



# ADVIES

**Voorontwerp van besluit van de Brusselse  
Hoofdstedelijke Regering van XX/XX/2017 ter  
uitvoering van de ordonnantie van XX/XX/2017  
tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013  
houdende het Brussels Wetboek van Lucht,  
Klimaat en Energiebeheersing voor wat betreft  
de lage emissiezones**

19 oktober 2017

<b>Aanvrager</b>	Minister Céline Fremault
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	19 september 2017
<b>Aanvraag behandeld door</b>	Commissie Leefmilieu
<b>Aanvraag behandeld op</b>	4 oktober 2017
<b>Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op</b>	19 oktober 2017

## Vooraf

Ter informatie herinnert **de Raad** eraan dat hij verschillende adviezen met een rechtstreekse betrekking op de tenuitvoerlegging van een lage emissiezone (hierna « LEZ ») heeft uitgebracht :

- Op 20 april 2017, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (« LEZ ») ([A-2017-024-ESR](#)) ;
- Op 7 juli 2016, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het instellen van een lage emissiezone ([A-2016-053-ESR](#)).

Meer in het algemeen heeft **de Raad** verschillende adviezen met betrekking tot de verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitgebracht :

- Op 13 maart 2017, het advies betreffende het ontwerp van gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) ([A-2017-006-ESR](#)) ;
- Op 17 september 2015, het advies betreffende het ontwerp van gewestelijk lucht-klimaat-energieplan ([A-2015-041-ESR](#)) ;
- Op 17 april 2013, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging door industriële emissies ([A-2013-015-ESR](#)) ;
- Op 21 juni 2012, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxiden te voorkomen ([A-2012-027-ESR](#)) ;
- Op 27 februari 2012, het advies betreffende het voorontwerp van Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheer (BWLKE) ([A-2012-008-ESR](#)) ;
- Op 21 september 2010, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit en ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van diverse besluiten betreffende de luchtkwaliteit ([A-2010-016-ESR](#)) ;
- Op 17 april 2008, het advies betreffende het voorstel van bestek voor het milieueffectenrapport van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling te voorkomen ([A-2008-018-ESR](#)).

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

#### 1.1 Doelstelling

**De Raad** herhaalt dat hij zich bij de doelstelling inzake een verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aansluit. Hij is immers van oordeel dat het hier een belangrijke uitdaging op het vlak van de volksgezondheid betreft.

Bovendien herhaalt **de Raad** dat de invoering van structurele maatregelen ter bestrijding van de luchtverontreiniging in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens hem van fundamenteel belang is. Deze moeten meer bepaald gelijklopend worden doorgevoerd met punctuele noodmaatregelen, die bij pieken van luchtverontreiniging worden getroffen.

## 1.2 Raapleging

**De Raad** staat positief tegenover de uitdrukkelijke wil om een brede waaier aan actoren aangaande de uitvoeringsmodaliteiten van de LEZ te raadplegen.

## 1.3 Organisatie van de controles

**De Raad** betreurt het feit dat de technologische middelen die worden gebruikt om de naleving van de LEZ te controleren, zullen verschillen naargelang een voertuig in België of in het buitenland is ingeschreven. Hij benadrukt de discriminatie die deze situatie met zich meebrengt. Zo zullen enerzijds voertuigen die in België zijn ingeschreven op een permanente wijze worden gecontroleerd met behulp van slimme camera's die rechtstreeks met de DIV zijn verbonden. Anderzijds zullen voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven het voorwerp van een voorafgaandelijke registratie moeten zijn. **De Raad** verontrust zich over de manier waarop niet-geregistreerde voertuigen zullen worden gecontroleerd, gelet op het feit dat de controles die de ambtenaren op de openbare weg verrichten, maar sporadisch zullen plaatsvinden. Anderzijds zal niets de effectieve betaling waarborgen van de geldboeten die buitenlandse voertuigen zullen zijn opgelegd.

In dat opzicht dient men te benadrukken dat in bepaalde gevallen de graad van invordering van internationale geldboeten zeer laag is. Anderzijds noteert **de Raad** dat, hoewel richtlijn 2015/413/EU ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen een instrument is dat het toelaat om de vervolging van buitenlandse overtreders te vereenvoudigen, dit wetgevend kader :

- het niet toelaat om buitenlandse overtreders te vervolgen uit Lidstaten die zich in dit samenwerkingsproces hebben ingeschreven ;
- nog niet ten volle is uitgebaat (meer bepaald ten aanzien van de besluiten van het rapport van 29 november 2016 van de Europese Commissie in het Europees Parlement en de Raad over de toepassing van richtlijn 2015/413/UE<sup>1</sup>).

**De Raad** benadrukt dat in het geval van de professionele voertuigen, deze situatie bovendien een echt gevaar op ecologische dumping met zich meebrengt (dat een sociaaleconomische weerslag kan hebben). Zo zouden ondernemingen die de Belgische wetgeving naleven zich bijkomende lasten kunnen zien opleggen, zonder dat er doeltreffende maatregelen worden bepaald die waarborgen dat ook bedrijfsvoertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven deze wetgeving naleven. Overeenkomstig zijn adviezen van 20 april 2017 en 7 juli 2016 betreurt **de Raad** het ten eerste dat de instelling van instrumenten om sociale en ecologische dumping te bestrijden niet meer wordt beoogd, wanneer een dergelijke regelgeving wordt ingevoerd.

**De Raad** vindt het verrichten van controles op het terrein een rechtvaardigere oplossing voor alle actoren. Bijgevolg vindt hij het van fundamenteel belang om zich ervan te verzekeren dat er voldoende middelen zullen worden toegekend om de doeltreffendheid van deze controles op het terrein te waarborgen. Hiertoe dient men meer bepaald :

- De bevoegde diensten van de vereiste budgettaire en technologische middelen voorzien om de controles op het terrein uit te voeren ;

---

<sup>1</sup> [http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:3a3a044e-b623-11e6-9e3c-01aa75ed71a1.0021.02/DOC\\_1&format=PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:3a3a044e-b623-11e6-9e3c-01aa75ed71a1.0021.02/DOC_1&format=PDF)

- In het onderhavige besluit de modaliteiten te bepalen die het toelaten om geldboeten onmiddellijk te innen of om voertuigen in overtreding uit het verkeer te halen (ongeacht deze in België ingeschreven zijn of niet).

### *Professionele voertuigen*

Bovendien stelt **de Raad** de volgende maatregelen voor professionele voertuigen voor, die door profit- en social-profitondernemingen worden gebruikt, om zo het gevaar op ecologische dumping te verkleinen (met een mogelijke sociaaleconomische weerslag) :

- Afwijkingen voorzien voor professionele voertuigen die duidelijk werden veranderd naar het voorbeeld van wat het voorontwerp van besluit voorziet voor voertuigen die zijn aangepast aan het vervoer van personen met beperkte mobiliteit of voertuigen die speciaal zijn aangepast voor markten, beurzen, optochten en ambulante handel ;
- Een langere specifieke overgangperiode voorzien wanneer er in deze periode investeringen werden verricht in een professioneel voertuig om het de behoeften van zijn gebruiker aan te passen.

**De Raad** is van oordeel dat om te kunnen worden overwogen, deze maatregelen zullen moeten worden omkaderd en enkel betrekking zullen mogen hebben op professionele voertuigen waarvoor de gebruikers de uitvoering van veranderingen zouden kunnen aantonen, bijvoorbeeld aan de hand van facturen, visuele bewijzen (foto's) of attesten die door een erkend technisch controleorgaan werden uitgereikt.

### *ANPR-camera*

**De Raad** neemt er akte van dat het geplande netwerk van slimme camera's het zal toelaten om een scherpe controle op het hele grondgebied van het Gewest te verrichten. Hij benadrukt niettemin dat veranderingen (bijvoorbeeld de wijziging van gemeentelijke mobiliteitsplannen) dit netwerk in de toekomst zouden kunnen aantasten. Doeltreffende mobiele controles op het terrein zullen bijgevolg bijzonder nuttig zijn en zullen het stelsel van vaste slimme camera's aanvullen, net zoals wat er overigens al voor de controle op andere overtredingen op het Verkeersreglement gebeurt, en meer bepaald het naleven van snelheidsbeperkingen. Bijgevolg vraagt **de Raad** om in de voertuigen van de politie of van de gewestelijke ambtenaren die hiertoe gemachtigd zijn ANPR-camera's te installeren, om zo de mobiele controles te versterken.

## 1.4 Impactanalyse

**De Raad** neemt er akte van dat de impact op verschillende aspecten van de tenuitvoerlegging van de LEZ in het kader van de beraadslagingen rond de vast te stellen begeleidingsmaatregelen werd geanalyseerd. **De Raad** herinnert eraan dat hij, zowel in zijn advies [A-2016-053-ESR](#) als in zijn advies [A-2017-024-ESR](#), verschillende beschouwingen betreffende de impact van de LEZ heeft geformuleerd.

Hij staat positief tegenover het feit dat een dergelijke analyse werd verricht en drukt de wens uit dat men hem deze ter hand zou stellen, opdat hij de relevantie van de begeleidingsmaatregelen ten aanzien van de impact die hij aangaf, zou kunnen inschatten.

## 1.5 Begeleidingsmaatregelen

**De Raad** meent dat de geplande begeleidingsmaatregelen in het kader van de tenuitvoerlegging van de LEZ een strategisch karakter zullen bekleden. Hij vindt immers de, meer bepaald financiële, stimuli noodzakelijk die ertoe aanzetten om minder vervuilende voertuigen aan te kopen of om gebruik te maken van de alternatieven voor het bezit van een individueel voertuig.

Bovendien benadrukt **de Raad** dat het belangrijk is om zich ervan te verzekeren dat de begeleidingsmaatregelen vanaf de tenuitvoerlegging van de LEZ toegankelijk zouden zijn.

### *Brussel'Air premie*

Volgens de uiteenzetting die hem werd gedaan en de informatie die op de website beschikbaar is, zouden enkel de stimuli om het voertuig op te geven beschikbaar zijn voor de gezinnen (Brussel'Air premie). In zijn advies van 7 juli 2016 stelde **de Raad** voor « *om bijzondere aandacht te besteden aan de analyse van de sociale impact bij de invoering van de lage-emissiezone. Het is immers waarschijnlijk dat een financieel minder gegoed publiek de oudste voertuigen bezit en meer beroep doet op de tweedehandsmarkt bij de vervanging van hun voertuigen* ».

Eenzijds lijkt het eenvoudigweg nastreven van de Brussel'Air premie deze bekommernis onvoldoende te beantwoorden en anderzijds verduidelijkt de nota aan de Regering dat de elementen betreffende de premies niet in dit voorontwerp van besluit zijn opgenomen. **De Raad** vraagt dus om te worden geïnformeerd over de bijkomende maatregelen die zouden moeten worden genomen, of zo nodig over de impactanalyse die deze onnodig zou achten.

### *Steunmaatregelen voor economische expansie*

**De Raad** herhaalt dat de lopende herziening van het stelsel van steunmaatregelen voor economische expansie een luik « leefmilieu » bevat en dus enkele steunmaatregelen die de vervanging van oude voertuigen zouden kunnen ondersteunen. Bijgevolg vraagt hij om :

- Ofwel erop toe te zien dat het tijdstip van inwerkingtreding van het nieuwe stelsel van steunmaatregelen voor economische expansie het de betrokken actoren zou toelaten om zo nodig een steunaanvraag in te dienen voor de aankoop van een voertuig waarmee ze in de LEZ kunnen rondrijden. Ingeval de LEZ in werking zou treden vóór de publicatie van de ordonnantie die het nieuwe stelsel van steunmaatregelen voor economische expansie invoert, zou er kunnen worden overwogen dat geen enkele onderneming in het kader van de LEZ wordt bestraft zolang de nieuwe voorziening van steunmaatregelen voor economische expansie niet is ingesteld ;
- Ofwel erop toe te zien dat de steunmaatregelen voor economische expansie die voor de aankoop van een vanuit ecologisch oogpunt performanter voertuig kunnen worden aangevraagd, retroactief zouden kunnen zijn.

Anderzijds dringt **de Raad** erop aan dat de begeleidingsmaatregelen die zullen worden bepaald, zich niet ertoe zouden beperken om de vervanging te ondersteunen van voertuigen die niet meer aan de geldende normen beantwoorden, door voertuigen met een vanuit ecologisch oogpunt performantere verbrandingsmotor. Hij is immers van mening dat deze begeleidingsmaatregelen eveneens de aankoop zullen moeten toelaten van voertuigen zonder verbrandingsmotor, en zelfs zonder motoraandrijving, die dus minder vervuilend zijn.

Tot slot vragen **de representatieve werkgeversorganisaties van de social-profitsector** dat de steunmaatregelen die de vervanging van oude voertuigen kunnen ondersteunen ook toegankelijk zouden zijn voor social-profitondernemingen die professionele voertuigen gebruiken. In dat opzicht herhalen **deze organisaties** de volgende vraag die werd geformuleerd in het advies van 21 september 2017 inzake het voorontwerp van ordonnantie betreffende de steun voor de economische ontwikkeling van de ondernemingen ([A-2017-052-ESR](#)) :

- « *de representatieve werkgeversorganisaties van de social-profitsector vragen dat de Regering de gebruikte formulering [NVDR van artikel 2] opnieuw zou onderzoeken, om elke dubbelzinnigheid weg te nemen die zou kunnen laten veronderstellen dat de social-profit van de EXPA-voorziening is uitgesloten. Zij vestigen de aandacht van de Regering op het economisch belang van de social-profitsector op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en op het feit dat de sectoren « Sociaal en Gezondheid », alsook deze van « Cultuur » volgens de Strategie 2025 als economische sectoren van de toekomst worden bestempeld ».*

## 1.6 Maatregelen inzake informatie

**De Raad** neemt er akte van dat er informatiecampagnes op nationale schaal zijn voorzien. Hij vindt dit opportuun, gelet op het grote aantal Waalse en Vlaamse pendelaars dat dagelijks het grondgebied van de toekomstige LEZ betreedt.

Anderzijds meent **de Raad** dat inspanningen op het vlak van communicatie over de landsgrenzen heen (meer bepaald naar internationale economische actoren toe) opportuun zouden kunnen zijn, gelet op het internationale statuut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In dat opzicht stelt hij de volgende samenwerkingen voor :

- Met « Invest & Export Brussels », de kamers van koophandel en de ambassades teneinde zoveel mogelijk buitenlandse economische actoren te informeren ;
- Met « Visit.brussels » om toeristen die ons Gewest willen bezoeken, te informeren ;
- Met de gemeenten die bij de uitreiking van parkeerkaarten actoren met een voertuig over de hen opgelegde verplichtingen zouden kunnen informeren (in het bijzonder over de registratieplicht indien dit voertuig in het buitenland is ingeschreven).

Tevens dringt **de Raad** aan op het informatieve karakter dat de documenten zouden moeten bekleden, die gepaard gaan met de geldboeten die zullen worden opgelegd. Deze zullen de inzet en de doelstellingen van de LEZ op een leesbare en pedagogische manier moeten weergeven, om zo tot de aanvaardbaarheid van de instelling van de LEZ bij te dragen.

## 1.7 Parking

**De Raad** dringt erop aan om meer ontradingsparkings, die met het openbaar vervoersnet zijn verbonden en zich aan de (binnen- of buiten-)grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevinden, ter beschikking te stellen.

## 1.8 Latentieperiode

**De Raad** stelt vast dat een latentieperiode wordt gedefinieerd als « de ononderbroken periode vanaf de overtreding waarvoor de geldboete werd opgelegd ». Bovendien neemt hij er akte van dat er hem

werd aangegeven dat de geldboeten binnen een termijn van 15 dagen vanaf de vaststelling van de overtreding zullen moeten worden verstuurd.

**De Raad** dringt erop aan dat deze termijn zou worden nageleefd, in zoverre dat elke overschrijding van deze termijn evenzeer de periode zou verkorten waarover de gebruiker beschikt om zijn gedrag en/of zijn voertuig aan te passen.

\*  
\*       \*