

ADVIES

**Ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van
XX/XX/2021 tot wijziging van het besluit van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het
instellen van een lage-emissiezone gericht op de invoering van de
criteria voor 2025-2035**

Aanvrager

Minister Alain Maron

Aanvraag ontvangen op

25 juni 2021

Aanvraag behandeld door

Commissies Leefmilieu en CATRO

Advies aangenomen door de Plenaire zitting van

16 september 2021

Vooraf

Er werden verschillende regelgevende aanpassingen aan de voorziening inzake de lage-emissiezone (hierna « LEZ ») aangebracht, om zo gevolg te geven aan de recente wetgevende ontwikkelingen. Samengevat voorziet het ontwerpbesluit in het :

- Vaststellen van criteria voor de toegang tot de lage-emissiezone voor de periode 2025-2035 ;
- Uitbreiden van het toepassingsgebied van de beoogde voertuigen (uitbreiding tot bussen, vrachtwagens van meer dan 3,5 ton, touringcars, bromfietsen/motorfietsen/tricycles/quadricycles) ;
- Voorzien van nieuwe afwijkingen ;
- Versterken van de controlevoorzieningen ;
- Voorzien van een overgangperiode ;
- Verbeteren van de jaarlijkse monitoring van de LEZ.

Brupartners herinnert eraan dat hij de volgende adviezen betreffende het thema van de lage-emissiezone heeft uitgebracht :

- Op 20 mei 2021, het advies betreffende het ontwerp van besluit tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone ([A-2021-034-BRUPARTNERS](#)) ;
- Op 19 februari 2020, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone ([A-2020-007-ESR](#)) ;
- Op 20 juni 2019, het advies betreffende het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone ([A-2019-061-ESR](#)) ;
- Op 21 juni 2018, het advies uitgebracht betreffende het ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van XX/XX/2018 tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone ([A-2018-043-ESR](#)) ;
- Op 19 oktober 2017, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van xx/xx/2017 ter uitvoering van de ordonnantie van xx/xx/2017 tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, voor wat betreft de lage emissiezones ([A-2017-067-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](#)) ;
- 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](#)).

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Doelstelling, methodologie en raadplegingen

Het verbeteren van de luchtkwaliteit en de volksgezondheid is een doelstelling die door **Brupartners** ten volle wordt gedeeld.

Bovendien neemt **Brupartners** akte van de wens om de betrokken actoren te raadplegen, om ervoor te zorgen dat er rekening wordt gehouden met de realiteit op het terrein. In dit verband vraagt hij dat vertegenwoordigers van de sectorale sociale partners die rechtstreeks door de LEZ worden getroffen (oliesector, benzinstations, garagehouders, touringcarbedrijven, ...) zouden worden geraadpleegd. Voorts wijst hij erop dat de problematiek van de beschikbaarheid van voertuigen met een motor die een alternatief vormt voor de verbrandingstechnologie (besproken in punt « 1.3. Alternatieven ») lijkt aan te tonen dat er meer overleg met de ondernemingen en vertegenwoordigers van de automobielsector had moeten worden georganiseerd.

De uitvoering van de LEZ leidt tot de omvorming van verschillende sectoren. Daarom is het van essentieel belang dat wordt voorzien in een opleidingsaanbod dat werknemers in staat stelt om zich om te scholen. In dit verband stelt **Brupartners** voor dat de betrokken sectoren ook zouden worden geraadpleegd over de behoeften op het gebied van verandering van bedrijfsmodel en bedrijfsondersteuning, alsmede over de opleidingsbehoeften, zodat de gegeven antwoorden op de realiteit ter plaatse zouden zijn afgestemd. Bovendien zou het creëren van een nieuw opleidingsaanbod kansen kunnen bieden aan ondernemers die op dit gebied werkzaam zijn en derhalve een behoefte aan ondersteuning van deze ondernemers kunnen doen ontstaan.

1.2 Opvolging en communicatie

Brupartners juicht het toe dat er een voorziening ter opvolging en evaluatie van de LEZ-voorziening is voorzien. Hij dringt aan op het belang van een dergelijke voorziening en van een doeltreffende communicatie over de resultaten die hieruit zullen voortvloeien. Hij vraagt zich echter af of de evaluatievoorziening rekening zal houden met eventuele vertragingen in de technologische ontwikkelingen, die de transitie van het wagenpark zouden kunnen vertragen.

Meer in het algemeen dringt **Brupartners** erop aan dat de voorwaarden en maatregelen die in het kader van de LEZ-voorziening worden genomen, duidelijk aan de betrokken actoren kenbaar zouden worden gemaakt. Hij pleit met name voor een informatieve brief die lang genoeg van tevoren zou worden verzonden, zodat iedereen zich zo goed mogelijk op de vernieuwing van zijn voertuig zou kunnen voorbereiden. Het benadrukt de essentiële rol van een duidelijke en pedagogische communicatie (met name betreffende de alternatieven en de sociaaleconomische gevolgen) in het proces ter aanvaarding van de LEZ-voorziening.

1.3 Alternatieven

Hoewel de strategie tot uitvoering van de LEZ rekening wil houden met de evolutie van de automarkt om in elke fase van de LEZ realistische alternatieven te kunnen bieden, meent **Brupartners** dat veel ondernemingen geen alternatieven voor diesel bestelwagens/minibussen vinden, zelfs na besprekingen met en ondervragingen van officiële voertuighandelaars.

Brupartners vestigt in het bijzonder de aandacht op het ontbreken van alternatieven voor voertuigen van klasse « N »¹ in het algemeen (aangegeven door de actoren op het terrein) en voor voertuigen van klasse « N » van meer dan 8 m³ in het bijzonder (aangegeven in de effectenstudie inzake mobiliteit, economische en sociale aspecten en energie²).

Deze situatie leidt tot moeilijkheden voor de economische actoren om de tenuitvoerlegging van het tijdschema te begeleiden en om de in het kader van de LEZ beoogde doelstellingen te behalen.

Brupartners vindt de grote verschillen tussen de besluiten van de effectenstudies aangaande de beschikbaarheid van alternatieven en de feedback die hij vanop het terrein heeft gekregen verontrustend. Bovendien benadrukt hij dat, hoewel er « in theorie » alternatieven voor bepaalde voertuigtypes bestaan, ervoor moet worden gezorgd dat leveranciers/opkopers op een praktische wijze zouden kunnen inspelen op een aanzienlijke toename van de vraag als gevolg van de inwerkingtreding van nieuwe regelgevende voorzieningen.

Brupartners zet daarom vraagtekens bij de gebruikte methodologie en de geraadpleegde actoren om de evolutie van de automarkt op een realistische wijze te bepalen. Bovendien benadrukt **Brupartners** dat sommige actoren die hun voertuigen in 2022 moeten vervangen, bij gebrek aan alternatieven zullen moeten kiezen voor een motorisering die over 8 jaar niet meer zou zijn toegestaan. Om een nettoverlies in 2022 en 2030 te voorkomen, zullen deze actoren deze voertuigen in 8 jaar moeten afschrijven. Dit is echter onmogelijk in verschillende sectoren, die daarom nu (omdat het onmogelijk is om in een voertuig op alternatieve brandstof te investeren) en in 2030 (wanneer het niet-afgeschreven voertuig niet meer zal mogen worden gebruikt) zullen worden gestraft.

Brupartners acht het absoluut noodzakelijk om antwoorden te geven aan de actoren die met deze situaties worden geconfronteerd, alvorens de volgende LEZ-mijlpaal van kracht wordt. Op zijn minst moet één van de volgende oplossingen worden overwogen om dit gebrek aan alternatieven te verhelpen :

1. Het LEZ-tijdschema herzien om ervoor te zorgen dat een geloofwaardig en economisch toegankelijk aanbod van alternatieve motoriseringën beschikbaar zou zijn voor voertuigen waarop de inwerkingtreding van een nieuwe mijlpaal betrekking heeft ;
2. In 2030 in een vrijstellingsregeling voorzien voor voertuigen die werden aangeschaft toen er nog geen alternatief voor verbrandingsmotoren beschikbaar was.

Tot slot plaatst **Brupartners** vraagtekens bij de redenen die ertoe hebben geleid om voor een overgang naar « volledig elektrisch » te kiezen, waarbij bepaalde alternatieve brandstoffen (met name waterstof) werden uitgesloten, terwijl technologische ontwikkelingen deze in de toekomst misschien relevant zullen maken. De toepassing van het beginsel van technologische neutraliteit, volgens hetwelk voertuigen die in het verkeer mogen worden gebracht aan emissienormen zijn onderworpen (die ambitieus kunnen zijn) zonder dat er echter een technologie wordt opgelegd, zou het mogelijk hebben gemaakt om zonder exclusiviteit de beste beschikbare technologieën te gebruiken.

¹ Voertuigen van klasse N worden gedefinieerd als : « motorvoertuigen die voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd en die ten minste vier wielen hebben ». Zij worden verder in 3 categorieën onderverdeeld :

- « N1 »-voertuigen met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton ;
- « N2 »-voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 12 ton ;
- « N3 »-voertuigen met een maximummassa van meer dan 12 ton.

² Stratec/Leefmilieu Brussel, « Studie van de effecten op de mobiliteit, de sociaaleconomische aspecten en de energie, en stappenplan voor de uitstap uit verbrandingsmotoren », 19 mei 2021, blz. 81

1.4 Effectenstudies

Brupartners juicht de uitvoering van effectenstudies toe, en in het bijzonder een sociaaleconomische effectenstudie.

Sociale effecten

Brupartners dringt erop aan dat er een bijzondere aandacht zou worden besteed aan de analyse van de sociale effecten van de LEZ en de maatregelen die moeten worden genomen om deze te beperken. Het is immers waarschijnlijk dat een financieel minder draagkrachtig publiek de grootste moeilijkheden zal hebben om nieuwe en minder vervuulende voertuigen aan te schaffen, oudere voertuigen zal bezitten en een groter beroep zal doen op de tweedehandsmarkt om hun voertuigen te vernieuwen. In dit verband is hij van mening dat de begeleidende maatregelen voor particulieren ontoereikend zijn. Hij acht het met name noodzakelijk om een premie voor de vervanging van particuliere voertuigen in te voeren. Hoewel de bestaande « Brussel'Air »-premie positief is en een rol in de modal shift speelt, houdt deze niettemin in dat het voertuig moet worden opgegeven. De criteria om voor een dergelijke premie in aanmerking te komen, zouden echter strikt moeten worden vastgesteld, zodat deze specifiek op personen met een laag inkomen zouden zijn gericht.

Omdat hij niet wenst dat de LEZ-voorziening het onverwachte effect zou hebben de toegang tot tewerkstelling te beperken, vraagt **Brupartners** bovendien dat aandacht zou worden besteed aan de ondersteuning van werknemers die, als gevolg van hun gespreide werktijden of de locatie van hun werkplek, moeite hebben om een modal shift naar alternatieve vervoerswijzen te maken. Er moet met name aandacht worden besteed aan de situatie van Brusselse werknemers die werken in gebieden buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die niet gemakkelijk met het openbaar vervoer of met zachte verplaatsingsmiddelen bereikbaar zijn.

Economische effecten

Hoewel deze effecten worden bestudeerd en er momenteel maatregelen worden overwogen op dit gebied (met name de herziening van de premie voor professionals die hun voertuig(en) veranderen), zou **Brupartners** zijn grote bezorgdheid willen herhalen en erop aandringen dat in het kader van de toepassing van de LEZ de economische gevolgen in aanmerking zouden worden genomen.

Brupartners vraagt dat aandacht zou worden besteed aan de ondersteuning van diegenen die in het bijzonder door de LEZ kunnen worden getroffen en die daarom een specifieke ondersteuning nodig zouden kunnen hebben. Als voorbeeld noemt hij :

- Economische actoren die zich met individuele voertuigen moeten verplaatsen (met name omwille van de frequentie of de tijdstippen van hun te verrichten verplaatsingen), maar die over beperkte investeringscapaciteiten beschikken ;
- Economische actoren die bedrijfsvoertuigen/werktuigen nodig hebben (met name omwille van de lading of het soort materiaal dat moet worden vervoerd), maar die over beperkte investeringscapaciteiten beschikken ;
- Sectoren die rechtstreeks door de veranderingen als gevolg van de LEZ worden getroffen (bijv. brandstofhandelaren, tankstationuitbaters, garagehouders, ...)

- Sectoren die zwaar door de « COVID-19 »-crisis zijn getroffen (bijv. de touringcarsector³) en meer in het bijzonder actoren die zwaar door de gezondheids crisis zijn getroffen en die op korte termijn van voertuig moeten veranderen ;
- De sector onderzoek en ontwikkeling die tot innovatieve oplossingen kan leiden (bijv. de omvorming van oude thermische voertuigen tot elektrische voertuigen) en die kansen voor Brusselse startups biedt.

Daarnaast is **Brupartners** van mening dat de effecten die de LEZ op de tewerkstelling zal hebben, ten volle in aanmerking moeten worden genomen. Hoewel er opportuniteiten bestaan (bijv. het creëren van elektrificatieketens voor « oudere » voertuigen) of banen numeriek zullen worden omgezet en vervangen, is **Brupartners** van oordeel dat de uitvoering van de LEZ ook een aantal nadelige effecten op de tewerkstelling kan hebben, met name als gevolg van het feit dat elektrische voertuigen minder onderhoud dan thermische voertuigen vereisen. Dit zou grondig moeten worden onderzocht.

Tot slot is **Brupartners** van mening dat ervoor moet worden gezorgd dat de economische aantrekkingskracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (zowel voor ondernemingen als werknemers) behouden blijft. Hij meent dat de vermenigvuldiging van specifieke bepalingen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de wens om van ons Gewest op bepaalde gebieden een voortrekkersrol te laten spelen, een invloed op deze aantrekkelijkheid kunnen hebben.

Effecten op elektriciteitsverbruik en -productie

Brupartners is van mening dat de mogelijkheid om te voldoen aan de toename van het elektriciteitsverbruik die logischerwijs uit de elektrificatie van het Brusselse wagenpark zal voortvloeien, in vraag moet worden gesteld (des te meer daar de Brusselse doelstellingen op het gebied van de elektrificatie van voertuigen werden aangescherpt en andere steden of andere Gewesten dezelfde ambitie nastreven). Hij dringt erop aan dat de capaciteit van het netwerk en de continuïteit van de voorziening niet zouden mogen worden ondermijnd door een aanzienlijke toename van de vraag naar elektriciteit ten gevolge van de elektrificatie van het wagenpark. In dit verband verheugt hij zich over de besprekingen die hierover met Sibelga op gang zijn gebracht.

Brupartners vraagt zich echter nog steeds af wat het effect van een elektrificatie van het Brusselse wagenpark op het elektriciteitsverbruik en de elektriciteitsproductie zal zijn. Hij stelt zich met name de volgende vragen :

- Hoe zal worden voorzien in de behoeften om het elektriciteitsnet op sommige plaatsen noodzakelijkerwijs te versterken ?
- Welke maatregelen zullen er worden genomen om te voorkomen dat te veel elektrische voertuigen tegelijk zouden worden opgeladen ?
- Zal de aanzienlijke stijging van het elektriciteitsverbruik ten gevolge van de elektrificatie van het wagenpark het niet moeilijker maken om de doelstellingen te behalen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich in de strijd tegen de opwarming van de aarde heeft gesteld, en in het bijzonder wat het aandeel van hernieuwbare energiebronnen in het energieverbruik betreft ?

³ Deze sector draagt ook bij tot de vermindering van de congestie en de verdeling van de openbare ruimte.

Brupartners benadrukt dat de elektriciteitsbehoeften ook zullen worden beïnvloed door het al dan niet behalen van de modal shift-doelstellingen, die in het kader van het mobiliteitsplan « Good Move » werden gesteld. Omdat hij zich ten stelligste afvraagt of aan de elektriciteitsbehoeften kan worden voldaan als elk bestaand voertuig met verbrandingsmotor numeriek door een voertuig met een alternatieve motor zou worden vervangen, is **Brupartners** van mening dat bij de raming van de elektriciteitsbehoeften met de opvolging van het « Good Move »-plan rekening moet worden gehouden. Bovendien zullen andere beleidsbeslissingen van invloed zijn op de modal shift en zullen deze als zodanig moeten worden meegenomen in het denkproces inzake de energiebehoeften die uit een verandering in de motorisering van het wagenpark voortvloeien (evolutie van de bedrijfswagen-regeling, totstandbrenging van een gunstige context voor autodelen, ...).

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Uitzonderingen

Hoewel hij zijn beschouwingen met betrekking tot de beschikbaarheid van alternatieven voor verbrandingsmotoren voor bepaalde voertuigen (zie hierboven) herhaalt, is **Brupartners** verheugd over de uitzonderingsmaatregelen ten gunste van voertuigen die door « PBM » worden gebruikt. Hij benadrukt echter dat deze uitzonderingsregeling niet geldt voor voertuigen die worden gebruikt door ondernemingen die personen met een handicap opvangen. Twee criteria om in aanmerking te komen, beantwoorden namelijk niet aan de realiteit van de sector en verbieden de toegang tot de uitzonderingen voor bepaalde instellingen voor opvang en huisvesting van personen met een handicap of maatwerkbedrijven.

1. In het algemeen worden voertuigen op naam van de instelling en niet op naam van een persoon met een handicap ingeschreven ;
2. Het vervoer van personen met een verstandelijke handicap vereist niet stelselmatig het gebruik van een aangepast voertuig, maar eerder van een collectief voertuig (het gebruik van het openbaar vervoer voor dit publiek is nauwelijks een alternatief). Er zij op gewezen dat het aantal kilometers dat door deze collectieve voertuigen wordt afgelegd, vaak zeer gering is.

Brupartners vraagt om een uitzondering voor alle instellingen in de gehandicaptensector en maatwerkbedrijven die kunnen aantonen dat een (al dan niet aangepast) voertuig voor het vervoer van personen met een handicap wordt gebruikt, totdat de automarkt realistische alternatieven kan bieden (de uitzondering kan indien nodig worden herzien).

2.2 Oplaadstations

Brupartners neemt er akte van dat er al maatregelen zijn genomen (of worden genomen) om de installatie van oplaadstations te vergemakkelijken. Tevens neemt hij er akte van dat een plan voor de uitrol van oplaadstations “samen met de betrokken partijen” wordt opgesteld. Hij vraagt om aan dit proces deel te nemen, gelet op de sociaaleconomische gevolgen van dit thema.

Gelet op de uitdaging die de uitrol van het netwerk van oplaadstations stelt, wil **Brupartners** nu al de volgende bedenkingen delen :

- Het is van essentieel belang dat de modernisering van het elektriciteitsnet en de installatie van oplaadstations in grote projecten voor de bouw of verandering van stedelijke infrastructuren worden geïntegreerd ;
- De oplaadstations moeten op een billijke wijze in alle wijken van het Gewest worden uitgerold. In dit verband zal het bijzonder belangrijk zijn om ervoor te zorgen dat in wijken met een hoge bevolkingsdichtheid (die door de aanwezigheid van veel appartementen zonder garages worden gekenmerkt) oplaadpunten op de openbare weg worden geïnstalleerd ;
- Er moet rekening worden gehouden met de effecten van het ter beschikking stellen van oplaadstations « op de openbare weg » (met name op het parkeeraanbod). Daarnaast moeten administratieve of financiële belemmeringen voor de installatie van oplaadstations « buiten de openbare weg » (met inbegrip van particuliere oplaadstations) worden opgespoord en weggenomen. Zo vormen het opleggen van voorafgaandelijke studies voor elke installatie van ondergrondse oplaadstations of het gebrekkige zicht op de afschrijving en rentabiliteit van deze installaties belemmeringen ;
- Het zou opportuun zijn om de economische actoren te raadplegen die overwegen om particuliere oplaadstations te installeren (vooral als deze door de toekenning van een premie worden gesteund), om samen met hen te bepalen of het beoogde oplaadpunt zou kunnen worden opengesteld voor het publiek, dan wel of gezamenlijke werken de totstandbrenging van bijkomende openbare oplaadpunten zouden kunnen vergemakkelijken.

2.3 Buitenlandse voertuigen

Het gebruik van technologie om de naleving van de LEZ te controleren verschilt naargelang een voertuig in België of in het buitenland is ingeschreven. **Brupartners** wijst op de discriminatie die door deze situatie wordt veroorzaakt.

In het geval van bedrijfsvoertuigen leidt deze situatie bovendien tot een reëel risico van milieudumping (die sociaaleconomische gevolgen kan hebben), gezien ondernemingen die aan de Belgische of Brusselse wetgeving voldoen, bijkomende lasten worden opgelegd zonder dat doeltreffende maatregelen worden vastgesteld om ervoor te zorgen dat ook in het buitenland ingeschreven bedrijfsvoertuigen aan deze wetgeving zouden voldoen.

Omdat hij van oordeel is dat het verrichten van controles op het terrein een eerlijkere oplossing zou zijn, juicht **Brupartners** het voornemen toe om een mobiel team voor de controle van buitenlandse voertuigen op te richten. Hij vindt het essentieel dat de doeltreffendheid van dergelijke controles wordt gewaarborgd en stelt hiertoe voor om meer mobiele teams in te zetten. Daarnaast stelt hij de volgende mogelijkheden voor om buitenlandse voertuigen te bestraffen, die in strijd zijn met de bepalingen van de LEZ : de onmiddellijke inning van geldboetes of het blokkeren van voertuigen in overtreding.

2.4 Overgangperiode

Brupartners vraagt dat de overgangperiode zou voorzien in het geval waarin een actor een voertuig heeft besteld dat aan de LEZ-normen voldoet, maar dat pas in het jaar 2022 zal worden geleverd. Omdat ze om redenen buiten hun wil om niet kunnen beschikken over een voertuig dat aan de LEZ-normen voldoet, zouden deze actoren niet mogen worden gestraft.

2.5 Denkpistes

In een constructieve benadering wil **Brupartners** tot slot enkele denkpistes delen :

- Wat zal er gebeuren met de voertuigen die particulieren of ondernemingen zullen moeten wegdoen om aan de nieuwe wetgeving te voldoen ? Zou het, voor de globale energiebalans, opportuun zijn dat voertuigen die niet meer aan de criteria van de Brusselse LEZ voldoen elders zouden rondrijden ?
- Werden de effecten van de levenscyclus van elektrische voertuigen (van de bouw ervan tot de recyclage van afgedankte voertuigen) beoordeeld ?
- Is er voorzien om te streven naar een 100% groene stroomvoorziening om de oplaadstations te voeden ?
- Is het LEZ-tijdschema, dat op basis van de huidige technische kennis werd bepaald, realistisch en zou het in functie van technologische evoluties kunnen worden herzien ?
- Worden andere steunvoorzieningen dan premies overwogen (groepsaankopen, autodelen) ?
- Worden er « slimme » maatregelen overwogen, zoals een slim beheer van de verkeersstromen dat het mogelijk maakt om de uitstoot te verminderen ?
- Zal het systeem van de toekenning van een beperkt aantal « dagpassen » waarmee voertuigen die niet aan de criteria van de LEZ voldoen toch toegang tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben, worden gehandhaafd ?
- Is er voorzien om het bedrag van de geldboetes te verhogen in het licht van het feit dat een aanzienlijk aantal voertuigen die niet aan de LEZ-criteria voldoen, blijven rondrijden ?
- Zijn er al veiligheidsmaatregelen ingeval van branden in verband met accu's van elektrische voertuigen voorop gesteld ?
- Wat zijn de voorzieningen voor overleg met de twee andere Gewesten, met name om de gevolgen voor de pendelaars (werknemers en professionals) te beperken ?
- Hoe zal de samenhang met andere projecten worden gewaarborgd ? Zo is het verontrustend dat het project inzake de slimme kilometerheffing voorziet in de afschaffing van de belasting op inverkeerstelling, terwijl er in het kader van de LEZ acties rond deze belasting zijn voorzien om de aankoop van elektrische voertuigen aan te moedigen.
- Zijn er middelen voorzien om alle centra voor technische controle met moderne en doeltreffende meettechnologieën uit te rusten, om de naleving van alle vereiste normen te controleren (met name om fraude met roetfilters op te sporen) ?
- Werd er rekening mee gehouden dat sommige voertuigaanpassingen als gevolg van de elektrificatie van het wagenpark volledig moeten worden herzien ? Zo is de installatie van een treeplank complexer in elektrische voertuigen omwille van de plaats van de accu's.
- Is er, naast de legitieme maatregelen ter bestrijding van de uitstoot van broeikasgassen, en hoewel deze problematiek niet rechtstreeks betrekking heeft op het wegverkeer, een strategie gepland om de uitstoot van gefluoreerde gassen (die sinds 1990 gestaag en sterk is toegenomen) te verminderen ?

*
* *