
INITIATIEFADVIES

Vermindering van het gewicht van voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Advies aangenomen door de Raad voor het Leefmilieu op 11-06-26

Vooraf

1. Inleiding

Dit initiatiefadvies werd opgesteld op basis van grondig onderzoek naar de vermindering van het gewicht van voertuigen¹ in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest^{2 3}. Het steunt met name op de werkzaamheden van de vereniging The Shifters Belgium (die overigens lid is van de **Raad**) in het kader van hun project REGIME - *Réduire Grandement et Irrémédiablement la Masse des Véhicules en Région de Bruxelles-Capitale*⁴, alsook op de documenten, studies⁵ en presentaties die door Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel werden aangereikt tijdens de besprekingen over dit onderwerp. De **Raad** benadrukt echter dat dit advies niet louter een doorgeefluik is van de bijdrage van The Shifters Belgium, maar een collegiaal standpunt dat binnen de Raad werd aangenomen na besprekingen en een kritisch onderzoek van de geformuleerde hypothesen, voorstellen en bevindingen. De **Raad** maakt zich aldus de relevant geachte technische en cijfermatige elementen eigen en plaatst deze in een breder denkproces over het gewestelijk beleid inzake mobiliteit, klimaat, volksgezondheid en ruimtelijke ordening.

2. Context en bevindingen

2.1 Evolutie van het gewicht van nieuwe voertuigen

Tussen 1999 en 2022 is het gemiddelde gewicht van nieuwe voertuigen die in België werden ingeschreven, gestegen van 1,1 ton naar 1,6 ton. In Brussel blijkt uit de meest recente beschikbare gegevens (2023) dat het gemiddelde gewicht van nieuw ingeschreven voertuigen 1.681 kg bedroeg⁶. Deze trend naar zwaardere voertuigen, die de afgelopen jaren sterk tot uiting is gekomen, lijkt zich dus voort te zetten.

De toename in het gewicht van het wagenpark is te verklaren door de aankoop en inverkeerstelling van steeds omvangrijkere voertuigen. Het succes van voertuigen van het type SUV (en, in mindere mate, pick-ups) blijft onverminderd groot: in 2023 betrof meer dan de helft van de nieuwe inschrijvingen in het Brussels Gewest SUV's⁷. Dit succes is ook merkbaar op de tweedehandsmarkt, waar dit type voertuig eveneens zeer in trek is.

Er zijn talrijke factoren die deze evolutie in het koopgedrag bepalen. Hiertoe behoren met name de Europese emissienormen die zwaardere voertuigen bevoordelen, de commerciële strategieën van de autofabrikanten die deze modellen meer in de schijnwerpers zetten in hun reclamecampagnes om de winstgevendheid ervan te verhogen, de Belgische fiscale context (waaronder met name bedrijfswagens en het in Brussel geldende belastingstelsel), het gevoel van veiligheid dat gepaard gaat met het besturen van grotere voertuigen, en de opkomst van elektrische en geëlektrificeerde

¹ In dit advies wordt onder "voertuigen" uitsluitend verstaan voertuigen van de categorieën M1 (personenwagens voor het vervoer van personen) en N1 (voertuigen voor het vervoer van goederen van minder dan 3,5 ton).

² BRU-EI_ZO heeft niet deelgenomen aan de werkzaamheden met betrekking tot dit advies.

³ Vanaf 01/10/2024 neemt de representatieve werkgeversorganisatie BECI, de Kamer van Koophandel van Brussel, niet meer deel aan de werkzaamheden van deze Raad. De inhoud van dit document verbindt enkel de personen of organisaties die deel uitmaken van de Raad.

⁴ The Shifters Belgium - Propositions visant la diminution de la masse des véhicules en région Bruxelles-Capitale, <https://drive.google.com/file/d/1Mpi0cqzyliYJF0aMz2qZLTbul-XHdEkj/view>

⁵ Leefmilieu Brussel/Brussel Mobiliteit - Grotere en zwaardere wagens : Analyse van de situatie, impact en mogelijke maatregelen, <https://data.mobility.brussels/nl/info/b4aada2d-16f9-48a0-bea4-faaf6f82085d/>

⁶ Idem

⁷ Idem

voertuigen, in combinatie met het ontbreken van fiscale mechanismen die het gewicht ervan beperken.

2.2 Gevolgen voor de directe uitstoot van broeikasgassen

De toename van het gewicht van voertuigen heeft directe en aanzienlijke gevolgen voor de uitstoot van broeikasgassen. In 2023 (laatste beschikbare gegevens tot op heden) was het wegvervoer in ons Gewest goed voor ongeveer 25 % van de directe uitstoot van broeikasgassen, waarbij vrijwel alles afkomstig was van personenauto's en andere gemotoriseerde voertuigen, waardoor dit de op één na grootste emissiebron is na de verwarming van gebouwen⁸. Het Brusselse wagenpark is echter voortdurend in ontwikkeling. Onder invloed van de lage-emissiezone (LEZ) en de nieuwe mijlpalen die daarin zijn vastgelegd, worden positieve ontwikkelingen op het gebied van directe uitstoot verwacht.

Het gewicht en de omvang van zwaardere voertuigen (die vaak minder aerodynamisch zijn) zorgen echter ervoor dat ze tijdens het gebruik meer energie verbruiken voor eenzelfde traject, of ze nu op benzine, diesel of elektriciteit rijden. Op stedelijke schaal vertaalt dit zich in een verhoogde druk op de transportgerelateerde uitstoot, die een essentiële hefboom blijft om de klimaatdoelstellingen van het Brussels Gewest te behalen (vermindering van de directe gewestelijke uitstoot van broeikasgassen met 47 % tegen 2030 en met 69 % tegen 2040 ten opzichte van 2005 in het kader van het in 2023 aangenomen PLKE).

Laten we er ook aan herinneren dat deze ontwikkelingen slechts een beperkt effect hebben op het gemiddelde aantal personen dat zich per voertuig verplaatst: in het Brussels Gewest blijft het alleenrijden de norm. Twee derde van de autoritten in het Brussels Gewest wordt immers door slechts één persoon afgelegd⁹. Van de overige ritten wordt meer dan 60 % afgelegd met slechts twee personen in het voertuig¹⁰.

2.3 Gevolgen voor de indirecte uitstoot van broeikasgassen

Naast de directe uitstoot heeft het gewicht van voertuigen ook invloed op de indirecte uitstoot van broeikasgassen die verband houdt met de productie ervan. Zwaardere voertuigen vereisen immers meer materialen (staal, aluminium, batterijen, enz.), wat hun koolstofvoetafdruk over de gehele levenscyclus vergroot.

In het geval van elektrische voertuigen dient deze vaststelling echter te worden genuanceerd, omdat deze berusten op een eenvoudiger mechanische architectuur dan voertuigen met verbrandingsmotoren (met name door het ontbreken van een complexe versnellingsbak, koppeling of uitlaat), waardoor de milieu-impact van bepaalde onderdelen kan worden verminderd. Niettemin blijft de batterij een bepalende factor voor de koolstofvoetafdruk bij de productie, waarvan de impact toeneemt met de omvang en dus, indirect, met het gewicht van het voertuig.

Naast louter de koolstofvoetafdruk roept deze toename van het voertuiggewicht ook uitdagingen op met betrekking tot het verbruik van hulpbronnen. Zwaardere voertuigen vereisen meer grondstoffen, waaronder materialen die cruciaal zijn voor de energietransitie, wat vragen oproept in termen van beschikbaarheid, afhankelijkheid en duurzaamheid van de bevoorrading ervan. Dit fenomeen wordt

⁸ Leefmilieu Brussel - Emissies van broeikasgassen, <https://leefmilieu.brussels/burgers/documentatie-en-tools/leefmilieu-stand-van-zaken/emissies-van-broeikasgassen>

⁹ Brussel Mobiliteit - Lichte elektrische voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest : Vooruitzichten en aanbevelingen, <https://data.mobility.brussels/nl/info/d7a0d42f-ba92-49c3-9d76-b7b7fc8689b3/>

¹⁰ Idem

nog versterkt door de technologische *shift* die zich voordoet bij voertuigen, die met steeds geavanceerdere technologieën zijn uitgerust.

Hoewel deze indirecte uitstoot niet op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt geproduceerd, draagt deze bij aan de globale koolstofvoetafdruk die verband houdt met de consumptie- en mobiliteitspatronen van de Brusselaars. In die zin zijn ze relevant in een systemische benadering van het milieubeleid, temeer daar de globale milieueffecten lokale gevolgen hebben, met name door de klimaatverandering. Door rekening te houden met deze zogenaamde "grijze" uitstoot kan de analyse worden vervolledigd, door te voorkomen dat de evaluatie van het mobiliteitsbeleid beperkt blijft tot uitsluitend territoriale uitstoot.

2.4 Gevolgen voor de verkeersveiligheid

De huidige stand der kennis op dit gebied leidt tot één en dezelfde bevinding : een lichter voertuig is minder gevaarlijk bij een botsing. Zo werd geschat dat een bestuurder of een kwetsbare weggebruiker respectievelijk 76,6 % en 28,2 % meer kans heeft op dodelijke verwondingen wanneer hij wordt aangereden door een voertuig dat 300 kg zwaarder is dan het Belgische gemiddelde¹¹. Daarnaast blijkt met name uit verschillende studies en analyses dat zwaardere voertuigen, die doorgaans krachtiger zijn, geassocieerd worden met een sportievere rijstijl, wat de risico's op het gebied van verkeersveiligheid kan vergroten^{12 13 14 15}.

2.5 Gevolgen voor de volksgezondheid

Het verminderen van het voertuiggewicht is ook een gezondheidsvraagstuk. En terecht, want een lichter voertuig verbruikt minder energie om zich te verplaatsen en stoot daardoor minder luchtverontreinigende stoffen uit. Hoewel dit verband rechtstreeks geldt voor voertuigen met verbrandingsmotoren (met name wat betreft stikstofdioxide en fijnstof afkomstig van de verbranding), blijft het ook relevant in de context van de toenemende elektrificatie van het wagenpark.

In het bijzonder de uitstoot van fijnstof als gevolg van bandenslijtage, het wegdek en, in mindere mate, remsystemen, blijft sterk beïnvloed door het voertuiggewicht. Hoewel elektrische voertuigen dankzij regeneratief remmen minder remuitstoot hebben, elimineren ze deze niet-uitlaatgerelateerde uitstootbronnen niet, die doorgaans toenemen naarmate het voertuig zwaarder is.

In een context waarin de uitlaatuitstoot sterk zal afnemen, blijft deze uitstoot als gevolg van bandenslijtage en remmen belangrijk voor de luchtkwaliteit. In dit opzicht is het verminderen van het voertuiggewicht een relevante hefboom om de blootstelling van de bevolking aan fijnstof te beperken, die in 2024 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest respectievelijk 298 en 144 vroegtijdige sterfgevallen heeft veroorzaakt die verband hielden met stikstofdioxide en fijnstof¹⁶.

¹¹ https://www.vias.be/publications/Impact%20voertuigenmerken/Impact_van_voertuigenmerken.pdf

¹² VIAS | Steeds zwaardere, hogere en krachtigere wagens zorgen voor verkeersveiligheid op twee snelheden

¹³ Walker, L., Williams, J., Jamrozik, K. (2006), Unsafe driving behavior and four wheel drive vehicles: observational study. *BMJ* 8 juli 2006; 333(7558): 71. <https://doi.org/10.1136%2Fbmj.38848.627731.2F>

¹⁴ Wallner, P., Wanka, A., & Hutter, H. P. (2017) - SUV driving "masculinizes" risk behavior in females: a public health challenge. *Wiener Klinische Wochenschrift*, 129(17-18), 625-629. <https://doi.org/10.1007/s00508-017-1219-6>

¹⁵ Axa, (2020), SUV - grote motoren, grote gevaren? <https://www.axa.ch/fr/ueber-axa/blog/mobilite/axa-crash-tests-recherche-accidentologique-suv-trottinette-electrique.html>

¹⁶ Les Chercheurs d'Air - Rapport 2024 d'évaluation de la zone de basses émissions, <https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2025/12/LEZ-Rapport-2024-FR.pdf>

2.6 Gevolgen voor de infrastructuur en het parkeren

Het verminderen van het gewicht van voertuigen is ook van economisch belang voor de overheden. Lichtere voertuigen zorgen immers voor minder slijtage van de wegeninfrastructuur, wat een positief effect heeft op de begroting van het Gewest.

Naast de slijtage van de wegeninfrastructuur vertoont de bestaande parkeerinfrastructuur haar beperkingen ten aanzien van de evolutie van de omvang en het gewicht van voertuigen. Heel wat parkeerplaatsen zijn ontworpen voor voertuigen die smaller en lichter zijn dan het gemiddelde van de voertuigen die momenteel in het verkeer zijn. Deze evolutie kan leiden tot problemen met de toegankelijkheid en het gebruik, met name moeilijkheden bij het parkeren op standaardplaatsen of een vermindering van de beschikbare ruimte. Dit kan er ook toe leiden dat voertuigen vaker op de stoep gaan staan, met negatieve gevolgen voor het voetgangersverkeer, in het bijzonder voor personen met beperkte mobiliteit, alsook tot een verhoogd risico op schade aan de voertuigen zelf wanneer ze buiten hun parkeerplaats uitsteken. Daarnaast kan het toegenomen gewicht van voertuigen in sommige gevallen vragen oproepen aangaande de draagkracht en veiligheid van de bestaande parkingstructuren.

Advies

De **Raad** is van oordeel dat de geleidelijke vermindering van het gemiddelde gewicht van personenauto's een strategische hefboom vormt voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zowel op het vlak van klimaat, gezondheid als veiligheid. De toename van het gewicht van voertuigen die de afgelopen jaren is waargenomen, als een direct gevolg van het aanbod op de voertuigenmarkt, met name van elektrische voertuigen, heeft cumulatieve negatieve gevolgen : toename van de uitstoot bij de productie van voertuigen, stijging van het energieverbruik tijdens het gebruik, toename van deeltjes als gevolg van slijtage, verergering van de risico's en de ernst van ongevallen waarbij voetgangers, stepgebruikers en fietsers betrokken zijn, en toenemende druk op de openbare ruimte en infrastructuur.

In een context waarin de energietransitie binnen het Gewest aanleiding geeft tot legitieme maatschappelijke bezorgdheden, lijkt de vermindering van het gewicht van voertuigen een strategische doelstelling te zijn die talrijke nevenvoordelen oplevert tegen een beperkte maatschappelijke kostprijs. Opdat deze doelstelling concreet vorm zou krijgen en werkelijk zou worden aanvaard, acht de **Raad** het belangrijk om stimulerende maatregelen te identificeren en uit te voeren die de keuze van de burgers kunnen sturen in de richting van lichtere voertuigen.

In deze context is de **Raad** van mening dat het Gewest zich moet voorzien van een coherent actiekader, waarin fiscale instrumenten, regulering van de toegang tot het grondgebied, parkeertarifiering en sociale begeleidingsmaatregelen worden gecombineerd. Deze instrumenten moeten op een complementaire, geleidelijke en evenredige manier worden uitgedacht. Bovendien wijst de **Raad** erop dat de nieuwe Gewestelijke beleidsverklaring voorziet in de invoering, in de loop van de legislatuur, van een "Light and Safe"-zone (LISA), gebaseerd op een geleidelijke beperking van het verkeer van de zwaarste personenauto's. Dit advies is ook bedoeld om bij te dragen aan de succesvolle uitvoering van deze maatregel, in het kader van een breder scala aan voorstellen.

1. Algemene beschouwingen

1.1 Parkeren

De **Raad** steunt, naar het voorbeeld van andere Europese steden, de invoering van een modulatie van de tarieven voor parkeren op de openbare weg in functie van het gewicht in rijklare toestand van het voertuig. Een dergelijk mechanisme biedt immers verschillende voordelen, gezien het een duidelijk prijssignaal afgeeft dat onmiddellijk waarneembaar is voor de gebruikers, bijzonder geschikt is voor een dicht stedelijk grondgebied zoals het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en specifiek gericht is op het toegenomen gebruik van de openbare ruimte op de openbare weg door de zwaarste en meest omvangrijke voertuigen.

De **Raad** is van mening dat deze maatregel vrij snel kan worden ingevoerd, mits er een duidelijke regelgevende basis en een betrouwbaar systeem voor de identificatie van de voertuigkenmerken is. Er moeten specifieke vrijstellingen of modulaties worden voorzien voor beroepsbeoefenaars bij de uitoefening van hun activiteiten (voor zover dit gerechtvaardigd is) of in bijzondere situaties, om de evenredigheid van de maatregel te bewaren.

Daarnaast beveelt de **Raad** aan om heel bijzondere aandacht te besteden aan de kwestie van de parkeermeters. Hun vermogen (of het ontbreken daarvan) om een link te leggen met informatie afkomstig van de DIV is immers belangrijk in het kader van de invoering van een modulatie van de parkeertarieven. In dit verband stelt de **Raad** dan ook een geleidelijke aanpassing van de apparatuur voor (bijvoorbeeld bij de vernieuwing van een overheidsopdracht) in plaats van een rigide verplichting die extra kosten voor de Brusselse gemeenten met zich mee zou brengen.

Wat tot slot het moduleren van de parkeertarieven in functie van het voertuiggewicht betreft, acht de **Raad** het bijzonder belangrijk om toe te zien op de harmonisatie van dit beleid. In dit verband moet bijzondere aandacht aan dit punt worden besteed, met name om een zekere samenhang tussen de 19 gemeenten te waarborgen (ongeacht of ze deel uitmaken van parking.brussels of niet).

1.2 Fiscaliteit (belasting op inverkeerstelling en verkeersbelasting)

De **Raad** beveelt een grondige hervorming van de gewestelijke autobelasting aan, waarbij het gewicht en het vermogen van voertuigen expliciet worden meegenomen in de berekening van de belasting op inverkeerstelling (BIV) en de verkeersbelasting (VB).

Het doel is om aankoopbeslissingen te sturen in de richting van lichtere en minder krachtige voertuigen, in samenhang met de doelstellingen op het gebied van klimaat en verkeersveiligheid. De door de **Raad** onderzochte werken vertonen verschillende berekeningsformules, met name een door The Shifters Belgium voorgestelde methodologie¹⁷ of de in het Waalse Gewest gehanteerde methode¹⁸, waarmee de potentiële begrotingseffecten kunnen worden ingeschat. De **Raad** beveelt aan dat de lessen die uit deze ervaringen en voorstellen worden getrokken, leiden tot concrete voorstellen die zijn aangepast aan de Brusselse context, met een formule die duidelijk, begrijpelijk, relevant en eenvoudig te implementeren is. Het lijkt bijvoorbeeld relevanter om de denkprocessen te richten op de variabele van massa in rijklare toestand (MRT) en het type motorisering, in plaats van de

¹⁷ The Shifters Belgium - Propositions visant la diminution de la masse des véhicules en région Bruxelles-Capitale, <https://drive.google.com/file/d/1Mpi0cqzyljYJF0aMz2qZLTbul-XHdEkj/view>

¹⁸ SPW Finances - Fiscalité des véhicules, <https://finances.wallonie.be/home/fiscalite/fiscalite-des-vehicules.html>

maximaal toegelaten massa (MTM) of de CO₂-uitstoot te gebruiken, gezien deze laatste variabele voor heel wat voertuigen moeilijk te verifiëren is.

De **Raad** benadrukt dat de ramingen van de inkomsten aanzienlijk variëren naargelang de gehanteerde hypothesen en de evolutie van het koopgedrag. Hij beveelt dan ook aan dat voorafgaand aan elke hervorming een grondige studie naar de begrotings- en verdelingseffecten wordt uitgevoerd, waarbij dynamische scenario's worden geïntegreerd die rekening houden met de waarschijnlijke aanpassingen van de markt.

Hij dringt er ook op aan dat een aanzienlijk deel van de eventuele extra inkomsten wordt besteed aan sociale begeleidingsmaatregelen en aan investeringen ten gunste van alternatieven voor de personenauto, om de rechtvaardigheid en de aanvaardbaarheid van de hervorming te waarborgen.

1.3 Low Danger Zone en "Light and Safe"-zone (LISA)

De **Raad** steunt de invoering van een voorziening om het verkeer van de zwaarste personenauto's op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te beperken. Een dergelijke regeling vormt een relevant instrument, zowel op het vlak van verkeersveiligheid als op milieugebied, gezien de hogere emissies (zowel bij gebruik als bij productie) die gepaard gaan met zware voertuigen.

In dit perspectief is de **Raad** van mening dat de invoering van een "Low Danger Zone" (LDZ) moet worden opgevat als een aanvullend instrument dat aansluit bij de bestaande Brusselse Low Emission Zone (LEZ). Het zou er niet om gaan een op zichzelf staande voorziening te creëren, maar om de huidige structuur van de LEZ aan te passen en te verrijken door daarin, naast het criterium van de motorisering (Euro-normen), een bijkomend criterium op te nemen dat gebaseerd is op het voertuiggewicht.

Concreet zou het tijdschema voor het geleidelijke verbod dat momenteel geldt voor de meest vervuilende motoriseringen, kunnen worden gemoduleerd om duidelijk omschreven en geleidelijk aangescherpte gewichtsdrempels in te voeren. Deze modulatie zou het mogelijk maken om de beperkingen toe te spitsen op de zwaarste voertuigen, terwijl lichte voertuigen langer toegang tot het grondgebied behouden, wat zowel vanuit ecologisch als sociaal oogpunt van belang is. De verbetering van de luchtkwaliteit die met de LEZ wordt nagestreefd, zou zo worden aangevuld met een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en met alle nevenvoordelen die gepaard gaan met een daling van het gemiddelde gewicht van het wagenpark (veiligheid, gebruik van de openbare ruimte, slijtage van het wegdek, geluid).

Daarnaast merkt de **Raad** op dat de nieuwe Gewestelijke beleidsverklaring voorziet in de invoering, in de loop van de legislatuur, van een "Light and Safe"-zone (LISA), gebaseerd op een geleidelijke beperking van het verkeer van de zwaarste personenauto's. De in dit advies voorgestelde LDZ-voorziening heeft tot doel bij te dragen aan de operationele concretisering van deze koers, door deze in een regelgevend kader te plaatsen dat coherent is met de LEZ en de gewestelijke klimaatdoelstellingen.

De **Raad** pleit dan ook voor een geleidelijke en voorspelbare invoering, op basis van een openbaar en stabiel tijdschema. Dit tijdschema zou kunnen voorzien in een geleidelijk rijverbod voor voertuigen die een bepaalde gewichtsdrempel overschrijden, met ingang van een bepaalde datum. Een dergelijke gefaseerde aanpak zou huishoudens en economische actoren de nodige tijd geven om hierop te anticiperen en hun investeringskeuzes aan te passen.

1.4 Omkadering van de vrijstellingen

De **Raad** benadrukt echter met klem dat de voorgestelde instrumenten (of het nu gaat om de modulatie van het parkeren, belastinghervorming of invoering van een Low Danger Zone of LISA) niet zonder onderscheid op alle voertuigen kunnen worden toegepast. Hij acht het onontbeerlijk om te voorzien in duidelijk omschreven vrijstellings- of aanpassingsregelingen voor voertuigen van het type M1 (personenauto's bestemd voor personenvervoer) en N1 (voertuigen van minder dan 3,5 ton bestemd voor goederenvervoer) die beantwoorden aan professionele behoeften of aan belangrijke privébehoefte, met name voertuigen die zijn aangepast aan het vervoer van personen met beperkte mobiliteit, voertuigen van huishoudens in kwetsbare situaties, voertuigen die door gezinnen worden gebruikt (met name grote gezinnen), voertuigen die worden gebruikt in het kader van economische activiteiten (voor zover dit gerechtvaardigd is), alsook bepaalde opdrachten van openbare dienstverlening of algemeen belang (gemeentelijk wagenpark, sociale en para-publieke sector, enz.).

De **Raad** herinnert eraan dat het nagestreefde doel is om een structurele tendens naar een buitensporige en vaak onnodige verzwarende van voertuigen in stedelijke gebieden bij te sturen, en niet om onmisbaar gebruik te bestraffen.

1.5 Bedrijfswagens

Het staat inmiddels vast dat de toename van het gemiddelde voertuiggewicht ook duidelijk merkbaar is binnen bedrijfs- en leasingparken, waaronder bedrijfswagens¹⁹. Bovendien leggen deze voertuigen jaarlijks gemiddeld bijna twee keer zoveel kilometers af als privévoertuigen²⁰, wat hun impact op filevorming, gebruik van de openbare ruimte, verkeersveiligheid en vervoersgerelateerde uitstoot versterkt. De **Raad** is dan ook van oordeel dat bedrijfswagenparken een prioritaire hefboom vormen in de strijd tegen de verzwarende van het wagenpark in het Brussels Gewest.

Daarnaast merkt de **Raad** op dat het Gewest over een aanzienlijke handelingsruimte beschikt via de bedrijfsvervoerplannen (BVP). De BVP zijn immers verplicht voor organisaties met ten minste 100 werknemers op éénzelfde locatie en hebben dus betrekking op tienduizenden voertuigen die regelmatig in Brussel rondrijden. De **Raad** is dan ook van oordeel dat het relevant zou zijn om in de verplichte maatregelen van de BVP een beperking op te nemen inzake het gewicht van nieuwe voertuigen die door de betrokken ondernemingen worden aangekocht, gehuurd of geleased. Een dergelijke maatregel zou het mogelijk maken om snel in te grijpen bij de vernieuwing van de wagenparken, in het bijzonder in de leasingsector waar voertuigen regelmatig worden vervangen.

1.6 Reclame voor en imago van voertuigen

De **Raad** is van oordeel dat het gewestelijk beleid ook moet inwerken op de culturele en commerciële determinanten van de vraag. In dit verband steunt hij de beperking van reclame voor voertuigen die niet geschikt zijn voor de stedelijke context op de media die onder de bevoegdheid van de gewestelijke overheid of diens operatoren vallen, ook in het kader van openbardienstcontracten.

¹⁹ Leefmilieu Brussel/Brussel Mobiliteit - Grotere en zwaardere wagens : Analyse van de situatie, impact en mogelijke maatregelen, <https://data.mobility.brussels.nl/info/b4aada2d-16f9-48a0-bea4-faaf6f82085d/>

²⁰ Idem

Een dergelijke maatregel vormt weliswaar een aanvulling op fiscale en regelgevende instrumenten, maar draagt bij aan de algehele samenhang van de gewestelijke strategie en aan de geleidelijke transformatie van de sociale normen op het gebied van mobiliteit.

1.7 Governance en evaluatie

De **Raad** steunt de oprichting van een taskforce die tot doel heeft de modaliteiten vast te stellen voor de invoering van elke hervorming met betrekking tot de gewichtsbepaling van voertuigen in het Brussels Gewest. De **Raad** benadrukt in dit verband het belang van een nauwe coördinatie met de andere Gewesten, alsook met het federale niveau, om de samenhang van het gevoerde beleid te waarborgen en te voorkomen dat er concurrentiedynamieken tussen de gebieden ontstaan. In dit verband moet bijzondere aandacht worden besteed aan de leasingsector, om ontwijkingseffecten of concurrentievervalsingen te voorkomen die de doeltreffendheid van de beoogde maatregelen zouden kunnen schaden.

In deze context is de **Raad** van oordeel dat er vooraf een breed denkproces moet plaatsvinden om het welslagen van elke voorziening te verzekeren, waarbij met name inspiratie moet worden geput uit de beste praktijken die elders zijn ingevoerd. De **Raad** benadrukt in dit verband het belang om voorafgaandelijk ook een grondige analyse uit te voeren van de sociaaleconomische gevolgen van de beoogde maatregelen.

De **Raad** beveelt tevens aan een opvolgings- en evaluatievoorziening in te voeren waarbij de belanghebbenden worden betrokken. Deze voorziening moet nauwkeurige indicatoren vaststellen met betrekking tot het gemiddelde gewicht van het wagenpark, de daarmee samenhangende uitstoot, verkeersveiligheid, budgettaire gevolgen en sociale effecten van de genomen maatregelen.

Tot slot moet er binnen twee jaar na de inwerkingtreding van de belangrijkste maatregelen een geformaliseerde evaluatie plaatsvinden om de doeltreffendheid ervan te beoordelen en, indien nodig, de parameters aan te passen.

Conclusie

De **Raad** voor het Leefmilieu is van mening dat de vermindering van het gewicht van personenauto's een structurerende pijler vormt voor het gewestelijke beleid inzake mobiliteit en ecologische transitie. Door een combinatie van aangepaste fiscaliteit, modulatie van het parkeren, toegangsregulering via de LDZ en de toekomstige LISA, omkadering van reclame en versterkte sociale begeleiding, kan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich voorzien van een coherent en progressief kader dat opgewassen is tegen de klimaat-, gezondheids- en stedelijke uitdagingen waarmee het wordt geconfronteerd.

*

* *