



# ADVIES

## **Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing**

20 april 2017

<b>Aanvrager</b>	Minister Céline Fremault
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	30 maart 2017
<b>Aanvraag behandeld door</b>	Commissies CATRO en Leefmilieu
<b>Aanvraag behandeld op</b>	13 april 2017
<b>Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op</b>	20 april 2017

## Vooraf

Ter informatie herinnert **de Raad** eraan dat hij verschillende adviezen met betrekking tot de verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft geformuleerd, meer bepaald :

- 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-2015-041-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](#)) ;
- op 13 maart 2017, het advies betreffende het ontwerp van gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) ([A-2017-006-ESR](#)).

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

**De Raad** staat positief tegenover het feit dat er wordt tegemoetgekomen aan zijn vraag om over de modaliteiten inzake de invoering van de lage-emissiezone (hierna « LEZ ») te worden geraadpleegd. Ook stelt hij met tevredenheid vast dat een eerste raming van het aantal voertuigen waarop de LEZ een impact heeft, ter hand werd gesteld.

**De Raad** dringt erop aan dat het belangrijk is om het publiek zo vlug mogelijk op de hoogte te brengen van de maatregelen die in het kader van de LEZ zullen worden genomen. In dat opzicht verwijst hij naar zijn beschouwingen die hij onder de titel « 1.5. Maatregelen inzake informatie » heeft geformuleerd.

## 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 om een belangrijke uitdaging op het vlak van de volksgezondheid gaat.

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. Anderzijds vestigt hij de aandacht op het feit dat er andere aansprekende maatregelen bestaan die de luchtkwaliteit kunnen verbeteren, door meer bepaald een vernieuwing van het wagenpark aan te moedigen en bijgevolg dezelfde doelstelling als de invoering van de LEZ na te streven. Zo zou een alternatief voor de invoering van een LEZ erin kunnen bestaan om het systeem van de kilometerheffing slimmer te maken, zodat het rekening zou houden met de milieuprestatie van de voertuigen, en om dit systeem tot voertuigen van minder dan 3,5 ton uit te breiden.

## 1.2 Organisatie van de controles

Wat de controle op de naleving van deze LEZ betreft, heeft **de Raad** al gewezen op het gevaar voor een discriminatie tussen voertuigen die in België zijn ingeschreven, en deze die in het buitenland zijn ingeschreven, in zoverre er verschillende technologische middelen zouden worden gebruikt om de voertuigen te controleren. Zo zouden enerzijds voertuigen die in België zijn ingeschreven op permanente wijze met behulp van slimme camera's worden gecontroleerd. Anderzijds zouden voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven, op het terrein op sporadische wijze door aangewezen ambtenaren worden gecontroleerd. Men dient zich dus ervan te vergewissen dat het controlesysteem dat met de invoering van een LEZ gepaard gaat, een gelijke behandeling van Belgische en buitenlandse voertuigen waarborgt.

Bovendien stelt **de Raad** vast dat er ook op het vlak van sancties verschillen zouden kunnen bestaan tussen voertuigen die in België zijn ingeschreven en deze die in het buitenland zijn ingeschreven (bijvoorbeeld al dan niet mogelijkheid tot onmiddellijke inning). Bijgevolg dringt hij erop aan dat er ook op het vlak van sancties een gelijke behandeling tussen Belgische en buitenlandse voertuigen zou worden gewaarborgd.

## 1.3 Impactanalyse

Gelet op de mogelijke sociaaleconomische impact van deze permanente restrictieve maatregel die op het hele grondgebied van het Gewest wordt toegepast, dringt **de Raad** erop aan dat deze impact zou worden nagegaan alvorens de LEZ wordt ingevoerd.

**De Raad** stelt meer bepaald voor om een bijzondere aandacht te besteden aan de analyse van de sociale impact bij de invoering van de LEZ. Dit omdat het waarschijnlijk is dat een financieel minder gegoed publiek de oudste voertuigen bezit en meer beroep doet op de tweedehandsmarkt bij de vervanging hun voertuigen (het inkomen en de grootte van het huishouden zijn belangrijke determinanten voor het bezit van een voertuig).

Niettemin benadrukt **de Raad** dat hoewel de sociaaleconomische impact zoveel mogelijk moet worden beperkt, het doel van de LEZ de verbetering van de luchtkwaliteit (en dus van de levenskwaliteit) moet blijven.

**De Raad** neemt er akte van dat de nota aan de Regering aangeeft dat er momenteel een sociaaleconomische impactstudie van de LEZ en van de in te voeren begeleidende maatregelen wordt verricht, waarvan de resultaten eind april zullen worden voorgelegd. Hij staat positief tegenover de verrichting van een dergelijke studie en vraagt om hem de resultaten ervan voor te leggen.

Voor alle duidelijkheid vindt **de Raad** het opportuun om precies de volgende elementen in het kader van dit onderzoek naar de mogelijke impact van de LEZ te evalueren :

- het aantal en de leeftijd van de betrokken voertuigen ;
- het aantal betrokken huishoudens en werknemers ;
- het aantal betrokken werknemers met glijdende werkroosters (cfr. « punt 1.8. overgangperiode, latentieperiode en afwijkingen » ;
- de impact op de markt van tweedehandswagens (gelet op het aantrekkelijkheidsverlies van de voertuigen die niet meer zullen mogen worden gebruikt) ;
- de bestemming van de auto's die in een lagere klasse zullen worden geplaatst (zullen deze elders blijven rondrijden ?) ;
- de impact, of het gebrek aan enige impact, van een LEZ op de mobiliteit ;
- de verwachte impact in termen van openbare gezondheid of leefmilieu.

Tot slot stelt **de Raad** eveneens voor om de effecten van deze maatregel te onderzoeken in Belgische of buitenlandse steden die ook LEZ hebben ingevoerd (Antwerpen, Mechelen, ...).

### *Specifieke impact op de Brusselaars*

**De Raad** vestigt de aandacht op een element dat een specifieke impact kan hebben op Brusselaars die hun voertuigen enkel op de openbare weg kunnen parkeren. De invoering van een LEZ die ertoe strekt om bepaalde voertuigen de toegang te ontzeggen tot de zone (die als het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt gedefinieerd), zou een grotere impact op deze Brusselaars kunnen hebben. Aangezien de zone van de LEZ enkel op de openbare ruimte van toepassing zal zijn, zal eenzelfde voertuig immers wel of niet kunnen worden bestraft wanneer het op of buiten de openbare weg wordt geparkeerd.

De invoering van de LEZ zal dus *a priori* een grotere impact hebben op deze Brusselaars, in zoverre deze voor hen een keuze inzake het bezit van het ene of het andere voertuig zal inhouden en niet alleen inzake het gebruik ervan.

**De Raad** benadrukt dat deze impact teniet zou kunnen worden gedaan door de waarborg dat voertuigen die op de openbare weg worden geparkeerd, gedurende een vast te stellen overgangperiode geen sancties kunnen worden opgelegd.

## 1.4 Coördinatie

### *Interregionale coördinatie*

**De Raad** vraagt dat men zou waken over de coördinatie tussen de drie Gewesten van het land. Gelet op het pendelfenomeen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zou het immers opportuun zijn dat de toegangsvoorwaarden tot de Brusselse LEZ verenigbaar zouden zijn met de voorwaarden die van toepassing zijn of zullen zijn in de andere LEZ van het land (bijvoorbeeld met deze die vanaf 1 februari 2017 voor Antwerpen zullen gelden).

### *Intra-Brusselse coördinatie*

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

**De Raad** vestigt de aandacht op het feit dat er in het kader van de invoering van de kilometerheffing al intelligente camera's werden opgesteld. Hij vraagt dan ook dat de mogelijkheid zou worden onderzocht om deze camera's te gebruiken om de controles in de LEZ uit te voeren (met name wat de contractuele voorwaarden met de operator betreft). Hiermee zou meer bepaald kunnen worden voorkomen dat het aantal camera's dat op het gewestelijk grondgebied wordt opgesteld, onnodig wordt vermenigvuldigd.

### 1.5 Maatregelen inzake informatie

Omdat hij vaststelt dat de beperkingen wat de toegang tot de LEZ betreft geleidelijk van kracht zullen worden, dringt **de Raad** erop aan om snel een doeltreffende informatiecampagne te organiseren. Deze zou meer bepaald ertoe moeten aanzetten dat men vanaf vandaag voertuigen aankoopt, die zich in de LEZ zullen mogen begeven.

Bovendien vindt **de Raad** dat deze informatiecampagne eveneens een luik zou moeten bevatten dat aan de alternatieven voor het bezit van een individueel voertuig is gewijd (openbaar vervoer, carsharing, zachte mobiliteit, enz.).

**De Raad** vraagt dat deze informatiecampagne de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou overschrijden, gelet op het groot aantal Waalse en Vlaamse pendelaars dat zich dagelijks op het grondgebied van de toekomstige LEZ begeeft.

Tot slot stelt **de Raad** voor om maatregelen inzake informatie naar het buitenland toe te voorzien. Dit opdat een niet-Belgisch publiek dat zich met de auto in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil begeven (toerisme, zaken, ...) op de hoogte zou kunnen zijn van de Brusselse bepalingen op het vlak van LEZ.

### 1.6 Stimulansen

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

**De Raad** is van oordeel dat deze stimulansen meer bepaald een minder gegoed publiek ertoe zouden kunnen aanzetten om voor de aankoop van meer milieuvriendelijke voertuigen te kiezen of om een alternatieve verplaatsingswijze te hanteren.

Tevens vestigt **de Raad** de aandacht op de impact van deze LEZ op de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die in werkelijkheid ertoe zullen worden verplicht om van voertuig te veranderen, indien zij zich verder met de auto willen kunnen verplaatsen. **De Raad** stelt zich dan ook vragen bij de eventuele begeleidende maatregelen die zullen worden voorzien om de veranderingen van voertuig of van vervoerswijzen door de Brusselaars te vereenvoudigen.

Tot slot stelt **de Raad** voor om specifieke stimulansen te voorzien voor de economische actoren in functie van hun omvang, om deze te ondersteunen bij de vernieuwing van hun voertuigen of bij hun overgang naar alternatieve verplaatsingswijzen. Hij meent dat dergelijke stimulansen moeten worden voorbehouden voor economische actoren die geregistreerd zijn en die in orde zijn met de RSZ.

## 1.7 Elektrische voertuigen

**De Raad** stelt vast dat elektrische en hybride voertuigen in de LEZ zullen mogen rondrijden. Het bezit van dergelijke voertuigen moet dan ook worden aangemoedigd. Wat hem betreft, moet het gebruik van elektrische en hybride voertuigen dringend worden aangemoedigd.

**De Raad** meent dat dit soort voertuigen enkel aantrekkelijk kan zijn indien er een netwerk van oplaadpunten wordt ontwikkeld.

## 1.8 Overgangperiode, latentieperiode en afwijkingen

**De Raad** heeft vragen bij de duur van de overgangperiode. Aangezien deze nog moet worden vastgesteld, dringt hij erop aan dat ze een redelijke duur zou bestrijken, meer bepaald ten aanzien van de kwaliteit van de informatie die voorafgaandelijk zal zijn verstrekt. Anderzijds vraagt hij om de mogelijkheid te onderzoeken om voor de volgende specifieke gevallen langere overgangperiodes te voorzien, die zo nodig rekening houden met de afschrijvingstermijn van een voertuig/instrument :

- op de openbare weg geparkeerde voertuigen (zie hoger) ;
- werknemers die omwille van glijdende werkroosters of de locatie van hun werkplaatsen maar moeilijk een modal shift naar alternatieve vervoerswijzen toe kunnen doorvoeren ;
- economische actoren met activiteiten die het gebruik van een voertuig/instrument inhouden, op voorwaarde dat ze alle wetgevende en regelgevende voorschriften naleven voor het beroep waarvoor het voertuig/instrument nodig is ;
- financieel minder gegoede groepen, die het moeilijker zouden kunnen hebben om nieuwe minder vervuilende voertuigen aan te kopen.

Tevens heeft **de Raad** vragen bij de duur van de latentieperiode. Hij benadrukt dat deze duur sterk kan verschillen in functie van het nagestreefde doel (van enkele uren indien er onder « zich naar de wetgeving richten [...] » wordt verstaan dat een niet-conform voertuig de zone moet verlaten, tot meerdere weken indien men een overtreder de tijd wil laten om zich een nieuw voertuig aan te schaffen).

Tot slot stelt **de Raad** vast dat artikel 3 bepaalt dat : « De Regering [...] afwijkingen kan definiëren op de beperking van het toegangsrecht tot de lage-emissiezones in functie van de aard, het type, het gebruik van het betreffende motorvoertuig, of op basis van socio-economische criteria evenals in geval van uitzonderlijke situaties die beperkt zijn in tijd ». Hij vraagt zich af wat dit begrip « uitzonderlijke situaties die beperkt zijn in tijd » zou omvatten en vraagt om dit begrip in de ordonnantie te verduidelijken. Anderzijds herhaalt hij dat hij meent dat hoewel sociaaleconomische criteria (in de tijd beperkte) afwijkingen op de beperking van het toegangsrecht tot de LEZ zouden kunnen rechtvaardigen, het doel van deze LEZ de verbetering van de luchtkwaliteit (en dus van de levenskwaliteit) moet blijven, en dit los van de financiële middelen van de vervuilers.

\*  
\*       \*