
ADVIES

Ontwerp van besluit 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

16 juni 2023

Aanvraag behandeld door

Commissie Leefmilieu

Advies aangenomen door de Plenaire vergadering op

13 juli 2023

Vooraf

In het kader van zijn beleid ter bestrijding van de luchtvervuiling en de klimaatverandering, en gelet op de uitstoot van het wegvervoer heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verschillende maatregelen ingevoerd om de uitstoot van deze sector te verminderen (NVDR: in 2021 was het wegverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verantwoordelijk voor 23% van de uitstoot van broeikasgassen¹, 53% van de uitstoot van stikstofoxiden, 31% van de PM10-uitstoot, 21% van de PM2.5-emissies en voor 49% van de uitstoot van zwarte koolstof²).

De Europese Richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit legt ook concentratiegrenswaarden op voor een aantal verontreinigende stoffen. Op 26 oktober 2022 presenteerde de Europese Commissie haar voorstel om deze richtlijn te herzien teneinde de toegestane grenswaarden aan te scherpen en meer in overeenstemming te brengen met de richtlijnen van de WGO. Dit gebeurt op een moment dat de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest problematisch is voor de Europese Commissie, die sinds 2010 aanhoudende en systematische overschrijdingen van bepaalde grenswaarden vaststelt en van België eist dat het bijkomende maatregelen neemt.

Het is in deze context dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich heeft geëngageerd tot grotere ambities, met name in zijn Lucht-Klimaat Energieplan, om zijn directe uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met minstens 47% te verminderen (ten opzichte van 2005) en om koolstofneutraliteit te bereiken tegen 2050.

Om deze doelstellingen te verwezenlijken, wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maatregelen nemen in de transportsector om het modale aandeel van de auto met 25% te verminderen tegen 2030 (ten opzichte van 2018) en door dieselloertuigen (ten laatste in 2030) en benzine- en LPG-voertuigen (tegen 2035) te verbieden.

Een van de concrete maatregelen om deze ambities waar te maken, is de invoering van een lage-emissiezone (LEZ) die de toegelaten voertuigen regelt en een geleidelijk verbod op de meest vervuilende voertuigen in Brussel invoert.

Tegelijkertijd werden er echter een aantal begeleidende maatregelen geïmplementeerd om de overgang naar minder vervuilende voertuigen te vergemakkelijken en een eerlijke overgang naar het geleidelijk koolstofvrij maken van het betrokken wagenpark te verzekeren. Deze maatregelen werden herzien (hierbij met name rekening houdend met de raadpleging van belanghebbenden) in het kader van de opstelling van het LEZ-tijdschema 2025-2036.

Om deze begeleidende maatregelen te versterken (in het bijzonder voor personen met een handicap) en om bepaalde vrijstellingen te harmoniseren met deze in het Vlaamse gewest, stelt het ontwerpbesluit de volgende wijzigingen aan de voorziening van de LEZ voor:

- Invoering van een vrijstelling voor alle houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap;
- Invoering van een vrijstelling voor diverse voertuigen die zijn aangepast voor het vervoer van personen met een handicap;
- Wijziging van het tijdschema voor de tweewielers.

¹ Inventarissen voor het jaar 2021 (laatste beschikbare gegevens). Bron: Leefmilieu Brussel, 2023.

² Inventarissen emissies van het BHG voor het jaar 2021, Leefmilieu Brussel, 2023.

Daarnaast omvat het ontwerp een wetwijziging om de doeltreffendheid van de mobiele controles door Mobiel Brussel te vergroten.

Tot slot zijn er een aantal wetwijzigingen gepland om de toepassing van deze wetgeving soepeler te laten verlopen (bepalingen met betrekking tot privéleven en persoonsgegevens, het versturen van informatiebrieven en tot de data waarop de nieuwe afwijkingen van kracht worden).

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Doelstellingen, aandachtspunten en vragen

Brupartners herhaalt de beschouwingen die hij reeds heeft geformuleerd over de LEZ-regeling:

- Hij is het volledig eens met de doelstelling van een verbetering van de luchtkwaliteit en van de volksgezondheid;
- Hij steunt de aangekondigde intentie om de betrokken partijen te raadplegen om rekening te houden met de realiteit op het terrein (in dit verband is hij van mening dat het ook goed zou zijn om vertegenwoordigers van de sociale partners te raadplegen van de sectoren waarop de LEZ een rechtstreekse impact heeft (olie-industrie, tankstations, garagehouders, exploitanten van touringbussen, enz.);
- Hij benadrukt de noodzaak om duidelijk te communiceren aan de betrokken actoren over de vastgestelde voorwaarden en de maatregelen in het kader van de LEZ-regeling. Hij pleit meer bepaald voor een informatief schrijven voldoende van tevoren, opdat iedereen zich optimaal kan voorbereiden op de hernieuwing van zijn voertuig. Hij benadrukt de essentiële rol van een duidelijke en educatieve communicatie (met name met betrekking tot de alternatieven en de sociaaleconomische gevolgen) in het proces om de LEZ-regeling aanvaardbaar te maken;
- Hij vestigt de aandacht op het belang van de terbeschikkingstelling van opleidingen om werknemers toe te laten om zich om te scholen, gelet op de veranderingen in verschillende sectoren ingevolge de verwezenlijking van de LEZ en de overgang naar elektromobiliteit (in dit verband lijkt het hem raadzaam om de betrokken sectoren te raadplegen over de behoeften in termen van verandering van het business model en de ondersteuning van de bedrijven, maar ook over de noden inzake opleiding, zodat de verstrekte antwoorden aan de realiteit op het terrein aangepast zijn). Bovendien zou het creëren van een nieuw opleidingsaanbod kansen kunnen creëren voor ondernemers die actief zijn op dit gebied, en dus een behoefte aan hun ondersteuning kunnen meebrengen.

Brupartners wenst er echter ook op te wijzen dat hij ernstige bezorgdheid heeft geuit over de reglementaire wijzigingen aan de regeling voor een lage-emissiezone in 2021. Hij verwijst daarom naar zijn [advies over het ontwerpbesluit tot wijziging van het besluit van 25 januari 2018 tot instelling van een lage-emissiezone met het oog op de invoering van criteria voor de periode 2025-2035, uitgebracht op 16 september 2021](#), voor alle overwegingen die nog steeds relevant zijn. Hij herhaalt meer in het bijzonder zijn overwegingen met betrekking tot de gevolgen van het gebrek aan alternatieven voor bepaalde voertuigen (met name bedrijfsvoertuigen), zijn voorstellen om de sociale en economische

impact van de invoering van de LEZ te beperken en zijn vragen over de gevolgen van deze regeling voor het verbruik en de productie van elektriciteit.

1.2 Invoering van een afwijking voor alle personen met een parkeerkaart voor gehandicapten

Brupartners neemt akte van het schrappen van de voorwaarde dat een persoon inzake gezondheidszorg recht moet hebben op de verhoogde tegemoetkoming (BVT-statuu) om in aanmerking te komen voor de afwijking voor de houders van de bijzondere parkeerkaart voor personen met een handicap. Aldus wordt het toepassingsgebied van deze afwijking uitgebreid door de schrapping van het criterium "laag inkomen".

Brupartners steunt de wil om de toegang tot de LEZ voor de houders van deze bijzondere parkeerkaart voor personen met een handicap te vereenvoudigen. Hij heeft echter de volgende vragen:

- **Brupartners** merkt op dat ongeveer 5% van het voertuigenpark in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een bijzondere parkeerkaart voor personen met een handicap bezit en dat het schrappen van het criterium "laag inkomen" uit dit afwijkingssysteem zal leiden tot een aanzienlijke toename van de toekenning van dit type vrijstelling (NVDR: er wordt geschat dat tussen de 8.000 en 10.000 afwijkingen zouden kunnen worden toegekend, tegen 1.600 vandaag). Daarom dringt hij erop aan dat de milieu-impact en de gevolgen voor de luchtkwaliteit van deze bepaling worden gemeten en zoveel mogelijk worden beperkt;
- Erop wijzend dat het gebruik van bijzondere parkeerkaarten voor personen met een handicap nu reeds wordt misbruikt, vraagt **Brupartners** om garanties dat deze kaarten rechtmatig worden aangewend, net als de "LEZ vrijstelling" waartoe dit statuut toegang geeft. Hij dringt vooral aan op het belang van deze controle in het kader van de verlening van deze vrijstelling, om op deze manier meevallereffecten te vermijden die het mogelijk zouden maken dat in de LEZ met vervuilende voertuigen wordt gereden door personen die niet in aanmerking komen voor deze bijzondere parkeerkaart voor personen met een handicap.

1.3 Invoering van een afwijking voor verschillende voertuigen voor het vervoer van personen met een handicap

Brupartners neemt nota van het voornemen om de vrijstellingen voor kwetsbare groepen tussen de gewesten te harmoniseren, wat tot uiting komt doorheen de wijzigingen in het besluit die tot doel hebben de volgende maatregelen van het Vlaamse gewest na te volgen:

- De afwijking voor voertuigen die specifiek zijn aangepast voor het vervoer van personen met een handicap uitbreiden tot de ouders van een minderjarig kind dat houder is van de bijzondere parkeerkaart en die niet woonachtig zijn in de hoofdverblijfplaats van het kind en waarvan de nummerplaathouder of de persoon, die woonachtig is op het adres van de nummerplaathouder, houder is van een bijzondere parkeerkaart voor personen met een handicap;
- Een nieuwe afwijking in de Brusselse regeling invoeren voor voertuigen die speciaal zijn aangepast voor het vervoer van personen met een handicap waarvan de nummerplaathouder of een persoon, die op hetzelfde adres woonachtig is, erkend is als mantelzorger met sociale rechten.

Brupartners staat positief tegenover deze harmonisatie en de wens om het uitzonderingssysteem voor kwetsbare groepen uit te breiden (maar herhaalt zijn vragen over het gebruik van de bijzondere parkeerkaart voor gehandicapten in punt 1.2).

Brupartners betreurt echter dat bij deze harmonisatie geen rekening is gehouden met de opmerkingen in zijn [advies van 16 september 2021 over het ontwerpbesluit tot wijziging van het besluit van 25 januari 2018 betreffende de instelling van een lage-emissiezone met het oog op de invoering van de criteria voor de periode 2025-2035](#). Daarin vestigt hij de aandacht op het feit dat het systeem van afwijkingen voor voertuigen, die worden gebruikt door "PBM", voertuigen over het hoofd zag die worden gebruikt door bedrijven die gehandicapten ontvangen. In feite zijn er twee criteria die niet overeenstemmen met de realiteit van de sector en die de toegang tot de afwijkingen voor instellingen voor de opvang en huisvesting van personen met een handicap en voor bedrijven voor aangepast werk verbieden.

1. Voertuigen zijn over het algemeen ingeschreven op naam van de instelling en niet op de naam van een persoon met een handicap;
2. Voor het vervoer van personen met een verstandelijke beperking wordt niet systematisch een aangepast voertuig gebruikt, maar eerder een collectief voertuig (het gebruik van het openbaar vervoer voor dit publiek is nauwelijks een alternatief). Er dient op gewezen dat het aantal kilometers, dat met deze collectieve voertuigen wordt afgelegd, vaak zeer beperkt is.

Volgens de uitwisselingen met het Bestuur zou de uitbreiding van deze vrijstellingen voor dit soort publiek de doelstelling van de LEZ hebben ontkracht. Dit is de reden waarom het de aanbevelingen van Brupartners niet had gevolgd. **Brupartners** is verheugd over het feit dat dezelfde redenering vandaag niet van toepassing is als het erom gaat, de LEZ voor andere doelgroepen, zoals mantelzorgers, open te stellen.

Brupartners herhaalt daarom zijn verzoek om een uitzondering in te voeren voor alle instellingen in de gehandicaptensector en deze van de bedrijven voor aangepast werk die kunnen aantonen dat een voertuig, dat al dan niet aangepast is, wordt gebruikt om personen met een handicap te vervoeren, en dit tot de automobiemarkt realistische alternatieven kan aanbieden (deze afwijking zou desgevallend kunnen worden herzien).

Wat de impact betreft, wijst **Brupartners** er ten slotte op dat Brussel naar schatting minder dan 140 instellingen in de gehandicaptensector en 12 bedrijven voor aangepast werk telt. Deze beschikken niet allemaal over een voertuig en dit aantal zal tijdens de komende jaren stabiel blijven.

*
* *