



ADVIES

**Voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
ter instelling van een lage-emissiezone**

7 juli 2016

Aanvrager	Minister Fremault
Aanvraag ontvangen op	22 juni 2016
Aanvraag behandeld door	Commissies Leefmilieu en CATRO
Aanvraag behandeld op	Via schriftelijke procedure en op 30 juni 2016
Advies uitgebracht door de plenaire zitting van	7 juli 2016

Vooraf

De Raad herinnert eraan dat hij reeds verschillende adviezen heeft gewijd aan de verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

- 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) ;
- 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 27 februari 2012, het advies betreffende het voorontwerp van Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheer (BWLKE) (A-2012-008-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 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 17 september 2015, het advies betreffende het ontwerp van gewestelijk lucht-klimaat-energieplan (A-2015-41-ESR).

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Doelstelling

De Raad herhaalt dat hij de doelstelling van een verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest onderschrijft. Hij is immers van mening dat het hier een belangrijke uitdaging op het vlak van de volksgezondheid betreft.

De Raad herhaalt eveneens dat de oprichting van structurele maatregelen ter bestrijding van de luchtverontreiniging in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens hem essentieel is. Deze moeten namelijk tussenkomen parallel met punctuele noodmaatregelen die worden getroffen bij pieken van luchtverontreiniging. Hij vestigt bovendien de aandacht op het feit dat er andere aansprekende maatregelen bestaan die de aanzet vormen tot de vernieuwing van het automobielpark en bijgevolg dezelfde doelstelling nastreven als de oprichting van de lage-emissiezone.

1.2 Impactanalyse

De Raad neemt akte van het feit dat een studie van “Transport & Mobility Leuven”, die was besteld door Leefmilieu Brussel, de voordelen en hinderpalen van een lage-emissiezone wat betreft de sociaaleconomische aspecten, mobiliteit en leefmilieu aan een analyse heeft onderworpen. Hij stelt vast dat deze studie dateert van 2011 en dat enkel de analyse van de milieu-impact onlangs werd bijgewerkt (in februari 2016).

De Raad stelt zich bovendien vragen bij het feit dat de studie van 2011 al dan niet de denkbeeldige situatie van een lage-emissiezone voor het hele grondgebied van het Gewest overwoog.

Gelet op de mogelijke sociaaleconomische impact van deze permanente restrictieve maatregel dringt **De Raad** erop aan dat deze impact zou worden nagegaan vooraleer dit voorontwerp van besluit wordt aangenomen. Hij stelt bovendien 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 goedgevoelend publiek de oudste voertuigen bezit en meer beroep doet op de tweedehandsmarkt bij de vervanging van hun voertuigen. In dit verband moet ook de kost van het onderhoud van de nieuwe voertuigen in aanmerking worden genomen.

De Raad meent het bovendien opportuun dat meer bepaald met de volgende elementen rekening wordt gehouden :

- het aantal en de leeftijd van de betrokken voertuigen ;
- het aantal betrokken gezinnen ;
- de impact op de markt van tweedehandswagens (gelet op het aantrekkelijkheidsverlies van de voertuigen die niet meer zullen mogen worden gebruikt).

De Raad stelt bovendien vast dat de personen, die onlangs een dieservoertuig van categorie Euro5 (of lager) hebben gekocht, dit voertuig binnen 10 jaar niet meer zullen mogen gebruiken te Brussel. Dit lijkt hem bijzonder kort wat betreft de levensduur van zo'n voertuig.

De Raad vraagt zich tenslotte af wat er zal gebeuren met de voertuigen waarvan de particulieren en ondernemingen zich zullen moeten ontdoen om de nieuwe wetgeving na te leven. In de geest van het GPCE en de globale energiebalans verzoekt hij de Regering om een specifiek systeem uit te werken voor de herwaardering van de betrokken voertuigen of om in O&O&I te investeren teneinde systemen uit te werken die de prestaties van de bestaande motoren verbeteren.

1.3 Overleg

De Raad verwelkomt het feit dat wordt voldaan aan zijn vraag (geformuleerd in het advies over het BWLKE) dat het advies van de Economische en Sociale Raad zal worden ingewonnen vooraleer een lage-emissiezone wordt vastgelegd.

De Raad betreurt daarentegen dat het begrip "lage emissie" niet werd uitgewerkt na overleg met de sociale gesprekspartners. **De Raad** rechtvaardigde deze vraag (geformuleerd in het kader van het advies over het BWLKE) enerzijds als een middel om op dit vlak elke arbitraire beslissing te vermijden en anderzijds omwille van de mogelijke sociaaleconomische impact van deze definitie.

De Raad vraagt tenslotte dat hem ook de resultaten van de studie voor de operationalisering van de verwezenlijking van deze lage-emissiezone zouden worden voorgelegd. Hij vraagt om met name te worden geraadpleegd wanneer de modaliteiten inzake controle en sanctionering zullen moeten worden opgesteld.

1.4 Interregionale coördinatie

De Raad vraagt dat men zou waken over de coördinatie tussen de drie gewesten van het land. Gelet op het bijzonder prangend probleem van de pendelaars in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou het namelijk interessant zijn dat de toegangsvoorwaarden tot de Brusselse lage-emissiezone vergelijkbaar zijn met de voorwaarden die van toepassing zullen zijn in de andere lage-emissiezones van het land (bijvoorbeeld met deze die vanaf 1 februari 2017 zullen gelden voor Antwerpen).

1.5 Intra-Brusselse coördinatie

De Raad dringt erop aan dat de invoering van deze lage-emissiezone in coördinatie met de andere Brusselse plannen zou gebeuren. Zo onderstreept **de Raad** het belang om een verband te voorzien met het toekomstig GPDO en het gewestelijk mobiliteitsplan.

De Raad vestigt de aandacht op het feit dat er reeds intelligente camera's werden opgesteld in het kader van de invoering van de kilometerheffing. Hij vraagt dan ook dat de mogelijkheid zou worden onderzocht om deze camera's te gebruiken om de controles in de lage-emissiezone uit te voeren (met name wat betreft de contractuele termen met de operator). Dat zou met name toelaten om te vermijden dat het aantal camera's, die op het gewestelijk grondgebied worden opgesteld, niet onnodig wordt vermenigvuldigd.

1.6 Wetgevend kader

De Raad is van oordeel dat de invoering van deze lage-emissiezone zich in een aangepast wetgevend kader moet inschrijven dat de uitwerking van alternatieven voor het bezit van een individueel voertuig mogelijk maakt.

1.7 Vrijstellingen

De Raad neemt er akte van dat enkel de volgende motorvoertuigen aan de vastgestelde voorwaarden zullen moeten voldoen om zich in de lage-emissiezone te begeven :

- alle motorvoertuigen van categorie M, dit zijn de motorvoertuigen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van passagiers en die tenminste over vier wielen beschikken ;
- de motorvoertuigen van categorie N1, dit zijn de motorvoertuigen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen, die tenminste over vier wielen beschikken en waarvan het maximaal gewicht niet groter is dan 3,5 ton.

De Raad stelt vast dat de andere motorvoertuigen, waaronder met name de tweewielers en de voertuigen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen en met een gewicht hoger dan 3,5 ton, toegang zullen hebben tot de lage-emissiezone, ongeacht hun motornorm. Hij vraagt in dit verband de uitvoering van een studie over de impact van de verschillende taksen en verplichtingen wat betreft hun gebruik (met name de kilometerheffing) op de voertuigen van meer dan 3,5 ton. Deze studie zou o.a. een analyse moeten verrichten van de impact op de modernisering van de vloot van deze voertuigen en hun gebruik (in dit opzicht moet een verband met het plan voor goederenvervoer worden gelegd). Het instrument van de lage-emissiezone zou desgevallend kunnen worden aangepast in functie van de resultaten van deze studie.

De Raad herinnert er bovendien aan dat :

- sommige voertuigen werkinstrumenten voor de ondernemingen zijn ;
- sommige ondernemingen, die dagelijks gebruik maken van voertuigen, die zich niet in de toekomstige lage-emissiezone zullen mogen begeven, niet in orde zijn met de Belgische wetgeving (toegang tot het beroep, sociale schulden, enz.).

De Raad is dan ook van mening dat de instelling van de lage-emissiezone een echte opportuniteit vormt om de strijd aan te binden met sociale dumping in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De definitie van een vrijstelling voor de voertuigen van de ondernemingen, die hebben aangetoond¹ dat hun voertuigen werkinstrumenten zijn, zou immers toelaten om op doeltreffende wijze de economische actoren aan te pakken die vandaag niet aan eerlijke concurrentie doen. **De Raad** voegt hier nog aan toe dat deze vrijstelling desgevallend zal moeten worden omkaderd en aan strikte voorwaarden zal moeten worden onderworpen teneinde excessen te vermijden.

1.8 Maatregelen inzake informatie

De raad stelt vast dat de beperkingen wat betreft de toegang tot de lage-emissiezone geleidelijk van kracht zullen worden en dringt erop aan dat men reeds een informatiecampagne zou voorzien. Deze zou met name moeten aanzetten tot de aankoop, vanaf heden, van voertuigen die zich in de lage-emissiezone zullen mogen begeven.

De Raad vindt bovendien dat deze informatiecampagne eveneens een luik zou moeten wijden aan de alternatieven voor het bezit van een individueel voertuig (openbaar vervoer, carsharing, zachte mobiliteit, enz.).

De Raad meent tenslotte dat het goed zou zijn om een informatiecampagne uit te werken die de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overschrijdt, dit gelet op het aanzienlijk aantal Waalse en Vlaamse pendelaars die zich dagelijks toegang verschaffen tot het grondgebied van de toekomstige lage-emissiezone.

1.9 Stimulansen

De Raad vindt het nodig om - met name financiële - stimulansen te voorzien om de aankoop van de minst vervuilende voertuigen te bevorderen en het gebruik van de alternatieven voor het bezit van een individueel voertuig aan te moedigen.

De Raad is van oordeel dat deze stimulansen met name een minder gegoed publiek ertoe zouden kunnen aanzetten om te kiezen voor meer milieuvriendelijke voertuigen.

De Raad vestigt tevens de aandacht op de impact van deze lage-emissiezone op de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Sommigen onder hen zullen in werkelijkheid verplicht worden om een ander voertuig aan te schaffen indien zij zich verder met de auto wensen te verplaatsen. **De Raad** stelt zich dan ook vragen bij de eventuele begeleidende maatregelen die zullen worden voorzien om de wijzigingen van voertuig of van vervoerswijze van de Brusselaars te vergemakkelijken.

1.10 Elektrische voertuigen

De Raad stelt vast dat de elektrische en hybride voertuigen in de lage-emissiezone zullen mogen rijden. Het bezit van zulke voertuigen moet dan ook worden aangemoedigd.

De Raad meent dat dit soort voertuigen slechts aantrekkelijk kunnen zijn na een ontwikkeling van het netwerk van oplaadpunten.

¹ Bijvoorbeeld via hun toegang tot het beroep, hun lidmaatschap van onderzoekscentra "De Groot" (voor bepaalde sectoren) en de afwezigheid van sociale schulden.

1.11 Declassering

De Raad stelt zich vragen over de bepalingen die eventueel zijn voorzien bij de declassering van voertuigen ingevolge de invraagstelling van de tests van de autobouwers.

De Raad wijst erop dat zo'n situatie de gebruiker in problemen zou kunnen brengen die een voertuig heeft aangekocht waarmee hij in de lage-emissiezone mag rondrijden maar waarvan het voertuig zou worden gedeclasseerd ingevolge een "euronorm" waardoor hij geen toegang tot de lage-emissiezone meer zou hebben.

1.12 Bronnen van luchtverontreiniging

De Raad herinnert eraan dat hij zich in zijn advies over het BWLKE vragen heeft gesteld bij de gepastheid om enkel wat betreft de activiteiten inzake vervoer/mobiliteit in te grijpen, en dat hij had gewezen op de omvang van het aandeel van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen ingevolge het verwarmingsverbruik van de gebouwen.

*
* *