



INITIATIEFADVIES

Principesnota betreffende de diesel- en benzineuitstap

21 februari 2019

Aanvraag behandeld door	Commissie Leefmilieu en Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit
Aanvraag behandeld op	5 februari 2019
Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op	21 februari 2019

Vooraf

De Raad herinnert eraan dat hij de volgende adviezen met betrekking tot het behandelde thema heeft uitgebracht :

- Op 20 december 2018, het initiatiefadvies betreffende de Brusselse bijdrage tot Energie-Klimaatplan 2030 ([A-2018-092-ESR](#)) ;
- Op 18 oktober 2018, het advies betreffende de vragenlijst GOOD MOVE ([A-2018-072-ESR](#)) ;
- 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](#)).

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Methodologie

De Raad verheugt zich over de raadplegingsinspanningen (vragenlijst, rondetafelgesprekken, focusgroepen) in het kader van de beslissing van de Brusselse Regering om een uitstap uit thermische motoren (diesel en benzine) in gang te zetten. In dit verband hebben de organisaties die lid zijn van **de Raad** uitdrukkelijk de wens geuit om in eigen naam aan de toekomstige rondetafelgesprekken te kunnen deelnemen.

Daarnaast neemt **de Raad** er akte van dat het overleg inzake dit onderwerp nog niet is afgerond en dat er binnenkort « rondetafelgesprekken » zullen worden georganiseerd om de meningen van de betrokken actoren over de uitstap uit thermische motoren (en meer bepaald over de meer technische aspecten ervan) te blijven verzamelen. Hij wijst er dan ook op dat hij zich in dit initiatiefadvies op de algemene aspecten van dit thema heeft toegespitst.

Ten slotte dringt **de Raad** erop aan dat het technisch rapport, de adviezen van de adviesorganen en de besluiten van de toekomstige rondetafelgesprekken, alsook deze van de verschillende studies, de basis zouden vormen voor een beraadslaging die de volgende gewestelijke Regering in staat zal stellen om concrete acties op gang te brengen en om een duidelijk en nauwkeurig tijdschema vast te stellen. Het lijkt hem immers dringend noodzakelijk om volgens het geplande tijdschema te handelen.

1.2 Bezorgdheden over de sociaaleconomische en ecologische gevolgen

Hoewel het zeer waarschijnlijk is dat de uitstap uit thermische motoren positieve gevolgen zal hebben voor de volksgezondheid en de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maakt **de Raad** zich zorgen over de sociaaleconomische gevolgen van deze uitstap uit thermische motoren. Zijn bezorgdheden hebben betrekking op de volgende aspecten :

1.2.1 Kalender en communicatie

De Raad deelt de bezorgdheden over de onzekerheden met betrekking tot het tijdschema voor de uitstap uit thermische motoren. Hij acht het immers van fundamenteel belang (zowel voor huishoudens als voor economische actoren) om alle voorwaarden voor een voorzienbaarheid ter zake te scheppen. Daarnaast is een goede communicatie over dit tijdschema dringend noodzakelijk, gezien

investeringen die vandaag worden gedaan nu al tot een beraadslaging over een afschrijving tegen het jaar 2030 leiden.

Bovendien vindt hij het belangrijk dat de draagwijdte van het verbod doorheen de communicatie wordt verduidelijkt. Zal het om een rijverbod voor de betrokken voertuigen of om een verbod op de verkoop van deze voertuigen vanaf een welbepaalde datum gaan ? Gaat het om een verbod voor de gebruiker om dit type voertuigen te gebruiken of om een verbod voor de producent om deze te produceren ?

Ten slotte vraagt **de Raad** dat de toekomstige situatie van de verschillende types (al dan niet oplaadbare) hybride voertuigen snel zou worden opgehelderd (worden ze toegelaten of verboden en welke ?).

1.2.2 Gevolgen voor het verbruik en de productie van elektriciteit

In de Belgische energiecontext (meer bepaald ten aanzien van de geplande uitstap uit kernenergie en de klimaat-/energiedoelstellingen) uit **de Raad** reële twijfels aangaande de mogelijkheid om in te spelen op de toename van het elektriciteitsverbruik, die logischerwijs het gevolg zal zijn van de elektrificatie van het Brusselse wagenpark. Het netvermogen en de bevoorradingszekerheid zouden immers in gevaar kunnen worden gebracht door een aanzienlijke toename van de vraag naar elektriciteit. Dit risico zou des te groter zijn wanneer andere steden of gewesten dezelfde ambitie zouden nastreven. **De Raad** verzoekt, *a minima*, om een onderzoek hiernaar te verrichten.

De Raad is van mening dat een aanzienlijke elektrificatie van het wagenpark een aanpassing van het net inhoudt, wat een uitdaging zal zijn en tijd zou kunnen vergen, meer bepaald ten aanzien van de volgende punten :

- de duur van het verkrijgen van vergunningen voor de werken (onder meer omwille van het NIMBY-effect) en de duur van de uitvoering van deze werken ;
- het huidige elektriciteitsnet is voornamelijk ontworpen voor stroom van 230 volt (88% van het net). De installatie van snelle (of semi-snelle) oplaadpunten vereist echter stroom van 400 volt ;
- de beperkte ruimte op de openbare weg (meer bepaald voor de installatie van oplaadpunten).

De Raad benadrukt dat een aanzienlijke elektrificatie van het wagenpark ook een kans kan zijn, gezien elektrische voertuigen die op het net zijn aangesloten een bron van stabilisatie van het elektriciteitsverbruik kunnen vormen door de opslag van elektriciteit mogelijk te maken, waaruit bij een hoge energievraag zou kunnen worden geput. Om deze kans te grijpen, zijn er echter enkele technische elementen noodzakelijk (meer bepaald slimme meters die een gedetailleerde en real time kennis van de energiebehoeften mogelijk maken ; een technologie die de mogelijkheid biedt om elektriciteit uit autobatterijen, die aan het opladen zijn, aan het net terug te leveren).

Wat de kwestie van de slimme meters betreft, wijst **de Raad** er echter op dat deze overweging geenszins vooruitloopt op zijn standpunt inzake de noodzaak om deze technologie tot alle Brusselse huishoudens uit te breiden. **De Raad** verduidelijkt dat er in zijn midden nog een bredere beraadslaging moet worden gevoerd om de voor- en nadelen van de installatie van slimme meters in het Brussels Gewest af te wegen. Hij vraagt bovendien om toe te zien op de actualisatie van de studies betreffende de slimme meters.

1.2.3 Gevolgen voor de klimaat-/energiedoelstellingen

De Raad vreest dat de aanzienlijke toename van het elektriciteitsverbruik als gevolg van de elektrificatie van het wagenpark het moeilijker zal maken om de doelstellingen te behalen, die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich in de strijd tegen de opwarming van de aarde heeft gesteld en meer in het bijzonder voor wat het verbruiksaandeel van energie uit hernieuwbare energiebronnen betreft. Hij herinnert er echter enerzijds aan dat het behalen van deze doelstellingen nu al een uitdaging voor ons Gewest is, en anderzijds dat deze doelstellingen in de toekomst nog ambitieuzer zouden moeten zijn.

Bijgevolg mag men zich volgens **de Raad** niet ermee « tevredenstellen » om elk voertuig met een thermische motor numeriek door een voertuig met een alternatieve motor te vervangen, maar moet men de manier waarop energie wordt geproduceerd (ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen) en waarop men zich verplaatst (aanmoediging van gedeelde en « zachte » vervoerswijzen) wel degelijk volledig herzien.

1.2.4 Aandacht voor het kwetsbaar publiek

De Raad vraagt zich af of er maatregelen ter ondersteuning van de meest kwetsbare groepen ten uitvoer kunnen worden gelegd. Hij herinnert eraan dat veel Brusselaars nu al geen toegang tot individuele gemotoriseerde mobiliteit hebben, meer bepaald omwille van hun inkomen. Hij vraagt dus om erop toe te zien dat de aanzienlijke overheidsinvesteringen die in het kader van deze uitstap uit thermische motoren zullen worden gedaan, niet alleen ten goede zouden komen aan een publiek dat al toegang heeft tot individuele mobiliteit en dat de financiële middelen heeft om de aankoop van nieuwe voertuigen te overwegen. In dit verband verwijst hij naar zijn beschouwingen onder de titel « verandering van mobiliteit ».

Ten slotte stelt **de Raad** voor om rekening te houden met de evaluaties van de sociale gevolgen van de tenuitvoerlegging van de LEZ, gezien deze in het geval van de uitstap uit thermische motoren waarschijnlijk gelijkaardig zullen zijn.

De Raad wil ook benadrukken dat men rekening moet houden met de (nog te ontwikkelen) tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen, zowel inzake het faciliteren van deze tweedehandsmarkt, als inzake het voorzien van fiscale stimuli en financiële tussenkomsten, in lijn met de fiscale stimuli en financiële tussenkomsten voor de markt van nieuwe elektrische voertuigen. Dit om de consumenten op de tweedehandsmarkt niet te benadelen ten opzichte van deze op de markt van nieuwe voertuigen.

1.3 Verandering van mobiliteit

Voor **de Raad** is het absoluut noodzakelijk om van deze uitstap uit de thermische motorisering de drijvende kracht achter een echte verandering van mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te maken.

De Raad dringt erop aan dat de stimulerende maatregelen die in het kader van deze uitstap uit thermische motoren zouden worden vastgesteld, deze verandering van mobiliteit zouden nastreven, of dat de maatregelen ter bevordering van een verandering van mobiliteit op zijn minst de belangrijkste zouden zijn.

De Raad benadrukt dan ook het belang en de prioriteit die moet worden toegekend aan de ontwikkeling van een openbaar vervoersaanbod, dat niet alleen een antwoord biedt op de fileproblemen, maar ook op de ecologische en sociale uitdagingen van ons Gewest. Daarom steunt hij elke maatregel die erop gericht is om de aantrekkelijkheid ervan te verbeteren (meer bepaald het voeren van acties om het gevoel van veiligheid in de collectieve vervoersmiddelen te vergroten en om deze voor iedereen toegankelijker te maken).

Op dezelfde wijze moeten de maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening de vraag naar individuele gemotoriseerde verplaatsingen verminderen door een mix van functies, openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen te bevorderen.

1.4 Coherentie

De Raad acht het absoluut noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de maatregelen die zullen worden vastgesteld om uit de thermische motorisering te stappen, coherent zouden zijn met beleid inzake mobiliteit/ ruimtelijke ordening/leefmilieu/energie dat de federale overheid en de andere twee Gewesten voeren. In het bijzonder op het vlak van mobiliteit acht hij het van fundamenteel belang om de coherentie tussen het beleid op het federaal niveau (bijv. mobiliteitsbudget) en op het gewestelijk niveau (bijv. bedrijfsvervoerplan) te verzekeren, en om een wildgroei van gelijkaardige voorzieningen te voorkomen. Dit om de situaties te vereenvoudigen/verduidelijken en zo een globale verbetering van de mobiliteit te beogen.

Daarnaast dringt **de Raad** er ook op aan om ervoor te zorgen dat deze uitstap uit thermische motoren coherent zou zijn met andere gewestelijke acties, en meer in het bijzonder met de maatregelen/verplichtingen/verboden die in het kader van de LEZ en het GOOD MOVE-plan zijn vastgesteld.

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Beginsel van technologische neutraliteit

De Raad benadrukt dat de uitsluiting van een specifieke technologie (in dit geval de thermische motorisering) contraproductief zou kunnen zijn, indien de wetenschappelijke en technische ontwikkelingen ertoe leiden dat een proces dat vandaag wordt uitgesloten, in de toekomst performanter zou worden. Hij meent dat het relevanter zou zijn om nu al doelstellingen in termen van emissieverminderingresultaten vast te stellen en om meer flexibiliteit te bieden ten aanzien van de middelen die moeten worden aangewend om deze doelstellingen te behalen.

Daarnaast herhaalt **de Raad** zijn steun aan het beginsel dat de vervuiler betaalt. Hij meent dat dit beginsel tot uiting moet komen doorheen de bepaling van een belastingstelsel, dat rekening houdt met de reële voertuigemissies.

Ten slotte dringt **de Raad** erop aan om een globale balans van de emissies van elektrische voertuigen op te maken, alvorens tot een overgang naar dergelijke voertuigen aan te zetten. Hij acht het meer bepaald noodzakelijk om de gevolgen van de volgende elementen in aanmerking te nemen :

- de emissies die nodig zijn om componenten uit elektrische batterijen te halen ;
- het beheer van de levenscyclus van zowel het voertuig als de batterijen ;
- de keuzes in termen van energiebronnen die de elektriciteit opwekken die nodig is voor dit soort voertuigen.

2.2 Stelsel van afwijking/vrijstelling

De Raad acht het noodzakelijk om een ondersteuning in het kader van de omvorming van het wagenpark te voorzien (zie hierboven). In het bijzonder is het belangrijk om de ondernemingen waarvoor het voertuig een werkinstrument is, in staat te stellen om in Brussel te kunnen blijven rondrijden. De nabijheid tussen werkplek en voertuig is van fundamenteel belang voor bepaalde beroepssectoren. In veel gevallen bevat het voertuig dan immers zowel de uitrusting als de materialen die nodig zijn voor de opdracht van de werknemer, en zijn er heel wat heen- en terugritten met soms zware ladingen vereist. Hoewel elektrische voertuigen aan de behoeften van bepaalde beroepen kunnen voldoen, zijn ze nog niet geschikt voor alle sectoren, gezien de geringe lasten die ze maar kunnen vervoeren.

De Raad dringt er echter op aan dat de toekenning van mogelijke afwijkingen geen verkeer van sterk verontreinigende voertuigen zou toelaten. Hij acht het met name van fundamenteel belang om de eventuele stelsels van afwijkingen of vrijstellingen te bepalen, waarbij rekening moet worden gehouden met :

- de impact van de voertuigen waaraan een afwijking/vrijstelling zou worden verleend. Met dien verstande dat hoe groter de impact van een wagenpark zou zijn, hoe minder een afwijking/vrijstelling gerechtvaardigd zou zijn ;
- het gebruik, al dan niet in het kader van een beroepsactiviteit, evenals de mogelijke individuele regelingen om tegemoet te komen aan specifieke behoeften in verband met het professionele gebruik van het voertuig ;
- de levensduur van de voertuigen. Met dien verstande dat voertuigen die werden aangeschaft voordat een duidelijk en openbaar gemaakt tijdschema voor de uitstap uit thermische motoren werd vastgesteld, gedurende hun « normale » levensduur in het verkeer zouden moeten kunnen blijven ;
- specifieke aanpassingen van de voertuigen in verband met een handicap van de bestuurder of de passagier.

2.3 Gevolgen voor het parkeren

De Raad vraagt zich af wat de mogelijke impact van een elektrificatie van het wagenpark op het parkeeraanbod zou kunnen zijn indien, om alle categorieën elektrische voertuigen te kunnen opladen, de standaardafmetingen van de parkeerplaatsen zouden moeten worden vergroot. Deze situatie zou tot een vermindering van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de openbare weg leiden. Wat de behoefte aan een meer actieve en gedeelde mobiliteit alleen maar versterkt.

Daarnaast dringt **de Raad** erop aan dat er, wat het opladen op de openbare weg betreft, op de veiligheid van iedereen zou worden toegezien (gevaren voor elektrocutie of valpartijen als gevolg van een ongecontroleerde toename van elektrische kabels).

*
* *