
ADVIES

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, teneinde een jaarlijkse en maandelijkse betalende toegang en bepaalde afwijkingen in te voeren

Aanvrager

Staatssecretaris Ans Persoons

Aanvraag ontvangen op

28-07-26

Advies aangenomen door de Raad voor
het Leefmilieu op

15-09-26

Vooraf

Op 28 juli 2026 ontving de **Raad voor het Leefmilieu** (hierna “de Raad” genaamd) een adviesaanvraag met betrekking tot 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 (hierna “LEZ”), teneinde een jaarlijkse en maandelijkse betalende toegang en bepaalde afwijkingen in te voeren.

Dit ontwerpbesluit past in een context die wordt gekenmerkt door de arresten van het Grondwettelijk Hof, waarin het uitstel van de mijlpaal 2025 van de LEZ nietig werd verklaard en waarin werd herinnerd aan de vereisten die voortvloeien uit het *standstill*-beginsel op het gebied van de bescherming van de gezondheid en het milieu. Het sluit tevens aan bij het voornemen van de regering, zoals verwoord in haar gewestelijke beleidsverklaring, om de regeling aan te passen teneinde de milieudoelstellingen van de LEZ beter te verzoenen met de sociale en economische realiteit. Om deze verschillende uitdagingen aan te gaan, stelt het ontwerpbesluit een hervorming voor van de operationele werking van de LEZ die is opgebouwd rond vier hoofdelementen: de invoering van nieuwe passen waarmee tijdelijk met een niet-conform voertuig mag worden gereden, de uitbreiding van de regeling inzake afwijkingen, de invoering van een sociaal tarief en verschillende gerichte aanpassingen van de perimeter van de LEZ en van het regelgevend kader.

De belangrijkste wijziging bestaat uit de invoering van twee nieuwe toegangskaarten: een maandpas en een jaarpas, die de bestaande dagpas als volgt zouden aanvullen:

	Categorie voertuig		Tarief
Maandpas	Gemotoriseerde tweewielers	L	€ 50
	Auto's, bussen, autocars en bestelwagens	M1, M2, M3, N1	€ 80
	Vrachtwagens	N2, N3	€ 125
Jaarpas	Gemotoriseerde tweewielers	L	€ 200
	Auto's, bussen, autocars en bestelwagens	M1, M2, M3, N1	€ 350
	Vrachtwagens	N2, N3	€ 500

Het ontwerpbesluit voert ook een sociaal tarief in voor de jaarpas, vastgesteld op 200 euro voor de Brusselse begunstigden van de verhoogde tegemoetkoming (BVT) die niet behoren tot de categorieën die in aanmerking komen voor een volledige vrijstelling (zie hieronder). Net zoals bij de gewone jaarpas zou dit tarief beperkt zijn tot één voertuig per huishouden. De toegang tot de nieuwe passen zou echter strikt worden gereguleerd. Deze zouden enkel beschikbaar zijn voor voertuigen die vanaf de LEZ-mijlpaal 2025 niet meer aan de normen voldoen, om de effecten die de voorgaande fasen van de LEZ al hebben opgeleverd niet in gedrang te brengen. Bovendien moet het voertuig ten minste zes maanden vóór de inwerkingtreding van de betreffende mijlpaal op naam van de houder geregistreerd zijn, dit om opportunistische aankopen van oude voertuigen te voorkomen. Ten slotte zouden de

passen slechts gedurende een periode van maximaal vijf jaar na de inwerkingtreding van de betreffende mijlpaal mogen worden gebruikt, wat bedoeld is om het tijdelijk karakter van deze begeleidende maatregel te behouden en het stimulerend effect van de LEZ op de vernieuwing van het wagenpark te handhaven. De huidige boeteregeling en de dagpas (35 euro per dag voor personenauto's, met een maximum van 24 dagen per jaar) blijven overigens van kracht.

Bovendien past het ontwerpbesluit ook de regeling inzake afwijkingen aan om beter rekening te houden met bepaalde kwetsbare situaties of specifieke vormen van het gebruik van voertuigen. De belangrijkste nieuwe afwijkingen hebben betrekking op:

- de Brusselse begunstigten van de verhoogde tegemoetkoming (BVT) met ten minste drie personen fiscaal ten laste;
- de Brusselse begunstigten van de verhoogde tegemoetkoming (BVT) die een beroepsactiviteit uitoefenen;
- de houders van bepaalde gewestelijke parkeerkaarten, met name de beroepskaarten en deze bestemd voor de verleners van thuiszorg;
- de takelwagens en lijkwagens, gelet op het specifiek karakter van deze voertuigen en het beperkt aantal beschikbare alternatieven.

Het ontwerpbesluit vereenvoudigt bovendien de bestaande afwijking voor voertuigen die worden ingezet voor schoolvervoer en voor het collectief vervoer van personen met een handicap. De nieuwe afwijkingen, die aan particulieren worden toegekend, zijn beperkt tot één voertuig per huishouden en gelden alleen voor voertuigen die ten minste zes maanden voor de inwerkingtreding van de desbetreffende mijlpaal werden ingeschreven.

Tot slotte voorziet het ontwerp ook in verschillende gerichte aanpassingen van de perimeter van de LEZ. De wegen, die toegang bieden tot de belangrijkste ziekenhuizen in de buurt van de gewestgrenzen (UZ Brussel, Militair Ziekenhuis, Cliniques Saint-Luc, Erasmusziekenhuis en Bordet-instituut), zouden worden uitgesloten van de perimeter om de toegang voor patiënten en bezoekers te vergemakkelijken, met name wanneer zij van buiten het gewest komen. Ook de toegangswegen naar de P+R-parking op de Heizel zouden worden uitgesloten om de modale overstap naar het openbaar vervoer te bevorderen.

Advies

De **Raad** herinnert eraan dat hij reeds drie adviezen heeft uitgebracht met betrekking tot de LEZ-regeling:

- [advies A-2021-018-RLBHG](#), uitgebracht op 11 mei 2021,
- [advies A-2021-028-RLBHG](#), uitgebracht op 15 september 2021,
- [advies A-2023-025-RLBHG](#), uitgebracht op 11 juli 2023.

1. Algemene beschouwingen

1.1 Milieu-impact van de voorgestelde aanpassingen

De **Raad** herinnert eraan dat de LEZ een van de belangrijkste gewestelijke instrumenten blijft voor de verbetering van de luchtkwaliteit en de beperking van de uitstoot door het verkeer. Sinds de inwerkingtreding ervan blijkt uit opeenvolgende evaluaties dat de LEZ heeft bijgedragen tot een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit¹² en dat deze bijgevolg een belangrijke hefboom vormt voor het halen van de gewestelijke klimaatdoelstellingen en de (toekomstige) Europese normen inzake luchtkwaliteit. In dit verband benadrukt de **Raad** dat een eventuele afzwakking van de doeltreffendheid van de LEZ moet worden beoordeeld in het licht van de mogelijke gevolgen ervan voor zowel de luchtkwaliteit als de naleving van de gewestelijke en Europese klimaatverbintenissen.

Wat de luchtkwaliteit betreft, zou elke vermindering van de doeltreffendheid van de regeling kunnen leiden tot een verslechtering van het tot nu toe bereikte niveau van milieubescherming, met gevolgen voor het *standstill*-beginsel op milieugebied, alsook tot een verhoogd risico op niet-naleving van de verplichtingen die voortvloeien uit Richtlijn (EU) 2024/2881 betreffende de luchtkwaliteit. Op klimaatgebied herinnert de **Raad** eraan dat de LEZ een essentieel instrument is voor de transitie van het wegvervoer en de vermindering van de broeikasgasuitstoot door deze sector (de op één na grootste bron van directe emissies op gewestelijk niveau³). Elke afname van de doeltreffendheid ervan kan het bereiken van het gewestelijk klimaattraject bemoeilijken en het gewest blootstellen aan juridische, financiële en strategische risico's wat betreft de naleving van zijn verbintenissen.

In deze context neemt de **Raad** kennis van de voorgestelde maatregelen om maand- en jaarpassen in te voeren, evenals van nieuwe mogelijkheden tot afwijkingen voor bepaalde specifieke doelgroepen. Hij stelt niettemin vast dat de milieueffecten van deze aanpassingen nog niet volledig zijn geëvalueerd. De **Raad** is van mening dat elke wijziging van de regeling, die de tot nu toe behaalde milieuvoordelen in gevaar zou kunnen brengen, moet worden vermeden zolang er geen gedegen analyse voorhanden is van de verwachte effecten op de uitstoot en de luchtkwaliteit. Hij vraagt daarom om een versterkte en transparante monitoring van de effecten van deze maatregelen, vergezeld van regelmatige evaluaties die - indien nodig - toelaten om de regeling aan te passen teneinde de handhaving van de milieueffectiviteit ervan te waarborgen.

1.2 Stabiliteit en voorzienbaarheid

De **Raad** benadrukt tevens het belang van het waarborgen van de stabiliteit en voorzienbaarheid van het regelgevend kader rond de LEZ. De overgang naar een wagenpark met een lagere uitstoot berust immers op investeringsbeslissingen die op de lange termijn zijn gericht, zowel voor particulieren als voor professionals en bedrijven. Opeenvolgende wijzigingen in de uitvoeringsbepalingen van de regeling, het tijdschema, de controlemechanismen of de gevolgen van de niet naleving van de regels (zoals onlangs is gebeurd met de Euro 5-normen voor diesel en de Euro 2-normen voor benzine)

¹ <https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2025/12/LEZ-Rapport-2024-FR.pdf>

² De LEZ: een troef voor de luchtkwaliteit en gezondheid in Brussel | Burgers - Leefmilieu Brussel

³ Emissies van broeikasgassen | Burgers - Leefmilieu Brussel

kunnen de duidelijkheid van het toepasselijk kader aantasten en het vertrouwen van de betrokken actoren in de door het gewest uitgestippelde koers ondermijnen.

In dit verband herinnert de **Raad** eraan dat de acceptatie van de LEZ-regeling grotendeels afhangt van de geloofwaardigheid en de voorzienbaarheid ervan. Aangezien het gewest nog maar een tiental jaar verwijderd is van de laatste mijlpaal van de lage-emissiezone, lijkt het van essentieel belang om een duidelijk, stabiel en voldoende voorspelbaar kader te handhaven, zodat burgers, bedrijven en economische actoren hun transitie onder goede omstandigheden kunnen organiseren.

Daarom roept de **Raad** de overheden op om erover te waken dat eventuele aanpassingen van de regeling geen afbreuk doen aan de globale samenhang van het aangekondigde traject, noch aan het vertrouwen dat nodig is voor de daadwerkelijke verwezenlijking ervan.

1.3 Invoering van nieuwe passen en afwijkingen

De **Raad** verwelkomt het voornemen om huishoudens en professionals te ondersteunen die bijzondere moeilijkheden ondervinden bij hun aanpassing aan het tijdschema van de LEZ. Hij is van mening dat de nieuwe passen en de uitbreiding van de regeling van de afwijkingen een antwoord bieden op specifieke situaties die een gerichte ondersteuning kunnen rechtvaardigen, zoals blijkt uit een reeks studies die recent zijn uitgevoerd⁴⁵⁶⁷⁸.

In dit verband merkt de **Raad** tevens op dat de criteria die zijn vastgesteld voor de toekenning van de nieuwe passen en de afwijkingen over het algemeen objectief en evenredig lijken en van aard zijn dat het tijdelijk karakter van deze maatregelen behouden blijft (met name wat betreft de voorwaarden inzake de anciënniteit van inschrijving, de beperking tot één voertuig per huishouden en de maximale duur van de toegang tot de nieuwe passen).

De **Raad** merkt echter op dat het onderscheid dat wordt gemaakt tussen de verschillende categorieën begunstigten van de verhoogde tussenkomst (BVT) vragen kan oproepen over de samenhang en de begrijpelijkheid ervan. Terwijl BVT-begunstigten, die geen volledige uitzondering genieten, een jaarpas krijgen aangeboden tegen het sociaal tarief van € 200, is er een volledige uitzondering voorzien voor BVT-begunstigten met ten minste drie personen die fiscaal ten laste zijn of die een beroepsactiviteit uitoefenen. De **Raad** roept daarom op om na te gaan of een meer uniforme aanpak op basis van het BVT-statuuut wenselijk is, wat de regeling zou kunnen vereenvoudigen en de toepassing ervan zou vergemakkelijken (met name wat betreft het criterium “een beroepsactiviteit uitoefenen”, gelet op de diversiteit aan beroepssituaties).

Bovendien merkt de **Raad** eveneens op dat eenoudergezinnen, hoewel deze nochtans zijn aangemerkt als een doelgroep die in aanmerking komt voor begeleidingsmaatregelen, in het ontwerpbesluit niet het voorwerp uitmaken van een specifieke maatregel, en dringt hij erop aan te verduidelijken op welke wijze rekening wordt gehouden met hun bijzondere situatie.

Meer in het algemeen herinnert de **Raad** eraan dat de begeleidingsmaatregelen van de LEZ een uitzonderlijk karakter moeten behouden en de overzichtelijkheid van de regeling niet mogen schaden. In dit verband roept hij de overheden op om opeenvolgende aanpassingen van de regeling inzake

⁴ https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/Rapport_LEZ_2020_FR_Final.pdf

⁵ https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/STUD_2020_ImpactTechMobSocioEco_6_ImpactSocioEco_vfinale.pdf

⁶ [Roadmap LowEmissionMobility.brussels](https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/Roadmap_LowEmissionMobility.brussels)

⁷ [Studie over het autobezit en de autobehoefte in Brussel](#)

⁸ [Analyse Autoafhankelijkheid en kansarmoede in Brussel](#)

passen en afwijkingen zoveel mogelijk te beperken. Aangezien de opeenvolgende mijlpalen van de LEZ tot 2036 zijn vastgelegd, vormt de stabiliteit van de regels een essentiële factor voor vertrouwen, een draagvlak en rechtszekerheid voor burgers, bedrijven en andere betrokken actoren.

De **Raad** wil echter de aandacht vestigen op het grote verschil in tarief tussen de huidige boeteregeling en de toekomstige jaarpas (overgang van een boete van € 350 per kwartaal naar een jaarpas van € 350 per jaar). Hij is van mening dat er bijzondere waakzaamheid geboden is wat betreft de vraag of dit nieuwe tarief voldoende afschrikkend werkt. Mocht het bedrag van de pas namelijk onvoldoende afschrikkend blijken, dan zou het moeilijk kunnen zijn om het bedrag achteraf snel te verhogen teneinde het gewenste effect op de vernieuwing van het wagenpark en het mobiliteitsgedrag te bewerkstelligen, zonder de regeling opnieuw aan te passen. De **Raad** vraagt daarom dat het weerhouden tariefniveau en de effecten ervan op het gedrag van de gebruikers specifiek worden gemonitord en geëvalueerd. Deze evaluatie zou met name moeten uitwijzen of de pas daadwerkelijk een tijdelijke begeleidende maatregel is die tegelijkertijd voldoende stimulansen biedt om aan de eisen van de LEZ te voldoen en om desgevallend de vereiste aanpassingen te bepalen op basis van objectieve resultaten. Zo zou beter rekening moeten worden gehouden met een progressieve tarifiering waarbij de kosten voor personen met een hoger inkomen ook hoger uitvallen.

Tot slot vraagt de **Raad** om een specifiek toezicht teneinde het daadwerkelijk gebruik van de nieuwe passen en de nieuwe uitzonderingen aan een evaluatie te onderwerpen, na te gaan of deze in overeenstemming zijn met de nagestreefde sociale doelstellingen en te beoordelen wat de gevolgen ervan zijn voor de globale werking van de regeling. Deze monitoring moet toelaten om de uitvoering van de nieuwe maatregelen in kaart te brengen en als basis dienen voor de evaluatie ervan, waarbij tegelijkertijd de stabiliteit en de voorzienbaarheid van het regelgevend kader gewaarborgd moeten blijven.

1.4 Publiciteit en communicatie

De **Raad** benadrukt het belang van een duidelijke, coherente en tijdige communicatie over de aanpassingen aan de LEZ-regeling. Gelet op het toenemend aantal categorieën van passen, afwijkingen en de daarop van toepassing zijnde toegankelijkheidsvoorwaarden, is het essentieel dat gebruikers beschikken over makkelijk toegankelijke, begrijpelijke en regelmatig bijgewerkte informatie.

De **Raad** benadrukt meer in het bijzonder de noodzaak om ervoor te zorgen dat deze informatie toegankelijk is voor alle betrokken doelgroepen. In dit verband beveelt hij aan om de communicatiekanalen te diversifiëren teneinde rekening te houden met de digitale kloof en om communicatiekanalen te voorzien die zijn aangepast aan de meest kwetsbare personen, met name de begunstigten van de verhoogde tegemoetkoming die door de nieuwe maatregelen worden getroffen. De **Raad** benadrukt tevens het belang van meertalige communicatie, zowel om tegemoet te komen aan de diversiteit van het Brusselse publiek als om gebruikers uit andere gewesten of het buitenland, die zich af en toe in de LEZ begeven, op adequate wijze te informeren.

Ten slotte is de **Raad** van mening dat de communicatie over de LEZ deel moet uitmaken van een alomvattende strategie die erop gericht is de duidelijkheid en voorzienbaarheid van de regeling te vergroten. Behalve de presentatie van de nieuwe maatregelen is het van belang om voortdurend de doelstellingen van de LEZ, het tijdschema voor de invoering ervan en de bestaande begeleidende maatregelen onder de aandacht te brengen. Een proactieve en coherente communicatie zal bijdragen

aan een groter draagvlak onder de gebruikers, misverstanden helpen voorkomen en een geleidelijke overgang naar een wagenpark met lagere emissies bevorderen.

1.5 Collectieve maatregelen ten gunste van de luchtkwaliteit

Hoewel de **Raad** het cruciaal belang erkent van individuele begeleidende maatregelen en regelingen zoals de LEZ, is hij niettemin van mening dat deze gepaard moeten gaan met collectieve maatregelen waarmee de afhankelijkheid van de auto en de uitstoot door het verkeer kunnen worden teruggedrongen.

In dit verband vraagt de **Raad** om bijzondere aandacht voor de bedrijfsvervoerplannen en het mobiliteitsbeleid van scholen, evenals voor de voortdurende verbetering van alternatieven voor de personenauto. Hij is van mening dat deze aanvullende maatregelen een integraal onderdeel moeten uitmaken van de globale aanpak van de regering en gelijktijdig met de aanpassingen van de LEZ-regeling moeten worden ontwikkeld.

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Overgangsregeling tussen boetes en jaarpas

De **Raad** is van mening dat er duidelijkheid moet komen over de samenhang tussen de reeds opgelegde boetes en de toekomstige jaarpas. Tot nu toe kon de niet-naleving van de toegangscriteria tot de LEZ leiden tot een boete van € 350 (met een maximum van één boete om de drie maanden, dus maximaal vier boetes per jaar voor hetzelfde voertuig). De **Raad** is van mening dat daarom moet worden verduidelijkt hoe reeds opgelegde boetes worden behandeld, met name de vraag of deze eventueel kunnen worden omgezet in of gelijkgesteld met een jaarpas, evenals de behandeling van personen die tijdens de overgangsperiode al meerdere boetes hebben ontvangen. Deze verduidelijking lijkt noodzakelijk om een eerlijke en coherente behandeling van de betrokkenen te waarborgen.

2.2 Beperking van het gewicht van voertuigen

De **Raad** wil er tevens op wijzen dat hij op 11 juni 2026 een initiatiefadvies heeft uitgebracht over de vermindering van het gewicht van voertuigen ([A-2026-008-RLBHG](#)). In dit advies beveelt de **Raad** de invoering aan van een “Low Danger Zone” om het verkeer van de zwaarste voertuigen in Brussel geleidelijk te beperken. Deze maatregel sluit bovendien aan bij de “Light and Safe Zone” of “LISA”, die in de laatste gewestelijke beleidsverklaring is opgenomen.

De **Raad** is van mening dat zo’n regeling moet worden opgevat als een aanvullend instrument dat aansluit bij de bestaande Brusselse Low Emission Zone (LEZ). Aangezien dit ontwerpbesluit een hele reeks elementen met betrekking tot de LEZ wijzigt en aanpast, is de **Raad** van mening dat het wenselijk zou zijn om de huidige structuur van deze lage-emissiezone aan te passen en uit te breiden door er behalve het criterium van de motorisatie (Euro-normen) ook een criterium op basis van het gewicht van de voertuigen in op te nemen.

De **Raad** is van mening dat het opnemen van dit “gewichtscriterium” in de LEZ bijzonder relevant is, in de mate waarin de in het ontwerpbesluit voorziene aanpassingen met een sociaal doel de voordelen van de LEZ op het vlak van luchtkwaliteit en klimaat negatief zouden kunnen beïnvloeden (zie hierboven). De invoering van een “gewichtscriterium” zou tot een nieuw evenwicht kunnen leiden:

- Op sociaal vlak, in de mate waarin de LEZ niet langer uitsluitend gericht zou zijn op personen die afhankelijk zijn van de oudste voertuigen, maar deels ook op zware voertuigen die vaak duur zijn in aanschaf en gebruik en waarvan de eigenaren *a priori* makkelijker toegang hebben tot een alternatief voertuig dat lichter en goedkoper is;
- Op milieuvlak, aangezien de milieuvoordelen van een geleidelijke uitsluiting van de zwaarste voertuigen goed gedocumenteerd zijn⁹;
- Op budgettair en fiscaal vlak, omdat deze maatregel de kost van de sociale vrijstellingen zou kunnen compenseren door de inkomsten uit de nieuwe passen voor de zwaarste voertuigen te verhogen.

Aangezien de precieze voorwaarden voor de integratie van een gewichtscriterium nog moeten worden vastgelegd en de gevolgen ervan moeten worden beoordeeld, vraagt de **Raad** aan de regering om aan de bevoegde besturen de opdracht te geven om de operationele haalbaarheid en de milieu- en sociaaleconomische gevolgen van de integratie van gewichtscriteria in de LEZ te beoordelen.

2.3 Schoolvervoer en collectief vervoer van personen met een handicap

De **Raad** neemt nota van de voorgestelde vereenvoudiging van de afwijkingsregeling voor schoolvervoer en het collectief vervoer van personen met een handicap, met name van de afschaffing van de leeftijdsgrens voor voertuigen (voorheen vastgesteld op 11 jaar). De **Raad** erkent de economische beperkingen waarmee de betrokken operatoren, met name maatwerkbedrijven (MWB) kunnen worden geconfronteerd, evenals het belang van deze diensten voor de inclusie en de sociale en professionele participatie van personen met een handicap.

De **Raad** benadrukt echter dat het langer in gebruik houden van oudere voertuigen, waarvan sommige aan bijzonder verouderde EURO-normen voldoen, gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit en de volksgezondheid van de vervoerde kinderen en personen. De **Raad** vraagt dan ook dat de gezondheids- en milieueffecten van deze maatregel specifiek worden gemonitord en dat begeleidende maatregelen worden overwogen om de vervanging van de betrokken voertuigen door modellen met een lagere uitstoot op termijn te bevorderen.

2.4 Personeel van de gezondheidssector

De **Raad** vestigt tevens de aandacht op de specifieke moeilijkheden waarmee het personeel van de gezondheidszorg kan worden geconfronteerd, met name werknemers die buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest woonachtig zijn. Gelet op de rekruteringsproblemen waarmee deze sector kampt en het grote aandeel werknemers dat niet in Brussel woont, kunnen de toegankelijkheidsvoorwaarden van de LEZ een bijkomende factor vormen die de aantrekkelijkheid van de Brusselse instellingen kan beïnvloeden.

⁹ [A-2026-008-RLBHG](#)

De **Raad** is dan ook van mening dat de impact van de voorgestelde aanpassingen voor het personeel van de gezondheidsinstellingen grondiger moet worden geanalyseerd en dat desgevallend maatregelen moeten worden bepaald om de mogelijk nadelige gevolgen van de regeling voor de aanwerving en het behoud van personeel in de gezondheidssector te beperken.

2.5 Beperking per huishouden

De **Raad** wijst erop dat de beperking van de jaarpas en de afwijkingen tot één voertuig per huishouden tot problemen zou kunnen leiden voor bepaalde vormen van collectieve of gedeelde woonvormen, met name voor woongemeenschappen, woongroepen of intergenerationele woongemeenschappen. In sommige situaties kunnen immers meerdere personen of leefeenheden met verschillende mobiliteitsbehoeften onder één adres wonen. Daarom vraagt de **Raad** aan de Regering om de gevolgen van deze beperking te onderzoeken in het licht van de diversiteit aan woonvormen in het Brussels gewest en om desgevallend de nodige aanpassingen door te voeren om onevenredige situaties te voorkomen.

2.6 Specifieke voertuigen van de lokale overheden

De **Raad** merkt op dat bepaalde voertuigen, die door lokale overheden worden ingezet, bijzondere kenmerken kunnen vertonen vanwege hun inrichting of hun inzet voor specifieke operationele opdrachten. Hij stelt vast dat, hoewel er voor bepaalde voertuigen afwijkingen bestaan, deze niet noodzakelijkerwijs alle specifieke voertuigen omvatten die door de lokale overheden worden gebruikt.

De **Raad** is evenwel van mening dat het zinvol zou zijn om te onderzoeken of bepaalde categorieën specifieke voertuigen van lokale overheden, die niet aan de huidige criteria voor deze afwijking voldoen, eveneens in aanmerking zouden kunnen worden genomen. Zo'n mogelijkheid zou met name kunnen worden overwogen wanneer er redelijkerwijs geen conform en gepast alternatief beschikbaar is of wanneer de vervroegde vervanging van het voertuig onevenredig hoge kosten met zich mee zou brengen.

De **Raad** vraagt dat deze mogelijkheid desgevallend wordt omkaderd door objectieve en transparante criteria en dat deze wordt beperkt tot voertuigen waarvoor een dergelijke afwijking daadwerkelijk gerechtvaardigd is, zonder dat dit een algemene vrijstelling inhoudt voor de wagenparken van de lokale overheden.

2.7 Besteding van de ontvangsten

De **Raad** merkt op dat het de bedoeling is om de inkomsten uit de nieuwe passen toe te wijzen aan het Klimaatfonds. Hoewel de **Raad** van mening is dat deze toewijzing in overeenstemming is met de doelstellingen van het Fonds, is hij niettemin van oordeel dat deze inkomsten opnieuw zouden moeten worden geïnvesteerd om de overgang naar minder vervuilende vervoerswijzen te versterken.

De **Raad** vraagt daarom dat een duidelijk omschreven deel van deze inkomsten wordt besteed aan de ontwikkeling en versterking van alternatieven voor de personenauto, met name actieve mobiliteit en collectief vervoer, evenals aan maatregelen die de toegankelijkheid ervan voor de meest kwetsbare huishoudens bevorderen. Tot slot benadrukt de **Raad** dat deze bestemming ten goede moet komen aan alle inwoners en niet beperkt mag blijven tot regelingen die uitsluitend ten goede komen aan huishoudens die over een eigen auto beschikken.