Raad** de volgende voorstellen :

- Het gebruik van de Brusselse treinstations efficiënter maken;
- Het GEN-netwerk volledig implementeren;
- Intelligent beheer van de verkeersstromen ontwikkelen, en met name in het voordeel van het openbaar vervoer;
- De SmartMove-kilometerheffing in uitwerking brengen;

- De openbare ruimte inrichten in de zin van het STOP-principe;
- In het algemeen, een aangepast beleid van ruimtelijke ordening voeren;
- De tarieven voor het gebruik van het MIVB-netwerk verlagen voor sommige categorieën gebruikers, zoals gedaan werd voor -25-jarigen;
- Investeren in het netwerk van perifere parkeerterreinen en het gebruik ervan vergemakkelijken;
- Aanmoedigen en ondersteunen van multimodale oplossingen, ook in de logistiek;
- Verbeteren van de infrastructuur voor zachte/alternatieve vervoerswijzen;
- Blijven inzetten op de ontwikkeling van de infrastructuur voor openbaar vervoer (bv. het gebruik van benzinebussen verlengen tot 2035 om de intercommunale diensten niet te hypothekeren);
- Bewustmaking, voorlichting en opleiding van het publiek (particulieren en bedrijven) over nieuwe vervoerswijzen, geconnecteerde auto's, nieuwe intelligente mobiliteitsoplossingen en de daaruit voortvloeiende nieuwe banen en vaardigheden;
- Voorzien in tijdelijke uitzonderingen voor PBM om hen de tijd te geven voor aanpassing;
- Investeren (onderzoek en infrastructuur) in alternatieve motoren en brandstoffen en het gebruik daarvan aanmoedigen (zij lijken uitgesloten te zijn van het huidige ontwerpbesluit met betrekking tot elektrificatie?);
- Bevorderen van oplossingen van het type "elektrisch autodelen";
- Verdiepen van de denkoefeningen rond het type auto's (elektrisch, waterstof, enz.) dat best in Brussel zou rondrijden vanaf 2035 (vb. kleine stadswagens);
- Verdiepen van de denkoefeningen rond het behoud/de afschaffing van de belasting op inverkeerstelling;
- Zorgen voor de naleving van de LEZ, met name door de communicatie buiten het Gewest en de controle van buitenlandse voertuigen te versterken;
- Bestrijding van fraude met roetfilters, met name door alle technische controlecentra uit te rusten met moderne en doeltreffende meetapparatuur.

De Raad herinnert ons er ten slotte aan dat een van de meest doeltreffende hefboomen om de *modal shift* en de bovengenoemde voorstellen te verwezenlijken, het bedrijfsvervoerplan is. Het is dan ook van essentieel belang de ondernemingen te stimuleren en te ondersteunen, zodat zij deze verschillende instrumenten in hun individuele mobiliteit kunnen opnemen.

1.2 Alternatieve vervoerswijzen

Net als de belanghebbenden die zijn geraadpleegd tijdens de voorbereiding van de studies bij het ontwerpbesluit en de *roadmap*, benadrukt **de Raad** de noodzaak om te voorzien in voldoende alternatieve vervoerswijzen. **De Raad** stelt in bijzonder voor om nog meer gebruik te maken van het watertransport om het leveringsverkeer (zware voertuigen en bestelwagens) in de stad te beperken. Het kanaal en zijn omgeving bieden sinds altijd een strategische ligging om verkoopwaren te verspreiden over Brussel.

De Raad beveelt ook aan rekening te houden met de structuur van Brussel als stedelijk gebied. Er moet bijvoorbeeld rekening mee gehouden worden dat sommige delen van de stad dichter bebouwd zijn en daarom andere vervoerswijzen vereisen dan minder dicht bebouwde gebieden. In een sterk verstedelijkt gebied waar de meeste buurtdiensten en -winkels gemakkelijk bereikbaar zijn, verdienen

vervoerswijzen zoals fietsen of wandelen de voorkeur. In dat geval moet de infrastructuur worden aangepast om deze vervoerswijze aan te moedigen en de veiligheid van iedereen te waarborgen.

Gedeelde elektrische scooters

Gedeelde elektrische scooters zijn voor veel burgers inderdaad een aantrekkelijk en handig alternatief vervoermiddel. Volgens een studie¹ zijn gedeelde elektrische scooters, hoewel ze helpen de wegen te ontlasten, in 2019 echter milieuvriendelijk gebleken. Scooters zijn tijdens de gezondheids crisis van COVID-19 bijna verdwenen uit het Brussels Gewest, maar maken nu een comeback in de hoofdstad. Op basis van deze studie en de ervaring met deze vervoerswijze vóór de pandemie stelt **de Raad** voor dat erop wordt toegezien dat deze vervoerswijze een nog duurzamer alternatief wordt. Hoewel scooters in Brussel zoveel mogelijk worden gerecycleerd, is hun levensduur toch zeer beperkt en zijn ze oorspronkelijk niet ontworpen voor intensief gebruik. Wil men deze oplossing volledig integreren in de alternatieve vervoerswijzen voor de auto in Brussel, dan moet ervoor worden gezorgd dat het alternatief inderdaad zo milieuvriendelijk mogelijk is. De totale levenscyclus van deze voertuigen moet worden verlengd en in aanmerking worden genomen en er moet dan ook worden voorzien in de nodige infrastructuur om deze voertuigen goed te onderhouden (bv. vandalisme) en te recycleren.

Fietsen

De Raad hamert op het belang van de veiligheid van fietsers in Brussel. De aanleg van praktische en veilige fietspaden moet de Brusselse bevolking aanmoedigen om voor deze vervoerswijze te kiezen als alternatief voor de auto of het openbaar vervoer. Er moet ook worden gezorgd voor voldoende beveiligde fietsstallingen (omgekeerde U).

1.3 Intergewestelijke coherentie

De Raad is bezorgd over het gebrek aan samenhang en uitvoering van de plannen (Brabantnet, GEN-netwerk, enz.) die van toepassing zijn in Vlaanderen en Wallonië en die de alternatieven voor gemotoriseerd privévervoer op fossiele brandstoffen (met name openbaar vervoer) versterken; deze volgen niet noodzakelijk de LEZ. **De Raad** dringt aan op een globale en interregionale visie opdat de ambities van het huidige ontwerpbesluit volledig gerealiseerd kunnen worden. Het is dus noodzakelijk om te voorzien in een breder overleg met de twee andere Gewesten en het Federaal niveau, zodat de Brusselse mobiliteitsvisie de gewestgrenzen kan overschrijden. In dit verband moet ook de ontwikkeling of heroriëntatie van nieuwe diensten en nieuwe activiteitensectoren die verband houden met de in dit ontwerpbesluit voorgestelde maatregelen (diensten in verband met elektrische auto's, gedeelde mobiliteit, enz.) bevorderd worden.

1.4 Toegestane technologieën

De Raad stelt zich vragen over het gebrek aan technologische neutraliteit bij de keuze van de toegestane energiebronnen. De nadruk ligt immers op energiedragers, niet op de technologieën en/of normen. Het zou doeltreffender zijn om zich te concentreren op de beste beschikbare technologieën en de recentste normen en voertuigen die niet aan deze normen voldoen, te verbieden. Daarom

¹https://www.researchgate.net/publication/339648067_Dockless_E-Scooter_A_Green_Solution_for_Mobility_Comparative_Case_Study_between_Dockless_E-Scooters_Displaced_Transport_and_Personal_E-Scooters

plaatst **de Raad, uitgezonderd de organisatie BRAL**, in het bijzonder vraagtekens bij de uitsluiting van waterstof-, CNG- of LPG-voertuigen r.

1.5 Sociale en economische impact

De Raad vestigt de aandacht van de Regering op het feit dat Brussel, als pionier in de toepassing van de LEZ, zich blootstelt aan een potentieel risico van een verminderde economische aantrekkelijkheid van de hoofdstad. **De Raad** raadt daarom aan om dit risico en de impact ervan op lange termijn te analyseren om deze aantrekkelijkheid te behouden. **De Raad** is bezorgd over de economische gevolgen voor ondernemers in het algemeen en voor sommige sectoren die rechtstreeks worden getroffen. In dit stadium is er, zelfs als deze worden bestudeerd, geen duidelijke en precieze visie op de maatregelen die worden genomen om ze te beperken. **De Raad** vraagt om overleg met de betrokken sectoren (garages enz.) opdat de nodige steunmaatregelen voor ondernemingen alsook de nodige opleidingen en begeleiding van werknemers kunnen worden geïdentificeerd.

Overigens onderstreept **de Raad** dat de kost van elektrische auto's aanzienlijk hoger is dan auto's met een verbrandingsmotor. De transitie van de autovloot mag niet leiden tot een verschil in toegankelijkheid met een voordeel voor meer bemiddelden. Het zou dus opportuun zijn om maatregelen te implementeren die aan iedereen de mogelijkheid geeft om zich afdoende te verplaatsen (zie punt 1.1 "Modal shift").

2. Overwegingen betreffende het besluit

Directe emissies VS indirecte emissies

De Raad verheugt zich over de bereidheid van de regering om de overgang naar een mobiliteit zonder directe emissies te ondersteunen en er werk van te maken. Voertuigen met verbrandingsmotor zijn immers verantwoordelijk voor een zeer hoge graad van luchtverontreiniging in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en veroorzaken duizenden vroegtijdige sterfgevallen als gevolg van blootstelling aan bepaalde luchtverontreinigende stoffen.

De Raad wijst de regering er echter op dat het ook belangrijk is om te werken aan de overgang naar een mobiliteit met minder *indirecte* emissies. De elektrificatie van het Brusselse wagenpark lijkt een doeltreffende oplossing om de directe emissies van het Gewest te verminderen. Er mag echter niet vergeten worden dat de productie van accu's voor elektrische auto's zowel op sociaal als op milieuvlak aanzienlijke gevolgen heeft, met name vanwege de winning van metalen en de hoeveelheid energie die nodig is voor de fabricage ervan. Zoals wordt geconcludeerd in het technisch mobiliteitsverslag bij het ontwerpbesluit en de *roadmap*, is het van essentieel belang actieve vervoerswijzen te ontwikkelen om de impact van de mobiliteit in Brussel en in de rest van het land op de luchtkwaliteit en, meer in het algemeen, op het klimaat, tot een minimum te beperken.

Recyclage

De Raad herinnert ons eraan dat het belangrijk is te zorgen voor een efficiënte infrastructuur en logistiek om de vele batterijen te recyclen die in omloop zullen komen naarmate de elektrificatie van het wagenpark van het Gewest vordert. Er moet ook voor worden gezorgd dat het gehele recyclageproces op Belgisch grondgebied kan worden uitgevoerd. Bovendien stelt **de Raad** voor om

de denkoefeningen rond nieuwe types batterijen, die op milieuvlak efficiënter zijn, verder uit te werken.

De Raad herinnert ons er echter aan dat recyclage op lange termijn geen wondermiddel is. Het beste afval is uiteindelijk dat wat niet wordt geproduceerd. Recycleren is op zichzelf een vervuilende activiteit. **De Raad** vestigt dus de aandacht op de noodzaak om te beschikken over een goed georganiseerd ruimtelijk beleid dat zachte mobiliteit bevordert.

De Raad stelt voor om een herwaarderingsketen te voorzien voor de voertuigen die verboden worden door de LEZ, om vervuiling op andere plaatsen te vermijden, en om een tweehandsmarktplatform voor elektrische auto's vanaf 2026. De mogelijkheid om bestaande voertuigen om te bouwen naar hybride modellen zou ook kunnen worden onderzocht.

Veiligheid

De Raad wijst op de potentiële veiligheidsproblemen die verband houden met elektrische installaties op parkeerterreinen. Zowel het auto-oplaadsysteem als de energieopslag vereisen een complexe infrastructuur die in geval van brand problemen kan opleveren. Bovendien zijn de beperkingen voor de brandweer nog groter door de hitte die elektrische voertuigen kunnen afgeven. Er moet echter ook rekening worden gehouden met de haalbaarheid van de verplichting voor sommige bedrijven om paaltjes te plaatsen.

Comité van klimaatdeskundigen

Zoals reeds gesuggereerd werd in een eerder advies², verzoekt **de Raad** de regering om, wanneer zij besluit om de aanbevelingen van het Comité van klimaatdeskundigen niet op te volgen, dat te motiveren. Daarom moeten de aanbevelingen van het Comité worden opgevolgd door te motiveren waarom zij niet in aanmerking zijn genomen. Dat zou kunnen gebeuren door de regering te verplichten schriftelijk te reageren op de opmerkingen van het Comité in zijn jaarverslag.

De Raad vraagt zich ook af waarom wordt voorgesteld dat het Comité het eerste jaar drie keer bijeenkomt en de volgende jaren 1-2 keer. De milieumaatregelen zullen in de komende jaren noodzakelijkerwijs worden uitgebreid. Zou het dan niet dienstig zijn het aantal jaarlijkse raadplegingen op 3 te handhaven?

3. Overwegingen betreffende de *roadmap*

De Raad benadrukt in positieve zin de duidelijkheid, samenhang en nauwkeurigheid van de *roadmap*. Hij merkt op dat rekening is gehouden met veel parameters en dat veel werk is verricht.

3.1 Betrekken van alle belanghebbenden bij de ecologische overgang

De Raad feliciteert de regering ook met haar bereidheid om alle belanghebbenden bij haar *roadmap te betrekken*. Volgens **de Raad** is het betrekken van bedrijven, particulieren, het middenveld en andere overheidsniveaus bij de ecologische transitie, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat de kwetsbaarste doelgroepen naar behoren worden ondersteund, een echte drijfveer voor deze brede aanpak.

²<https://www.cerbc.brussels/a-2021-014-fr/>

3.2 Elektrificatie van het Brusselse wagenpark

De Raad steunt de elektrificatie van het Brusselse wagenpark op voorwaarde dat er een toereikende, hoogwaardige infrastructuur voorhanden is. Er is inderdaad behoefte aan voldoende en strategisch gelegen oplaadstations, zowel op als naast de weg. Voor diegenen die in hun particulier en professioneel gebruik zullen overschakelen naar elektrische motoren moeten zeker kunnen zijn dat er in hun nabijheid een oplaadstation beschikbaar zal zijn.

De Raad wil erop wijzen dat bedrijfswagens vanaf 2026 aan het criterium "nulemissie" zullen moeten voldoen en dat de afhankelijkheid van het wagenpark van laadstations dus zeer sterk zal toenemen.

De *roadmap* doelt op een versterkte uitrol van de laadstationinfrastructuur in de laatste 5 jaar: 9% tussen 2022 en 2025, 18% tussen 2025 en 2030 en 73% na 2030. **De Raad** vraagt zich af waarom het Gewest tot 2030 wacht met een groot deel van de uitrol, terwijl de vraag het aanbod zou moeten volgen. Dat laatste zal pas volgen wanneer er sprake is van een aanzienlijke verspreiding en dichtheid.

Bovendien bereikt het grootste deel van het netwerk dat beschikbaar is voor openbare laadstations in Brussel slechts 230 volt, waardoor volledig opladen in 8 uur mogelijk is. Het lijkt essentieel om het distributienet te versterken om snel opladen op grotere schaal mogelijk te maken en een betere rotatie op de daartoe voorziene locaties mogelijk te maken, ondanks de schatting van de gemiddelde verplaatsing van de Brusselaars (25 km/dag = 30 min. opladen op een snellaadstation - variabel afhankelijk van de capaciteit van de auto en het station).

Er moet ook rekening worden gehouden met de ontwikkeling van autodelen om voldoende rotaties te garanderen (dichtheid van terminals voor "gedeelde voertuigen" en "particuliere voertuigen" nader te bepalen in het Brusselse gewest).

Voor **de Raad** rijzen ook vragen over de garanties van de elektriciteitsvoorziening, aangezien de capaciteit van het netwerk in dit stadium beperkt en onvoldoende is.

De Raad herinnert ons aan de belemmeringen voor de plaatsing van laadstations in overdekte/ondergrondse parkeergarages. Dat kan een zware investering zijn die weinig zicht biedt op de afschrijving en de rentabiliteit. Het netwerk en de elektrische installatie van de klant hebben de volgende problemen:

- Voor snellaadstations (22kW) zal vaak een aanpassing van de elektrische installatie van de klant en van het netwerk nodig zijn (verhoging van het vermogen).
- Het is niet duidelijk welke norm voor laadstations (vermogen, aansluiting) moet worden aanbevolen voor privégebruikers. 22kW? Is een lager vermogen voor residentiële behoeften voldoende?
- Hoe laadoplossingen afstemmen op de evolutie van elektrische voertuigen (AC/DC-gelijkrichters aan boord, ...)?

De Raad benadrukt ook het belang van het gebruik van groene, zo lokaal mogelijk geproduceerde elektriciteitsbronnen om het Brusselse wagenpark aan te drijven. Zijn er garanties in dit verband?

Daarnaast wil **de Raad** wijzen op belemmeringen op het gebruik van elektrische voertuigen. Vooralsnog blijft de aanschaf van een elektrisch voertuig duurder dan een auto met verbrandingsmotor. Voor huishoudens wordt echter tot nu toe geen premie verstrekt voor de vervanging van een voertuig. Ze kunnen het echter net zo hard nodig hebben om economische

redenen (woon-werkverkeer). Er moeten dus premies worden ingevoerd die toegankelijk zijn voor de laagste inkomens om de overgang mogelijk te maken.

Ten slotte rijst de volgende vraag met betrekking tot vrachtwagens: welke thermische outputstrategie is gepland voor transport gekoppeld aan logistiek (verantwoordelijk voor 30% van de CO₂-uitstoot in de transportsector (28%))?

De Raad merkt op dat de elektrificatie van zware voertuigen (bv. vuilniswagens, heftrucks, pompwagens, borstelwagens, “klassieke” vrachtwagens, gehandicaptenvervoer, touringcar met +/- 60 zitplaatsen) wordt uitgesteld naar de *roadmap 2.0*. De gemeentebesturen moeten momenteel echter al afstand doen van zware voertuigen die verboden zijn door de LEZ. **De Raad** vraagt zich dan ook af welke oplossingen en vooruitzichten gemeenten worden geboden om te investeren in nieuwe voertuigen anders dan die op diesel (en die niet zullen voldoen aan toekomstige Euro VIE-normen), of CNG (die ook worden verboden en waarvoor er te weinig tankstations zijn in het Brussels Gewest). Gemeenten zullen zo geen tijd hebben om hun investering af te schrijven.

De Raad raadt dus aan dat de gemeentelijke en andere Brusselse administraties, de politiezones en de organismen die over interventievoertuigen beschikken, zouden worden opgenomen in de denkoefeningen rond de *roadmap 2.0*.

3.3 Communicatie

Plaats van het milieu in de communicatiestrategie

De Raad is ingenomen met de nadruk op de positieve gevolgen van de LEZ voor het milieu. De positieve communicatie over deze zone was over het algemeen gebaseerd op voordelen voor de burgers, meestal op gezondheidvlak. Hoewel **de Raad** de uitvoering van gezondheidsmaatregelen voor de Brusselse bevolking steunt, is hij verheugd dat het milieu nu hoog op de lijst van positieve gevolgen van de LEZ staat.

De Raad beveelt echter aan dat deze strategie ook wordt aangepast op de website van de LEZ³ om de positieve milieueffecten te benadrukken naast de gezondheidsvoordelen.

Samenhang

De Raad benadrukt de bereidheid van de regering om te kiezen voor een geïntegreerde aanpak van de verschillende maatregelen en een correlatie met andere mobiliteitsprojecten, zoals Good Move, quiet.brussels en het energie-klimaatplan, en instrumenten zoals de SmartMove-kilometertaks. **De Raad** beveelt aan dat het ervaren communicatiebureau dat zal worden belast met de ontwikkeling van de communicatiestrategie voor het beleid inzake lowemissionmobility.brussels een zekere samenhang vertoont met de communicatiestrategie die is gepland voor de hierboven vermelde mobiliteitsprojecten en -instrumenten. Dat moet de bevolking (in en buiten de hoofdstad) in staat stellen een duidelijk verband te leggen tussen deze verschillende regelingen en inzicht te krijgen in de milieu-, gezondheids- en economische aspecten die een rol spelen bij de overgang naar een mobiliteit zonder uitstoot in Brussel.

³<https://lez.brussels/mytax/>

De burger mobiliseren

De Raad suggereert dat de doeltreffende communicatiestrategie die tijdens de COVID-19-gezondheids crisis is gebruikt, navolging verdient. De hele bevolking mobiliseren om actie te ondernemen voor de volksgezondheid is uiteindelijk positief en doeltreffend gebleken. Waarom niet de mobilisatie van de burgers bevorderen om de luchtvervuiling te verminderen en de volksgezondheid te verbeteren?

*
* *