



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET ONTWERPBESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING TOT WIJZIGING VAN HET BESLUIT VAN 25 JANUARI 2018 BETREFFENDE HET INSTELLEN VAN EEN LAGE-EMISSIEZONE, MET HET OOG OP HET INVOEREN VAN MEER FLEXIBILITEIT VOOR MANTELZORGERS EN PERSONEN MET BEPERKTE MOBILITEIT**

<b>Aanvrager</b>	Kabinet van minister Alain Maron
<b>Verzoek ontvangen op</b>	14/06/2023
<b>Uiteenzettingen</b>	19/06/2023 Wijzigingen van de LEZ- en Brussel'Airbesluiten door Lucas Demuelenaere, kabinet Maron
<b>Bezorgde documenten</b>	PowerPoint-presentatie Nota aan de Regering Ontwerpbesluit tot wijziging van het besluit betreffende het instellen van een lage-emissiezone
<b>Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op</b>	18/09/2023

## Inleiding

1. De lage-emissiezone (LEZ) vormt een belangrijk element in het Brusselse duurzame mobiliteitsbeleid. Sinds de invoering ervan verbiedt deze maatregel geleidelijk het verkeer van de meest vervuilende voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Commissie juicht het bestaan van de LEZ toe en is het ermee eens dat de transitie soepel moet verlopen voor het bedrijfsleven en de arbeidswereld. Daarom moedigt ze investeringen in opleiding en sensibilisering aan om alle betrokken partijen te begeleiden bij deze transitie.
2. Om deze geleidelijke transitie naar een koolstofvrij vervoerssysteem te verzekeren, moet het openbaar vervoer bovendien toegankelijker en efficiënter worden, en de voetgangers- en fietsinfrastructuur moet sterker worden ontwikkeld. De alternatieven voor de auto moeten de minst bemiddelde Brusselaars die niet beschikken over de financiële middelen om een milieuvriendelijker voertuig te kopen, volwaardige en doeltreffende mobiliteitsoplossingen bieden, met name voor werknemers met onregelmatige werkuren, personen die gaan werken op moeilijk bereikbare plekken of die op meerdere plaatsen gaan werken, alsook gezinnen met een laag inkomen zonder bedrijfswagen die niet voldoende geld hebben om een nieuwe auto te kopen.
3. De Commissie is ook tevreden over de begeleidende maatregelen om de transitie naar minder vervuilende voertuigen te faciliteren. Met betrekking tot de uitbreiding van het aantal elektrische voertuigen, dringt de Commissie evenwel aan op het belang van laadinfrastructuur en -mogelijkheden (meer laadpalen, betere controle om te zorgen dat de parkeerplaatsen aan laadpalen niet worden gebruikt als goedkope of gratis parkeerplaatsen, mogelijkheid om een voertuig dichtbij de woonplaats op te laden, enz.).
4. Met betrekking tot de fietsinfrastructuur benadrukt de Commissie nogmaals de noodzaak van meer soorten parkeerplaatsen, beveiligd indien mogelijk.
5. Om deze transitie correct te doen verlopen dringt de Commissie erop aan dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zo snel mogelijk een brede en duidelijke communicatie op het getouw zet, rekening houdend met alle betrokken partijen. Ze benadrukt eveneens dat het belangrijk is de gemeenten te betrekken en te informeren. Deze communicatie moet continu en via alle mogelijke kanalen plaatsvinden.

## Betreffende de afwijking voor alle personen die houder zijn van een gehandicaptenparkeerkaart

6. De afwijkingen houden slechts rekening met de mobiliteit van autobezitters maar niet met personen die door derden worden vervoerd. Die zouden ook afwijkingen moeten kunnen krijgen (net zoals dat het geval is voor het parkeren). Dit blijft immers nadelig voor personen met beperkte mobiliteit die zich met verschillende voertuigen verplaatsen of die een beroep doen op derden om hen te vervoeren.

## Betreffende de indiening van een afwijking voor verschillende voertuigen aangepast voor het vervoer van personen met een handicap.

7. De Commissie verheugt zich over de uitbreiding van deze afwijking naar de mantelzorgers en ouders van een kind die niet in de hoofdverblijfplaats van het kind wonen. Kinderen met een handicap blijven vaak ten laste van hun ouders nadat ze de volwassen leeftijd hebben bereikt. De Commissie vraagt dat het criterium van minderjarigheid wordt geschrapt.

Ze vraagt zich echter af of het relevant is om het bewijs te baseren op de huisvesting van het kind bij de ouder. In het nieuwe besluit wordt het bewijs dat de ouder huisvesting verleent (artikel 1, 31ste en 32ste lid van het koninklijk besluit van 16 juli 1992) geleverd door een inschrijving - op vrijwillige basis - in het bevolkings- of vreemdelingenregister. Maar veel ouders zijn niet op de hoogte van deze mogelijkheid en ook gemeenten weten niet dat ouders over deze mogelijkheid beschikken. De Commissie stelt voor dat dit bewijs van huisvesting wordt vervangen door een geboorteakte omdat dit document de twee ouders van het kind vermeldt.

De Commissie vraagt dat deze afwijking betrekking heeft op alle voertuigen en niet slechts op de aangepaste voertuigen, omdat die laatste vandaag al een afwijking krijgen.

8. De Commissie benadrukt dat het besluit geen bepalingen bevat voor particuliere organisaties die vervoer verzorgen voor personen met beperkte mobiliteit. Ze stelt voor dat deze organisaties een afwijking kunnen krijgen of dat ze financiële steun kunnen krijgen om hun voertuigen aan te passen, zolang het openbaar vervoer personen met beperkte mobiliteit niet op een geschikte, vlotte en toegankelijke manier kan vervoeren.
9. De Commissie dringt erop aan dat rekening wordt gehouden met de digitale kloof en de toegankelijkheid van de diensten. Ze suggereert niet-digitale alternatieven (papier, fysiek loket, telefonisch loket, enz.), zowel voor een aanvraag van een afwijking of voor informatie.
10. Ze vraagt na te denken over de automatisering van de afwijking voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart (en/of begunstigden van toelagen voor personen met een handicap), om het niet-opnemen van rechten te vermijden, wat vooral personen in armoede treft.

## Betreffende de wijziging van de kalender voor de gemotoriseerde tweewielers (cc max. 50 cm<sup>3</sup>)

11. De Commissie betreurt het voorstel om de kalender voor de bromfietsen van categorie L1 en L2 aan te passen: de uiterste datum van 1 januari 2025 voor benzinemotoren (of LPG/CNG) (minimum Euronorm 5) wordt verplaatst naar 1 januari 2028 en het totaalverbod op benzine (of LPG/CNG) naar 2030.

12. Bovendien betreurt de Commissie dat deze maatregel al werd meegedeeld op de website van de Brusselse lage-emissiezone “lez.be”, nog voor deze officieel was goedgekeurd (cf. [Practical Page | Low Emission Zone \(lez.brussels\)](#)).
13. De Commissie herinnert aan de dramatische gevolgen van luchtvervuiling en met name die van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) op de Brusselse sterftcijfers (900 voortijdige overlijdens elk jaar voor 2020<sup>1</sup>) en de sociale kostprijs ervan<sup>2</sup> (1,6 miljard euro in 2018, ofwel gemiddeld 1.400 euro per Brusselaar<sup>3</sup>). Hoewel ze slechts een klein deel uitmaken van het aantal voertuigen dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rondrijdt, vormen bromfietsen en scooters die op benzine, diesel of gas rijden een grote bron van luchtvervuiling. De Commissie keurt dit uitstel af en onderstreept het belang om zo snel mogelijk af te stappen van de verbrandingsmotor. Ze benadrukt dat de actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers) de vervuilende uitstootgassen van deze voertuigen rechtstreeks inademen, omdat ze de weg met hen delen en/of er dicht bij stappen of rijden.
14. Naar het voorbeeld van Amsterdam vraagt de Commissie bovendien om vanaf 2024 een verbod in te stellen op nieuwe registraties van scooters en bromfietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met een Euronorm lager dan 5<sup>4</sup>.
15. De Commissie vraagt eveneens dat er wordt voorzien in financiële ondersteuning voor personen die daar behoefte aan hebben (bijvoorbeeld via een opname van de bromfietsen en scooters in de Brussel’Air premie).

## Formulering (gebruikte termen)

16. De Commissie stelt voor om in de Franse versie van de tekst de termen “personnes handicapées” te vervangen door “personnes en situation de handicap”.

---

<sup>1</sup> Andrieux J., Eggen M., Bouland C. État des connaissances sur les liens entre environnement et santé en Région

de Bruxelles-Capitale, Observatorium voor Gezondheid en Welzijn van Brussel-Hoofdstad, 2020

<sup>2</sup> “Kostprijs” van de sterfte, het verlies in werkdagen en het aantal hospitalisaties

<sup>3</sup> De Bruyn S., De Vries J., Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport – CE

Delft, oktober 2020.

<sup>4</sup> <https://www.amsterdam.nl/en/traffic-transport/low-emission-zone/information-per-vehicle/#h488d89c1-e64c-433a-b815-1c7a26c156d9>