



CONSEIL BRUXELLOIS DES PERSONNES  
EN SITUATION DE HANDICAP

BRUSSELSE RAAD VOOR PERSONEN  
MET EEN HANDICAP

---

# ADVIES

**Ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging, met het oog op het instellen van meer flexibiliteit voor mantelzorgers en personen met beperkte mobiliteit, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone**

---

Aanvrager

Minister Alain Maron

Aanvraag ontvangen op

5 juli 2023

Advies aangenomen door de RPH op

20 september 2023

**RAAD VOOR PERSONEN MET EEN HANDICAP**

Bischoffsheimlaan 26 - 1000 Brussel

Tel : 02/205.68.68 - [brupartners@brupartners.brussels](mailto:brupartners@brupartners.brussels)

[www.brupartners.brussels/nl/raad-voor-personen-met-een-handicap](http://www.brupartners.brussels/nl/raad-voor-personen-met-een-handicap)

## Vooraf

De Raad voor Personen met een Handicap (hierna de "Raad") heeft een adviesaanvraag ontvangen over het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende de invoering van een lage-emissiezone, met het oog op meer flexibiliteit voor mantelzorgers en personen met een beperkte mobiliteit.

De Brusselse regering heeft van de strijd tegen luchtvervuiling en klimaatverandering een belangrijke prioriteit gemaakt, zoals blijkt uit de Gewestelijke Beleidsverklaring<sup>1</sup> voor de legislatuur 2019-2024<sup>2</sup>. Om deze doelstelling te verwezenlijken, voorziet de Regering de ontwikkeling van de lage-emissiezone (LEZ) en bevestigt zij haar wens om diesel tegen 2030 en benzine en LPG<sup>3</sup> tegen 2035 uit te faseren. Zij overweegt hierbij gepaste begeleidende maatregelen voor de huishoudens. Er werd een strategisch LEZ-comité, bestaande uit onafhankelijke deskundigen, opgericht om aanbevelingen te verstrekken wat betreft de evolutie van de geplande beperkingen.

Deze kwesties hebben een aanzienlijke impact op de economie<sup>4</sup>, de gezondheid<sup>5</sup>, het milieu en de samenleving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Om deze uitdagingen aan te gaan, wil de Brusselse regering deze negatieve effecten tot een minimum beperken door concrete maatregelen te nemen, met name door de uitstoot van het wegvervoer, dat verantwoordelijk is voor vroegtijdige sterfgevallen en schade aan gezondheid en milieu, te verminderen.

De vermindering van de uitstoot van broeikasgassen is van het allergrootste belang voor de Brusselse regering, die vastbesloten blijft om haar inspanningen voort te zetten om deze ambitieuze doelstellingen te halen, waaronder de koolstofneutraliteit tegen 2050. Van de concrete maatregelen, die zijn genomen, spelen het plan Good Move en het verbod op dieselloertuigen een cruciale rol in het streven naar een betere luchtkwaliteit, een beter klimaat en een algemene verbetering voor alle Brusselaars.

Om de begeleidende maatregelen te versterken met het oog op "het versnellen van de transitie naar een minder vervuilende mobiliteit en om zich ervan te verzekeren dat dit op een eerlijke en solidaire manier gebeurt"<sup>6</sup>, en op initiatief van de minister van Leefmilieu en Gezondheid, heeft de Brusselse regering zopas 3 sociale maatregelen genomen:

- De versterking van de Bruxell'Air-premie voor gezinnen met een laag inkomen;
- De invoering van nieuwe vrijstellingen op de LEZ voor personen met een handicap en de harmonisatie van bepaalde vrijstellingen met het Vlaamse gewest;

---

<sup>1</sup> De Brusselse Hoofdstedelijke Regering baseert zich tevens op de waarden aanbevolen door de WGO als referentie voor het beleid dat dient gevoerd inzake luchtkwaliteit – GBV 18/07/2019.

<sup>2</sup> Punt 3) Automobielfiscaliteit die bijdraagt tot een mentaliteitswijziging – p. 78-79 van de Brusselse gewestelijke beleidsverklaring, legislatuur 2019-2024.

<sup>3</sup> Mengsel van butaan en propaan.

<sup>4</sup> Hoge kosten inzake gezondheidszorg geraamd op 350 miljoen euro/jaar die volgens de VITO-studie zouden kunnen worden vermeden.

<sup>5</sup> O.a. 110 voortijdige overlijdens/jaar, ademhalingsziekten, hartziekten, hersenziekten, enz.

<sup>6</sup> "Nieuwe sociale maatregelen voor een koolstofarme mobiliteit in Brussel", Alain Maron en Barbara Trachte, 16 juni 2023, <https://maron-trachte.brussels/nl/2023/06/16/nieuwe-sociale-maatregelen-voor-koolstofarme-mobiliteit-in-brussel/>

- De lancering van een nieuw aanbod van deelvoertuigen gericht op specifieke doelgroepen (eenoudergezinnen, nachtwerkers, PBM, enz.).

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

#### 1.1 Vorderingen

**De Raad** is verheugd over het werk van de minister van Leefmilieu om het ontwerp van de LEZ-ordonnantie te verbeteren door rekening te houden met de behoeften van personen met een handicap.

De geboekte vooruitgang omvat de uitbreiding van de vrijstellingen tot alle houders van de bijzondere parkeerkaart. Deze uitbreiding omvat nu ook de ouders van een *minderjarig kind dat houder is van een bijzondere parkeerkaart*, zelfs als zij niet woonachtig zijn op de hoofdverblijfplaats van het kind.

Daarnaast waardeert **de Raad** de inspanningen om de vrijstellingen voor aangepaste voertuigen te harmoniseren met Vlaanderen, wat een belangrijke stap voorwaarts betekent in het dagelijkse leven van personen met een handicap.

#### 1.2 Doelstellingen en aandachtspunten

**De Raad** steunt de doelstelling in het ontwerp om de luchtkwaliteit te verbeteren en de negatieve gevolgen voor de gezondheid en het milieu te verminderen. Hij maakt zich echter zorgen over de mogelijke gevolgen voor personen met een handicap, die zich vaak in een preciaire situatie bevinden en onder meer te kampen hebben met werkgelegenheids-<sup>7</sup> en gezondheidsproblemen. Bovendien is hun toegang tot openbaar en aangepast vervoer soms nog erg ingewikkeld (liften die stuk gaan, gebrek aan aangepaste bewegwijzering, gebrek aan geluidssignalen en tactiele markeringen, problemen bij het plannen van verplaatsingen, enz.)

Daarnaast is **de Raad** bezorgd over de directe en indirecte gevolgen van deze maatregelen voor personen met een handicap en voor de beroepen die hen ondersteunen, zoals kinesitherapeuten, thuiszorg, bedrijven voor aangepast werk, mantelzorgers, enz. Deze bezorgdheid heeft in het bijzonder betrekking op de grote financiële risico's die van invloed kunnen zijn op de diensten voor deze bevolkingsgroep. **De Raad** benadrukt daarom de noodzaak om rekening te houden met deze bezorgdheden om te zorgen voor een evenwichtige aanpak die de diversiteit van de situaties van personen met een handicap respecteert.

#### 1.3 Versterking van de Bruxell'Air-premie

**De Raad** bevestigt dat de verhoging van het inkomen van de Bruxell'Air-premie<sup>8</sup> van 900 euro naar 1000 euro gunstig is voor personen met een handicap, aangezien hun toegang tot

<sup>7</sup> 23% van de personen met een handicap zijn aan het werk. Hun werkloosheidspercentage ligt 3 procentpunten hoger dan voor de totale bevolking en 74% van hen zijn inactief, d.w.z. zonder werk en niet zoekend naar werk of niet beschikbaar om te werken, studie van Statbel van 29/11/2018, [23% van personen met een handicap heeft werk | Statbel \(fgov.be\)](#) geraadpleegd op 02/08/2023.

<sup>8</sup> Website Leefmilieu Brussel, "De Brussel'Air-premie, voor wie zich anders door de hoofdstad verplaatst", [https://leefmilieu.brussels/burgers/diensten-en-aanvragen/premies-en-financiele-steun/de-brusselair-premie-voor-wie-zich-anders-door-de-hoofdstad-verplaatst?gclid=EAlaIqObChMI77iouV3CgAMVDijUAR3HHw0CEAAAYASAAEgI9avD\\_BwE](https://leefmilieu.brussels/burgers/diensten-en-aanvragen/premies-en-financiele-steun/de-brusselair-premie-voor-wie-zich-anders-door-de-hoofdstad-verplaatst?gclid=EAlaIqObChMI77iouV3CgAMVDijUAR3HHw0CEAAAYASAAEgI9avD_BwE)

mobilitieoplossingen erdoor wordt verbeterd. Aangezien mobiliteit<sup>9</sup> nog steeds een groot obstakel is voor de integratie van personen met een handicap in Brussel, is deze maatregel een stap voorwaarts en geeft deze blijk van de wil om personen met een handicap te helpen om beter deel te nemen aan de civiele samenleving. **De Raad** had echter graag een hoger bedrag gezien, aangezien deze groep zich vaak in een zeer precare situatie bevindt<sup>10-11</sup>. Bovendien hebben personen met een handicap geen volwaardige toegang tot het netwerk van openbaar vervoer (bv. roltrapdefecten, liftdefecten, enz.) en moeten zij daarom gebruik maken van duurder aangepast vervoer.

Ter ondersteuning van dit punt heeft de Raad enkele gegevens overgenomen uit de conclusie van de studie "Armoede en Handicap"<sup>12</sup>:

- *De laatste jaren is het gebruik van ziekte- en invaliditeitsuitkeringen en het systeem van uitkeringen voor personen met een handicap aanzienlijk toegenomen;*
- *Uit de analyses blijkt duidelijk dat dit statuut ook een impact heeft op de beroepsactiviteit van de leden van het huishouden en dat er een opeenstapeling is van handicaps binnen de gezinscontext. Gemiddeld hebben deze mensen een inkomen dat 28% lager ligt op individueel niveau;*
- *Bovendien onderschatten de armoederisico's voor personen met een handicap de werkelijke armoede, omdat ze geen rekening houden met de extra kosten die de persoon draagt vanwege zijn of haar handicap;*
- *Gezinnen met een gehandicapt kind nemen minder deel aan de arbeidsmarkt. Dit verschil op het vlak van werk neemt toe met de mate van de handicap. Het kan slechts gedeeltelijk worden verklaard door de kwetsbare sociaaleconomische positie van het gezin. De effecten zijn meer uitgesproken in gezinnen met zowel een lage sociaaleconomische status als een gehandicapt kind;*
- *Het aantal personen dat een inkomensvervangende en/of integratie-uitkering aanvraagt, neemt voortdurend toe. De studie Handilab benadrukt de grote kwetsbaarheid van deze mensen in termen van inkomen en de extra kosten die zij moeten dragen; deze benadrukt ook hun lagere levensstandaard, beperkte sociale participatie en beperkt sociaal netwerk.*

---

<sup>9</sup> Voor heel wat personen met een handicap is de eigen auto een essentieel middel om hun autonomie en onafhankelijkheid te behouden. Het stelt hen in staat om zich vrij te verplaatsen, naar het werk te gaan, medische afspraken te maken en volledig deel te nemen aan het sociale leven, wat essentieel is voor hun welzijn en integratie in de maatschappij.

<sup>10</sup> "Het Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap wil een belangrijk principe bevorderen: de inclusie van personen met een handicap op alle gebieden van het maatschappelijk leven. Dit principe is des te belangrijker omdat, zoals de preambule benadrukt, mensen met een handicap een groter risico lopen om te verarmen. De maatregelen die onlangs zijn genomen, zijn positief in die zin dat meer mensen daadwerkelijk een uitkering zullen ontvangen in geval van verlies van zelfstandigheid. Daarnaast is de verhoging van het bedrag van de arbeidsongeschiktheidsuitkering als onderdeel van het welvaarts pakket een van de mechanismen om armoede te verminderen. Maar de inkomensvervangende uitkering ligt nog niet boven de armoedegrens [9], hoewel deze wel in de buurt komt. Bovendien moet rekening worden gehouden met de stijging van de energieprijzen en moeten specifieke maatregelen worden genomen". - M.El Bauzroti , "L'allocation d'intégration pour les personnes handicapées : une aide permettant de compenser la perte d'autonomie", L'Atelier des droits sociaux, juni 2022, p.10.

<sup>11</sup> POD Maatschappelijke Integratie, 2019, p. 247.252.

<sup>12</sup> [https://www.mi-is.be/sites/default/files/documents/armoede\\_en\\_handicap\\_in\\_belgie\\_2019.pdf](https://www.mi-is.be/sites/default/files/documents/armoede_en_handicap_in_belgie_2019.pdf), geraadpleegd op 25/08/2023.

## 2. Bijzondere beschouwingen

### 2.1 Vrijstelling voor personen die houder zijn van een parkeerkaart voor personen met een handicap

**De Raad** verwelkomt de schrapping van de voorwaarde dat het BVT-statuu<sup>13</sup> vereist is om voor deze afwijking in aanmerking te komen. Deze schrapping weerspiegelt een verbetering van het toepassingsgebied, aangezien het criterium "laag inkomen" is geschrapt.

Personen met een handicap kunnen het namelijk financieel moeilijk hebben om een nieuw aangepast voertuig (bijvoorbeeld hybride of elektrisch) te kopen of hun voertuig te vervangen om te voldoen aan de LEZ-normen. Voor veel personen kan een dergelijke vervanging financieel onbetaalbaar zijn en hun sociaaleconomische onzekerheid<sup>14</sup> verhogen.

Daarnaast wijst **de Raad** erop dat de huidige gebrekkige toegankelijkheid van de mobiliteitsdiensten een grote afhankelijkheid van de auto creëert om zich in de stad te verplaatsen.

**De Raad** benadrukt echter een belangrijk punt van zorg: de huidige afwijkingen houden geen rekening met de realiteit dat veel personen met een handicap geen eigen voertuig bezitten en vaak afhankelijk zijn van derden (zoals familie, vrienden, mantelzorgers of maatschappelijk werkers) om zich te verplaatsen. Vaak gebruiken deze derden hun eigen voertuigen die niet noodzakelijk aangepast zijn aan alle soorten handicaps, bijvoorbeeld in het geval van visueel gehandicapten. Het grote risico is dat derden, die essentiële ondersteuning bieden aan mensen met een handicap, hiervan worden ontraden door de kosten en administratieve complicaties die gepaard gaan met het gebrek aan vrijstellingen. Dit zou kunnen leiden tot verdere sociale uitsluiting en een groter isolement van personen met een handicap. Tegen deze achtergrond roept **de Raad** op om dringend na te denken over de noodzaak om niet alleen vrijstellingen te verlenen aan personen met een handicap, maar ook aan degenen die hen vergezellen op gerichte en dagelijkse verplaatsingen. Deze vrijstellingen zouden op dagelijkse basis kunnen worden toegekend, rekening houdend met de inschrijving van het voertuig waarmee bijvoorbeeld wordt geparkeerd (Whitelist Parking Brussels, en binnenkort federaal). Deze maatregel zou ertoe bijdragen dat personen met een handicap niet benadeeld worden in hun toegang tot essentiële diensten en in hun deelname aan het sociale leven omwille van mobiliteitsbeperkingen.

**De Raad** is van mening dat de voorstellen onvoldoende rekening houden met de reële situatie van deze groep, waardoor personen met een handicap in een nog grotere onzekerheid en een nog groter sociaal isolement terecht dreigen te komen en nog moeilijker toegang tot mobiliteit dreigen te krijgen. **De Raad** vraagt verduidelijkingen over de geplande communicatie voor deze groep, in termen van frequentie, het tijdschema voor de vervanging van de voertuigen, toegankelijkheid en het gebruik van duidelijke informatieformaten (bv. FALC, gebarentaalcapsules, enz.), de mogelijkheid van alternatieven, de voorwaarden om toegang te krijgen tot de Bruxell'Air-premie, enz.

---

<sup>13</sup> De verhoogde tegemoetkoming in kosten van gezondheidszorg is een statuut dat automatisch via het ziekenfonds wordt toegekend aan personen met een handicap die een tegemoetkoming ontvangen en aan personen die een tegemoetkoming ontvangen voor een kind ten laste met een handicap van minstens 66%.

<sup>14</sup> Inkomensvervangende uitkeringen, integratie-uitkering, onzekere contracten, contracten onder het vaardigheidsniveau, geen toegang tot de arbeidsmarkt omdat er weinig redelijke accommodatiemogelijkheden zijn, enz.

## 2.2 Afwijking voor derden die personen met een handicap vervoeren

**De Raad** is voorstander van het voorstel om de vrijstellingsregeling, die momenteel betrekking heeft op voertuigen die speciaal zijn aangepast voor het vervoer van gehandicapten en die toebehoren aan de kentekenhouder of aan een persoon die op hetzelfde adres woonachtig is als de houder van de bijzondere gehandicaptenparkeerkaart, uit te breiden. Deze uitbreiding zou nu ook gelden voor de ouders van een *minderjarig kind dat houder is van een bijzondere parkeerkaart*, zelfs als ze niet op de hoofdwoonplaats van het kind wonen. **De Raad** wijst er echter op dat aangepaste voertuigen al zijn vrijgesteld en dat veel gehandicapte kinderen worden vervoerd in niet-aangepaste voertuigen. De vrijstelling zou moeten gelden voor elk voertuig, waarbij de kentekenhouder geregistreerd staat als de inwonende ouder en waarvan het kind houder is van een gehandicaptenparkeerkaart.

Voor **de Raad** is het van cruciaal belang dat de vrijstelling inzake de LEZ ook geldt voor *volwassenen* met een handicap die afhankelijk<sup>15</sup> zijn van hun familie en naasten als gevolg van financiële beperkingen en hun behoefte aan hulp. **De Raad** dringt er daarom op aan de term "*minderjarige*" te schrappen en de maatregel op alle ouders toe te passen.

De parkeerkaart is nominatief maar niet gekoppeld aan een specifiek voertuig, wat betekent dat sommige personen met een handicap afhankelijk zijn van de hulp van meerdere mensen in hun omgeving om zich te verplaatsen. Hoewel sommigen graag een voertuig zouden aanschaffen, beschikken ze niet over voldoende financiële middelen en zijn ze afhankelijk van de hulp van anderen om hun gehandicaptenparkeerkaart te gebruiken om zich te verplaatsen.

**De Raad** stemt in met de toevoeging van een nieuwe uitzondering op de regels die in Brussel gelden voor mantelzorgers. **De Raad** wijst er echter op dat aangepaste voertuigen al zijn vrijgesteld en dat veel mensen met een handicap worden vervoerd in niet-aangepaste voertuigen. De vrijstelling moet gelden voor elk voertuig waarvan de kentekenhouder of een bewoner op hetzelfde adres erkend is als naaste verzorger met sociale rechten.

**De Raad** is ingenomen met deze vooruitgang op het gebied van harmonisatie en uitbreiding van de uitzonderingsregeling voor kwetsbare groepen. Hij benadrukt echter dat er nog andere mensen zijn die in deze regeling zouden moeten worden opgenomen, zoals burens, familieleden, vrijwilligers of personen die de gehandicapte persoon regelmatig helpen om zich te verplaatsen<sup>16</sup>.

**De Raad** wenst zich ervan te vergewissen dat de vrijstellingen ook worden uitgebreid naar personen met een handicap die niet in het Brussels gewest woonachtig zijn (alook hun mantelzorgers, vrijwilligers en begeleiders) en die zich in de Brusselse LEZ moeten begeven.

**De Raad** wijst erop dat de keuze om als koppel te leven een impact heeft op het bedrag van de ontvangen uitkeringen. Het blijkt dat sommige personen met een handicap alleen wonen omwille van de "prijs van de liefde"<sup>17-18</sup>, terwijl anderen in een instelling<sup>19</sup> wonen. Zij zijn niettemin afhankelijk van

<sup>15</sup> Die er woonachtig zijn of verblijven.

<sup>16</sup> Voorbeeld: Altéo, de dienst voor vervoer door vrijwilligers.

<sup>17</sup> K.B. van 2 maart 2021 (B.S. 23/03/2021) - Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 6 juli 1987 betreffende de inkomensvervangende tegemoetkoming en de integratietegemoetkoming houdende de inperking van de gevolgen van de 'prijs van de liefde'.

<sup>18</sup> Het bedrag van de integratie-uitkering wordt bepaald door rekening te houden met het inkomen van de persoon met een handicap en van de persoon met wie hij of zij een huishouden vormt. De financiële impact kan sommige mensen doen besluiten om op zichzelf te gaan wonen teneinde hun recht op de uitkering te behouden.

<sup>19</sup> Deze personen zijn niet woonachtig op het adres van hun naaste.

hun naasten/familie om zich te kunnen verplaatsen. Voor deze specifieke situaties zou het aangewezen kunnen zijn om gratis dagkaarten te verstrekken die geactiveerd kunnen worden met behulp van verschillende hulpmiddelen die toegankelijk zijn wanneer de persoon met een handicap zich laat vervoeren.

**De Raad** dringt erop aan dat met dit aspect rekening wordt gehouden bij het overwegen van dit project.

### 2.3 Voertuigen gebruikt door de ondernemingen die personen met een handicap onthalen

Wat betreft de vrijstellingen voor voertuigen die worden gebruikt door ondernemingen/structuren voor personen met een handicap (bijv. dagcentra, opvangcentra, schoolvervoer, onthaalcentra, bedrijven voor aangepast werk<sup>20</sup>, enz.), vraagt **de Raad** dat het ontwerp met de volgende opmerkingen rekening zou houden:

- De niet-aangepaste voertuigen, die vaak door deze ondernemingen/structuren worden gebruikt, staan vaak op naam van de instelling en niet op naam van de persoon met een handicap. Zij hebben bijgevolg geen toegang tot deze vrijstellingen;
- Deze dienstenverstrekkers gebruiken over het algemeen collectieve voertuigen, die niet aangepast hoeven te worden, maar waarmee gehandicapten gewoon kunnen worden vervoerd (bijvoorbeeld als ze een motorische handicap of visuele beperking hebben);
- Sommige personen met een handicap kunnen zich vanwege financiële beperkingen geen voertuig veroorloven, laat staan een aangepast voertuig. De mogelijkheid om van een collectief voertuig gebruik te maken voor hun verplaatsingen is een uitstekende oplossing;
- Als deze ondernemingen/structuren geen vrijstellingen krijgen voor hun voertuigen, lopen ze het risico gestraft te worden en problemen te ondervinden bij het waarborgen van de mobiliteit van het publiek waaraan ze diensten verlenen. De gevolgen zullen bijvoorbeeld merkbaar zijn in de vorm van een stijging van de kosten voor gezondheidszorg, een verminderde toegang tot werk en opleiding, meer moeilijkheden om sociale contacten te onderhouden door een gebrek aan vervoersoplossingen, enz. **De Raad** benadrukt tevens het risico van aanzienlijke kosten voor de dienstverstrekkers, te meer daar de toelagen niet noodzakelijk stijgen.

**De Raad** wijst op het belang om een vervoersdienst te blijven aanbieden die is afgestemd op de specifieke behoeften van het publiek. Rekening houdend met deze argumenten is **de Raad** van mening dat het van cruciaal belang is om aangepaste vrijstellingen in te voeren voor de voertuigen die door deze ondernemingen/structuren worden gebruikt, teneinde hun opdracht te ondersteunen en de toegang tot kwaliteitsvolle diensten voor personen met een handicap te garanderen.

### 2.4 LEZ en Bedrijven voor aangepast werk

De BWA's of bedrijven voor aangepast werk, die door de COCOF erkend zijn, zijn professionele structuren die aan personen met een handicap een aangepaste werkomgeving moeten bieden.

---

<sup>20</sup> In juli 2021 raamde de FEDRAP, de Brusselse federatie van aangepaste werkbedrijven, de tewerkstelling in deze sector op +/- 1.850 personen, waaronder 1.450 personen met een handicap.



Het doel is om deze werknemers in de mogelijkheid te stellen hun valoriserende professionele activiteiten uit te voeren, rekening houdend met hun specifieke behoeften. De BWA's bieden gepersonaliseerde ondersteuning, aanpassingen van werkposten en training om de inclusie en professionele ontplooiing van werknemers met een handicap te bevorderen.

De bedrijven voor aangepast werk bieden verschillende soorten diensten aan, zoals handwerk, handling, catering, gegevensbeheer, enz.

**De Raad** wijst erop dat de bedrijven aangepast werk, die zich specialiseren in tuinwerk, volgens Febrap<sup>21</sup> grote moeilijkheden ondervinden bij de vervanging van hun voertuigenpark.

Momenteel is er geen ander alternatief<sup>22</sup> voor de aankoop van voertuigen met dieselmotoren die vanaf 2030 verboden zullen zijn. De BAW's<sup>23</sup> zullen hun voertuigenpark moeten vervangen door voertuigen die voldoen aan de huidige normen (bv. Euro 6). Deze voertuigen zullen niet de gewenste gemiddelde levensduur kunnen bereiken waarmee ze hun kosten kunnen afschrijven<sup>24</sup>. Het gevolg is een enorme kostenstijging voor deze vzw's.

Wat betreft het beleid voor de aankoop en de vervanging van voertuigen, hadden de BAW's de gewoonte om hun voertuigen om de 10 jaar te vervangen door nieuwe modellen. De geplande financiering verliep via een leasecontract.

De BAW's, die tuinieren als hoofdactiviteit hebben, hebben besloten om een contract van 7 jaar te ondertekenen om de maandelijkse betalingen te verlagen en voldoende thesauriemiddelen beschikbaar te houden voor hun vereniging.

**De Raad** wil erop wijzen dat de regels en normen met betrekking tot de LEZ de BAW's in een delicate situatie brengen, want om te voldoen aan de wet moeten 19 voertuigen worden vervangen tegen 31/12/2024 (8 voertuigen zijn momenteel in overtreding). De daaruit voortvloeiende kost is onhoudbaar voor de BAW's, die geen andere keuze hebben dan:

- een budget te voorzien om de LEZ-boetes te betalen;
- op een antwoord te wachten wat betreft het verkrijgen van een afwijking om deze veranderingen te maken over 3 jaar<sup>25</sup>.

Volgens **de Raad** is het essentieel om een 10-jarige afwijking te verlenen vanaf de datum van ingebruikname van het dieselveertuig en dit aan alle structuren en bedrijven van de handicapsector die dit type voertuig, al dan niet aangepast, gebruiken om personen met een handicap te vervoeren. Deze maatregel is essentieel tot de automarkt realistische, betrouwbare en betaalbare alternatieven kan aanbieden. Deze afwijking zal de continuïteit van essentiële diensten voor personen met een handicap waarborgen en hen tegelijkertijd toegang geven tot vervoersoplossingen die zijn afgestemd op hun specifieke behoeften. Deze beslissing zal bijdragen tot het behoud van de inclusie en

---

<sup>21</sup> <https://www.febrap.be/>, geraadpleegd op 02/08/2023.

<sup>22</sup> Febrap wijst erop in haar nota van augustus 2023 dat er momenteel geen alternatief is voor de verbrandingsmotor want geen enkele autoconstructeur biedt een voertuig van het type pick-up met dubbele cabine aan dat noodzakelijk is om het beroep van tuinier uit te oefenen.

<sup>23</sup> De vzw's kunnen bovendien geen toelagen of gewestelijke steun aanvragen want deze wordt enkel voor elektrische voertuigen verleend en er bestaan geen zulke voertuigen om het beroep van tuinier binnen de vereiste voorwaarden te kunnen organiseren.

<sup>24</sup> Nota "LEZ en de bedrijven voor aangepast werk" van de vzw Febrap van juli 2021.

<sup>25</sup> Nota van juni 2021 aan Maestro Mobile gemandateerd door het Gewest (leefmilieu.brussels) om deze verandering te begeleiden.



toegankelijkheid voor deze bevolkingsgroep, terwijl hun welzijn en actieve deelname aan de samenleving worden bevorderd.

**De Raad** benadrukt ook het belang van steun voor transitie, de aankoop en de ontwikkeling van de elektrische infrastructuur (verhoging van de elektrische capaciteit en installatie van oplaadpunten) om de BAW's te ondersteunen.

## 2.5 Automatische vrijstelling

**De Raad** beveelt aan om de procedures voor het bekomen van LEZ-vrijstellingen te vereenvoudigen, en zelfs te automatiseren door gebruik te maken van de gegevens die reeds gekend zijn door de overheid. Het is essentieel dat vrijstellingen ook worden verleend voor personen met een handicap die niet over een eigen voertuig beschikken.

**De Raad** vraagt om de vrijstelling uit te breiden tot de beide ouders van gehandicapte minderjarigen en meerderjarigen (volwassenen) wanneer zij gescheiden leven of uit de echt gescheiden zijn.

**De Raad** benadrukt ook dat het belangrijk is om deze vrijstellingen niet in de tijd te beperken, maar de duur van de vrijstelling af te stemmen op de geldigheidsduur van de parkeerkaart van de gehandicapte waarop het verzoek om vrijstelling betrekking heeft, teneinde herhaalde aanvragen en de moeilijke situaties, die daaruit voor sommige gehandicapte personen kunnen voortvloeien, te voorkomen. Door deze vrijstellingen automatisch toe te kennen en permanent te maken, zouden de betrokkenen een grotere stabiliteit kennen wat betreft hun verplaatsingen en een vermindering van de administratieve rompslomp inzake mobiliteit.

## 2.6 Chronische ziekten en ziekenhuizen

Voor **de Raad** is de toegang tot gezondheidszorg van het grootste belang voor chronisch zieken<sup>26-27</sup> (en bijgevolg gehandicapten) die geen parkeerkaart bezitten maar hun voertuig moeten gebruiken voor regelmatige medische controles in ziekenhuizen die in lage-emissiezones (LEZ) gelegen zijn.

**De Raad** is van mening dat het essentieel is om een vlotte mobiliteit voor deze patiënten te garanderen door hen een eenmalige vrijstelling te verlenen op basis van hun status als chronisch zieke of door het voorleggen van een medisch attest waaruit blijkt dat deze personen niet in staat zijn om met het openbaar vervoer te reizen. Dit zou kunnen door middel van een dagpas<sup>28</sup> of in functie van de duur van de medische opvolging.

Deze maatregel zou een ongehinderde toegang tot noodzakelijke gezondheidszorg te garanderen met inachtneming van de doelstellingen van de LEZ inzake luchtkwaliteit. Door het verlenen van deze afwijking in de tijd, zouden personen met een chronische ziekte een grotere stabiliteit kennen wat betreft hun verplaatsingen, waardoor een bijdrage wordt geleverd aan hun welzijn en levenskwaliteit.

<sup>26</sup> Bijvoorbeeld: multiple sclerose, AIDS, diabetes, epilepsie, kanker.

<sup>27</sup> <https://www.inami.fgov.be/nl/themas/kost-terugbetaling/ziekten/chronische-ziekten/Paginas/statuut-persoon-chronische-aandoening-toegang-zorgen.aspx>, geraadpleegd op 28/08/2023.

<sup>28</sup> UNIA wijst erop dat deze goede praktijk in de stad Londen van toepassing is.

## 2.7 Vereenvoudiging

**De Raad** staat positief tegenover de invoering van verschillende lage-emissiezones (LEZ) in verschillende gemeenten en steden om luchtverontreiniging<sup>29</sup> en klimaatontregeling tegen te gaan, zowel in Brussel als op Europees niveau.

**De Raad** vraagt echter een standaardisering van de afwijkingscriteria en de automatisering van deze afwijkingen<sup>30</sup> tussen de verschillende LEZ.

De vereenvoudiging van administratieve procedures is essentieel, omdat personen met een handicap al dagelijks geconfronteerd worden met tal van formaliteiten. Soms hebben ze hulp nodig om deze te vervullen, wat de tijd van mantelzorgers, familie, vrienden, maatschappelijk werkers enz. in beslag neemt.

**De Raad** pleit voor een gestandaardiseerd beheer tussen de besturen fiscaliteit/mobiliteit/leefmilieu/handicap en tussen de federale overheid en de gewesten, zodat een enig loket de toegang tot de verschillende vrijstellingen beheert (of waarbij de inschrijving bij slechts één van deze instanties toegang verleent tot alle vrijstellingen waarop personen met een handicap recht hebben).

**De Raad** wijst er ook op dat het ontbreken van vrijstellingen deze kwetsbare personen<sup>31</sup> blootstelt aan boetes, die ernstige gevolgen kunnen hebben gezien hun toch al precaire situatie. Als ze vergeten of niet op de hoogte zijn van de mogelijkheid om een vrijstelling aan te vragen, kan de boete immers zeer hoog oplopen.

**De Raad** vraagt aan het Brussels gewest om dit punt op de agenda van de IMC Mobiliteit te plaatsen.

## 2.8 Toegankelijkheid van de informatie

**De Raad** benadrukt dat het van essentieel belang is om volledige, duidelijke, eenvoudige en voor iedereen toegankelijke informatie te verstrekken, rekening houdend met de verschillende vormen van handicap.

**De Raad** herinnert eraan dat oplossingen zoals gebarentaal, capsules met ondertitels, FALC, enz. beschikbaar zijn en moeten worden gebruikt om alle betrokkenen ten volle te betrekken.

**De Raad** beveelt het gebruik van deze communicatiemiddelen ten zeerste aan om de informatie voor alle betrokkenen volledig toegankelijk te maken.

---

<sup>29</sup> Waarvan de gemiddelde kostprijs per Brusselaar volgens het verslag van de European Public Health Alliance (EPHA) +/- € 1.400/jaar bedraagt. De kostprijs van een inwoner van een andere Europese stad bedraagt € 1.276/jaar/inwoner.

<sup>30</sup> Bv.: vrijstelling voor de verkeersbelasting, de belasting op inverteerstelling, enz.

<sup>31</sup> POB Maatschappelijke Integratie "Handicap en armoede: weinig arbeidskansen, hoog armoederisico": *De jaarlijkse EU SILC-enquête bevat enkel vragen omtrent langdurige beperkingen die door de persoon zelf gerapporteerd worden in de bevraging. Het recentste monitoringrapport stipt ook reeds personen met een handicap aan als een groep met een verhoogd risico op armoede of sociale uitsluiting. In 2018 werden 23,1% van de personen waarvan de handicap 'een lichte of ernstige impact heeft op de dagelijkse activiteiten' bedreigd door een situatie van armoede of sociale uitsluiting. Dit is fors hoger dan het algemene armoederisico van 16,4%. Dit percentage ligt ook boven het EU-gemiddelde (20.9%)... Tegelijkertijd zijn de armoederisico's voor personen met een handicap een onderschatting van hun werkelijke armoede. De extra kosten die iemand heeft om de gevolgen van zijn handicap draaglijk te maken in het dagelijks leven werden niet in rekening worden gebracht. Hun gerealiseerde levensstandaard is lager is dan personen zonder handicap specifieke kosten. Er is dus behoefte aan specifieke armoede-indicatoren voor personen met een handicap die rekening houden met de bijkomende kosten.* – <https://www.mi-is.be/nl/pers-multimedia/handicap-en-armoede-weinig-arbeidskansen-hoog-armoederisico>, geraadpleegd op 02/08/2023.

### 3. Conclusie

**De Raad** steunt de vorderingen van het project, meer bepaald de invoering van een specifieke vrijstelling voor ALLE houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap, waardoor zij makkelijker toegang krijgen tot emissiearme zones. **De Raad** vestigt er de aandacht op dat de vrijstelling niet beperkt mag blijven tot "aangepaste" voertuigen, maar uitgebreid moet worden tot alle soorten voertuigen, zodat gastouders en mantelzorgers personen met een handicap kunnen vervoeren.

**De Raad** is bezorgd over de milieu-uitdagingen en steunt de in het ontwerp uiteengezette aanpak. Hij wil echter genuanceerder zijn en blijft erbij dat personen met een handicap een vrijstelling moeten genieten zodat zij door een derde kunnen worden vervoerd met hun eigen parkeerkaart.

**De Raad** benadrukt dat het noodzakelijk is om de LEZ-vrijstellingen voor het collectief vervoer van ondernemingen voor aangepast werk te vereenvoudigen, om hun vermogen te vrijwaren om hun essentiële activiteiten te behouden.

Deze bedrijven spelen een cruciale rol in het mogelijk maken voor personen met een handicap om de toegang tot werk te behouden. Op dit moment bevinden zij zich in een moeilijke situatie, omdat ze geen haalbare opties hebben voor de aankoop van voertuigen die voldoen aan de normen die door de lage-emissiezones (LEZ) worden opgelegd. Zulke voertuigen zijn immers niet beschikbaar op de markt. Het is ook ondenkbaar voor hen om bestelwagens van meer dan 3,5 ton te gebruiken, omdat dit een extra budget voor de aankoop van het voertuig en het gebruik van een rijbewijs C zou vereisen, en hun personeel beschikt hierover niet. Dit zou een extra uitsluiting zijn.

Het is belangrijk om op te merken dat collectieve en gedeelde vervoersdiensten (bv. het project Avira) voor personen met een handicap doeltreffend en essentieel zijn voor hun autonomie en inclusie in de maatschappij. Om de continuïteit van deze essentiële diensten te garanderen, is het noodzakelijk dat alle voertuigen van deze bedrijven de LEZ-vrijstelling genieten. Deze maatregel zou toelaten om de noodzaak om het milieu te beschermen verzoenen met het essentiële belang van het behoud van de toegang tot werk voor personen met een handicap, terwijl de ontwikkeling van meer milieuvriendelijke vervoersoplossingen in de toekomst wordt aangemoedigd.

**De Raad** neemt er nota van dat de maatregelen op 1 januari 2025 in werking treden en wil graag weten of er vóór die datum al andere maatregelen zullen worden doorgevoerd.

**De Raad** wenst op de hoogte te worden gehouden van het effect van zijn advies en van de voortgang van de fasen van het project.

\*  
\*       \*  
\*