

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

19 JANVIER 2016

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à l'instauration de zones de basses émissions permanentes en Région de Bruxelles-Capitale

RAPPORT

fait au nom de la commission de l'Environnement et de l'Énergie, chargée de la Conservation de la Nature, de la Politique de l'Eau et de la Propreté publique

par **M. Arnaud PINXTEREN (F)**

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : M. Ahmed El Ktibi, Mme Véronique Jamouille, M. Jacques Brotchi, Mme Viviane Teitelbaum, MM. Eric Bott, Pierre Kompany, Arnaud Pinxteren, Jef Van Damme, Mme Annemie Maes.

Membres suppléants : Mme Isabelle Emmery, MM. Marc-Jean Ghysels, Sevket Temiz, Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

Autres membres : M. René Coppens, Mmes Brigitte Grouwels, Martine Payfa.

Voir :

Document du Parlement :

A-107/1 – 2014/2015 : Proposition de résolution.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2015-2016

19 JANUARI 2016

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot invoering van permanente lage-emissiezones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie voor het Leefmilieu en de Energie, belast met het Natuurbehoud, het Waterbeleid en de Openbare Netheid

door **de heer Arnaud PINXTEREN (F)**

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heer Ahmed El Ktibi, mevr. Véronique Jamouille, de heer Jacques Brotchi, mevr. Viviane Teitelbaum, de heren Eric Bott, Pierre Kompany, Arnaud Pinxteren, Jef Van Damme, mevr. Annemie Maes.

Plaatsvervangers : mevr. Isabelle Emmery, de heren Marc-Jean Ghysels, Sevket Temiz, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel.

Andere leden : de heer René Coppens, mevr. Brigitte Grouwels, mevr. Martine Payfa.

Zie:

Stuk van het Parlement :

A-107/1 – 2014/2015 : Voorstel van resolutie.

I. Exposé introductif de Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, première coauteure de la proposition de résolution et de M. Jacques Brotchi, deuxième coauteur de la proposition de résolution

Mme Anne-Charlotte d'Ursel rappelle que le 14 mars 2011, une première proposition instaurant des zones de basses émissions avait été déposée. Elle était d'ailleurs cosignée par le FDF. Malheureusement, elle n'a jamais été mise à l'ordre du jour de la commission environnement. En réponse à une question écrite, la ministre de l'environnement de l'époque répondait en juillet 2012 que le gouvernement n'avait pas l'intention de mettre en place des zones de basses émissions permanentes.

En mai 2013, le CoBRACE introduisit la possibilité de mettre en place de telles zones. L'accord de majorité de juillet 2014 prévoyait la faculté d'instaurer une zone de basses émissions temporaire régionale, afin d'interdire, en cas de prévision d'un pic de pollution, la circulation des véhicules les plus polluants.

Au mois de février 2015, le MR intervenait dans la presse pour présenter son projet de zones de basses émissions permanentes. La ministre de l'environnement annonçait au mois de mars 2015 le démarrage d'un groupe de travail pour formuler des propositions sur le sujet. En octobre 2015, Mme Céline Fremault divulguait dans la presse qu'elle proposerait au gouvernement la mise en place d'un système d'écovignette menant à terme à une limitation des véhicules les plus polluants, et ce via un système en trois phases :

- en premier lieu, la vignette, dont la couleur dépendrait du taux de pollution émis par le véhicule, serait utilisée sur une base volontaire ;
- ensuite, la circulation des véhicules les plus polluants serait interdite en cas de pic de pollution ;
- enfin, des zones de basses émissions permanentes seraient créées, la couleur de la vignette déterminant quels véhicules peuvent y accéder.

Suite à cela, M. Rudi Vervoort annonçait quant à lui la mise en place de zones de basses émissions permanentes locales, en concertation avec les communes, ainsi que l'opérationnalisation d'une zone régionale de basses émissions temporaire.

La députée ajoute qu'en octobre 2015, Mme Céline Fremault réitérait sa volonté de travailler via un système d'écovignette et en décembre 2015, elle expliquait avoir donné instruction à son cabinet de rédiger une première

I. Inleidende uiteenzetting van mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie, en van de heer Jacques Brotchi, tweede mede-indiener van het voorstel van resolutie

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel herinnert eraan dat op 14 maart 2011 een eerste voorstel tot invoering van lage-uitstootzones ingediend werd. Dat was trouwens medeondertekend door de FDF-fractie. Spijtig genoeg is het nooit op de agenda van de commissie leefmilieu geplaatst. De toenmalige minister voor leefmilieu heeft op een schriftelijke vraag in juli 2012 geantwoord dat de regering geen plannen had om permanente lage-uitstootzones in te voeren.

In mei 2013 voorzag het BWLKE in de mogelijkheid om dergelijke zones in te voeren. Het meerderheidsakkoord van juli 2014 voorzag in de mogelijkheid om een tijdelijke gewestelijke lage-uitstootzone in te voeren om, in geval van een verontreinigingspiek, de meest vervuilende voertuigen uit het verkeer te weren.

In februari 2015 heeft de MR in de pers haar project voor permanente lage-uitstootzones toegelicht. De minister voor leefmilieu heeft in maart 2015 de start van een werkgroep aangekondigd die voorstellen ter zake zou moeten doen. In oktober 2015 heeft mevrouw Céline Fremault in de pers het nieuws verspreid dat zij aan de regering de invoering van een milieuvignet zou voorstellen om op termijn paal en perk te stellen aan de meest vervuilende voertuigen, via een drietrapssysteem:

- eerst zou het vignet, waarvan de kleur bepaald zou worden door de verontreinigingsgraad van het voertuig, op vrijwillige basis gebruikt worden;
- vervolgens zouden de meest vervuilende voertuigen tijdens verontreinigingspieken uit het verkeer geweerd worden;
- tot slot zouden er permanente lage-uitstootzones ingevoerd worden en de kleur van het vignet zou bepalen welke voertuigen binnen mogen.

Daarop heeft de heer Rudi Vervoort aangekondigd dat er lokale permanente lage-uitstootzones ingevoerd zouden worden in overleg met de gemeenten, alsook dat een tijdelijke gewestelijke lage-uitstootzone ingevoerd zou worden.

Het parlementslid voegt eraan toe dat mevrouw Céline Fremault in oktober 2015 opnieuw verklaard heeft dat zij een milieuvignet wenste in te voeren. In december 2015 heeft zij gezegd dat zij haar kabinet de instructie gegeven

note sur les systèmes similaires existant à l'étranger. Une présentation, conjointement avec le ministre de la mobilité et le ministre de la fiscalité, du dispositif retenu par le gouvernement est prévue. Les questions opérationnelles seraient alors étudiées en détail. Un marché public, pour étudier l'opérationnalisation du mécanisme, serait lancé courant 2016 pour mettre en place le système en 2017.

Ce dispositif d'écovignette doit servir d'instrument pour mettre en place les zones de basses émissions permanentes. Il y a donc une réflexion sur le périmètre et le caractère permanent ou temporaire de ces zones et leurs critères d'accès.

L'oratrice explique déjà avoir de sérieux doutes sur la mise en place de zones de basses émissions locales et sur leurs effets réels sur la santé des Bruxellois.

Le gouvernement a fait du chemin mais il reste des incertitudes. La volonté de la majorité de mettre en place des zones de basses émissions permanentes est-elle réelle ? Seule une zone à l'échelle de la Région serait pertinente pour la santé des Bruxellois.

Il faut également éviter la mise en place d'un système trop complexe pour quelques jours de pic de pollution par an. Ensuite, les mini-zones risquent d'être mal comprises par les habitants et les visiteurs. De telles zones, si elles voyaient le jour, devraient être établies sur base d'une cartographie reprenant les zones les plus polluées de la Région.

Le groupe MR se positionne pour un dispositif permanent. Pour la majorité, c'est moins clair vu la discordance entre l'accord de gouvernement et les déclarations de la ministre. Quel est le scénario prévu ? Se lancer dans une formule temporaire n'aura pas les effets espérés et sa mise en œuvre sera extrêmement complexe. Opter pour une formule changeante risque de brouiller la compréhension du public. Les contrôles seraient également plus difficiles à organiser.

La commissaire estime qu'une zone permanente clarifie le message et apporte de la stabilité. Elle mentionne également que 200 villes européennes ont franchi le pas. Pourquoi Bruxelles ne le ferait pas ?

M. Jacques Brotchi insiste sur l'importance du sujet au niveau de la santé des Bruxellois.

had om een eerste nota over bestaande soortgelijke regelingen in het buitenland op te stellen. Er komt een toelichting, samen met de minister voor mobiliteit en de minister voor fiscaliteit, over de maatregelen van de regering. De operationele kwesties zouden dan in detail bestudeerd worden. Een overheidsopdracht om de praktische invoering van de regeling onder de loep te nemen, zou in de loop van 2016 uitgeschreven worden en de regeling zou in 2017 het licht moeten zien.

Het milieuvignet moet dienen om de permanente lage-uitstootzones in te voeren. Er wordt dus nagedacht over de perimeter, het permanente of tijdelijke karakter van die zones en over de criteria voor de toegang ertoe.

De spreekster legt uit dat ze al ernstige twijfels heeft over de invoering van lokale lage-uitstootzones en de reële gevolgen ervan voor de gezondheid van de Brusselaars.

De regering heeft een stukje weg afgelegd, maar er blijven onzekerheden. Wil de meerderheid wel echt permanente lage-uitstootzones invoeren? Enkel een zone die het hele Gewest bestrijkt, zou relevant zijn voor de gezondheid van de Brusselaars.

Men moet ook vermijden om een te complex systeem in te voeren voor enkele vervuilingsspiekdagen per jaar. Vervolgens bestaat het gevaar dat de minizones niet goed begrepen worden door de bewoners en de bezoekers. Als dergelijke zones zouden worden ingevoerd, zouden ze moeten worden vastgesteld op basis van een cartografie die de meest verontreinigde zones van het Gewest in kaart brengt.

De MR-fractie is voorstander voor een permanente regeling. Voor de meerderheid zijn de zaken minder duidelijk, gelet op het verschil tussen het regeerakkoord en de verklaringen van de minister. Hoe ziet het uitgestippelde scenario eruit? Een tijdelijke regeling zal niet de verhoopte gevolgen hebben en de invoering ervan zal uiterst complex zijn. Als men voor een veranderlijke formule kiest, bestaat het gevaar dat de bevolking een en ander niet goed begrijpt. De controles zouden eveneens moeilijker te organiseren zijn.

Het commissielid is van oordeel dat een permanente zone een duidelijke boodschap is en voor stabiliteit zorgt. Ze wijst er eveneens op dat 200 Europese steden de stap hebben gezet. Waarom zou Brussel dat niet doen?

De heer Jacques Brotchi benadrukt het belang van de kwestie voor de gezondheid van de Brusselaars.

II. Discussion générale

M. Éric Bott explique que le groupe Défi défend l'idée d'un système de zones de basses émissions permanentes depuis 2002. Un tel mécanisme ne représente d'ailleurs pas de coûts de mise en œuvre élevés. L'initiative de la pastille bleue, pour empêcher les véhicules polluants de circuler dans certaines zones ou en prévision des pics de pollution, avait été adoptée lors de la législature 1999-2004, sous l'impulsion du ministre Didier Gosuin. Cette mesure a ensuite été enterrée par la législature suivante. Instaurer une telle zone sur une base régionale nous offre souplesse et efficacité.

Le gouvernement s'est engagé, afin de respecter les normes de qualité de l'air, à mettre en place une zone de basses émissions régionale visant à interdire les véhicules les plus polluants en cas de pic de pollution. Une réflexion sur la fiscalité automobile a également été initiée par le gouvernement. Étant donné ces éléments, la proposition de résolution est sans objet et le groupe Défi votera contre.

Pour Mme Liesbeth Dhaene, l'intention du gouvernement de mettre sur pieds une zone de basses émissions seulement en cas de pic de pollution est insuffisante pour diminuer la pollution de l'air. Il faut se réjouir de l'intention de la ministre de mettre en place une zone permanente. Il subsiste cependant des doutes sur la date et les modalités d'exécution. Le peu que nous en sachions, notamment sur d'éventuelles zones temporaires, n'est pas rassurant. La proposition du groupe MR est équilibrée. Des points pertinents y sont repris comme la santé des Bruxellois, le fossé entre riches et pauvres, l'impact sur le commerce et les exemples étrangers. Le groupe N-VA n'a donc aucune remarque sur celle-ci.

Selon M. Pierre Kompany, la mise en place d'une zone de basses émissions est l'un des outils les plus pertinents pour améliorer la qualité de l'air. Le gouvernement agit déjà. Mme Céline Fremault nous a déjà expliqué en détail l'état d'avancement de ce dossier. L'instauration de telles zones est d'ailleurs prévue dans le CoBRACE et dans le plan air climat énergie.

Du temps est nécessaire. Il faut faire des choix entre différentes modalités et tenir compte des conséquences économiques. Le gouvernement fera cet arbitrage. Vu le travail déjà mené en la matière, il n'y a pas de raison de soutenir un texte qui demande au gouvernement d'aborder un sujet sur lequel il travaille déjà. D'ailleurs, cette proposition ne va pas plus loin que ce que la ministre a déjà expliqué.

Mme Véronique Jamouille explique qu'elle rejoint les inquiétudes des auteurs sur l'état de la qualité de l'air à Bruxelles, ainsi que sur la nécessité d'adopter des

II. Algemene besprekking

De heer Eric Bott legt uit dat de DéFI-fractie het idee van een regeling met permanente lage-uitstootzones sinds 2002 verdedigt. Het zou trouwens niet veel kosten om zo'n regeling in te voeren. Het initiatief met de blauwe klever, dat ertoe strekt te beletten dat vervuilende voertuigen in bepaalde zones rijden en vervuilingsspieken te voorkomen, werd aangenomen tijdens de zittingsperiode 1999-2004 onder impuls van minister Didier Gosuin. Die maatregel werd vervolgens begraven tijdens de daaropvolgende zittingsperiode. De invoering van een dergelijke zone in het hele Gewest zorgt voor soepelheid en efficiëntie.

Om de luchtkwaliteitsnormen na te leven, heeft de regering zich ertoe verbonden een gewestelijke lage-uitstootzone in te voeren om bij vervuilingsspieken de meest vervuilende voertuigen uit het verkeer te weren. De regering is ook begonnen met een denkoefening over de autofiscaliteit. Gelet op die elementen, is het voorstel van resolutie doelloos en zal de DéFI-fractie het niet steunen.

Volgens mevrouw Liesbeth Dhaene is het voornemen van de regering om enkel bij vervuilingsspieken een lage-uitstootzone in te voeren onvoldoende om de luchtverontreiniging te verminderen. Het plan van de minister om een permanente zone in te voeren is goed nieuws. Er blijft evenwel twijfel over de datum en de uitvoeringsregels. Het weinige dat we ervan weten, onder meer over eventuele tijdelijke zones, is niet geruststellend. Het voorstel van de MR-fractie is evenwichtig. Het bevat relevante punten zoals de gezondheid van de Brusselaars, de kloof tussen rijken en armen, de impact op de handel en de voorbeelden in het buitenland. De N-VA-fractie heeft er dus geen opmerking over.

Volgens de heer Pierre Kompany is de invoering van een lage-uitstootzone een van de meest aangewezen instrumenten om de luchtkwaliteit te verbeteren. De regering maakt er al werk van. Mevrouw Céline Fremault heeft de stand van het dossier in detail toegelicht. De invoering van dergelijke zones staat trouwens in het BWLKE en in het lucht-klimaat-energieplan.

Dat vergt tijd. Men moet keuzes maken tussen verschillende mogelijkheden en rekening houden met de economische gevolgen. De regering zal die knoop moeten doorhakken. Gelet op het werk dat ter zake al is geleverd, is er geen reden om een tekst te steunen die de regering verzoekt om een kwestie aan te snijden waarmee ze al bezig is. Dit voorstel gaat trouwens niet verder dan hetgeen de minister al heeft uitgelegd.

Mevrouw Véronique Jamouille zegt dat ze de bekommernissen van de indieners onderschrijft wat betreft de luchtkwaliteit in Brussel, alsook wat betreft de

mesures structurelles pour améliorer celle-ci. Cette proposition suscite néanmoins plusieurs remarques.

On parle de zones de taille importante et de centres névralgiques, alors qu'une étude serait nécessaire pour en mesurer les impacts. Que va-t-on recouvrir ? Vu le sort réservé par le fédéral au RER et le désinvestissement dans le secteur du rail, qu'en est-il des navetteurs ?

Il y a également un manque de cohérence au niveau des véhicules concernés par la proposition. On veut toucher les véhicules dont la norme est inférieure à la catégorie Euro 3, alors que l'on sait que pour un véhicule diesel, seul un filtre à particule, obligatoire depuis la norme Euro 5, permet un réel gain au niveau des émissions de particules fines. La proposition concerne également tous les carburants et non seulement le diesel qui pose le plus de problème au niveau de la santé et des particules.

La députée doute également de l'absence d'effet discriminatoire d'un tel système. La proposition ne démontre pas que les ménages les moins nantis disposent de véhicules aussi récents que les autres.

Le gouvernement travaille à la mise en place de zones permanentes. Cependant, les mesures les plus structurelles qui seront à prendre touchent à la fiscalité automobile. Dans ce cadre, une réflexion particulière devra être menée sur le diesel, quelles que soient les normes d'émission.

Mme Annemie Maes explique que chaque année, 370.000 personnes meurent prématurément en Europe en raison de l'inhalation de particules fines. Nous devons agir urgentement. Certaines mesures ont déjà été prises dans le passé mais nous constatons qu'elles ont trop peu d'impact. Les mesures effectuées démontrent une légère amélioration de la qualité de l'air mais c'est clairement insuffisant pour atteindre les objectifs européens.

L'accord de gouvernement prévoit une amélioration sensible de la qualité de l'air et souhaite mettre fin aux procédures d'infraction intentées par la Commission européenne contre notre pays. La mise en place d'une zone de basses émissions n'est prévue qu'en cas de pic de pollution. Au cours de son interpellation sur le sujet, la ministre n'avait pas encore de réponse sur la nature et la forme que prendraient les zones de basses émissions permanentes. Nous ne connaissons donc pas les intentions du gouvernement.

Il n'y avait pas plus de précisions dans le projet du plan air climat énergie qui prévoit la mise en place de zones de basses émissions locales en concertation avec les communes.

noodzaak om structurele maatregelen aan te nemen om die te verbeteren. Dit voorstel lokt echter verschillende opmerkingen uit.

Er is sprake van grote zones en van knooppunten, maar er zou een studie moeten worden gemaakt om de impact daarvan in te schatten. Waarover gaat het? En wat met de pendelaars als men weet welk lot de federale overheid heeft voorbehouden voor het GEN en men ziet dat de investeringen in het spoor teruglopen?

Er is ook een gebrek aan coherentie wat de in het voorstel geviseerde voertuigen betreft. Men spitst zich toe op de voertuigen lager dan de Euro 3-norm terwijl men weet dat, voor een dieselvoertuig, alleen een roetfilter, die verplicht is sedert de Euro 5-norm, de uitstoot van fijne stofdeeltjes werkelijk terugdringt. Het voorstel heeft ook betrekking op alle brandstoffen en niet alleen op diesel, die voor de grootste problemen zorgt inzake gezondheid en stofdeeltjes.

De volksvertegenwoordiger is ook beducht voor het gebrek aan discriminerend effect van een dergelijk systeem. Het voorstel toont niet aan dat de minst begoede gezinnen over voertuigen beschikken die even recent zijn als de andere.

De regering werkt aan de invoering van permanente zones. De meest structurele maatregelen die moeten worden genomen, hebben evenwel betrekking op de autofiscaliteit. In dat kader zal er een specifieke denkoefening moeten worden gemaakt over de dieselvoertuigen, ongeacht de uitstootnormen.

Mevrouw Annemie Maes zegt dat er elk jaar 370.000 mensen voortijdig sterven in Europa wegens het inademen van fijne stofdeeltjes. Er moet dringend worden opgetreden. Er zijn in het verleden al maatregelen genomen maar wij stellen vast dat ze veel te weinig impact hebben. De genomen maatregelen verbeteren de luchtkwaliteit lichtjes maar niet voldoende om de Europese doelstellingen te bereiken.

Het regeerakkoord voorziet in een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit en wil een einde maken aan de inbreukprocedures die de Europese Commissie tegen ons land heeft ingesteld. De invoering van een lage-uitstootzone is slechts gepland in geval van vervuilingsspiek. Tijdens haar interpellatie over die kwestie, had de minister nog geen idee van de aard en de vorm van die permanente lage-uitstootzones. Wij kennen de bedoelingen van de regering dus niet.

Er stonden ook geen precisering in het ontwerp van lucht-, klimaat- en energieplan, dat voorziet in de invoering van plaatselijke lage-uitstootzones, in overleg met de gemeenten.

La commissaire regrette d'ailleurs l'absence, pendant cette discussion, de membres du gouvernement ou de membres de leur cabinet, afin d'avoir des précisions sur leurs intentions.

Elle se préoccupe également de la manière dont ces zones vont être instaurées. On parle de moteur des véhicules. Cela a ses inconvénients car les voitures continuent ainsi à accaparer la ville. Ce sujet doit aussi être abordé sous l'angle de la mobilité. En outre, se baser sur les normes Euro est hasardeux, vu le scandale VW et les pratiques frauduleuses du secteur.

À Paris, les véhicules Euro 1 seront interdits à la circulation de 8h00 à 20h00 à partir du 1er juillet 2016. De 2017 à 2020, cette interdiction s'étendra progressivement aux véhicules en-dessous de la norme Euro 5.

En Suède, dans certaines villes comme Stockholm ou Göteborg, les véhicules inférieurs à la catégorie Euro 6 ne seront plus admis à partir de 2020.

À Berlin, seuls les véhicules diesel au-delà de la norme Euro 4, ou de la norme Euro 3 mais équipés d'un filtre à particule, peuvent encore circuler.

Au vu de tous ces exemples, Bruxelles a pris beaucoup de retard en la matière.

L'oratrice ajoute qu'une autre manière de procéder consiste à diminuer drastiquement le nombre d'automobiles dans certains quartiers. Les avantages sont legion, notamment vis-à-vis de la place libérée pour les transports en commun.

À propos de l'évaluation du plan pour les pics de pollution, il apparaît que la collaboration avec les communes laisse à désirer. Trop de dérogations sont en effet accordées. Si de telles exceptions étaient accordées pour les zones d'émissions basses, la mesure serait inutile. Il faut centraliser l'octroi de ces dérogations.

Dans la pratique, il vaut mieux opter pour un système reconnaissant automatiquement les numéros de plaque d'immatriculation via des caméras plutôt que de déléguer à la police les contrôles. Les coûts en seraient moindres et le système pourrait également être utilisé pour établir une taxe zonale. En cas de pic sévère, des mesures urgentes seraient plus faciles à mettre en place.

Elle précise enfin que malgré toutes ses réflexions et remarques, elle soutiendra la proposition de résolution.

M. Arnaud Pinxteren explique que la pollution de l'air touche les publics les plus fragilisés. Des citoyens

Het commissielid betreurt voorts dat de leden van de regering of van hun kabinet niet aanwezig zijn tijdens de besprekking teneinde meer uitleg te kunnen verstrekken over hun bedoelingen.

Zij maakt zich ook zorgen over de manier waarop die zones zullen worden ingevoerd. Er is sprake van de motor van de voertuigen. Dat heeft nadelen, want de voertuigen blijven aldus de stad opeisen. Die kwestie moet ook worden bekeken vanuit de hoek van de mobiliteit. Het is gevaarlijk om zich te baseren op de Europese normen, gelet op het schandaal met Volkswagen en de snoemelpraktijken in de sector.

In Parijs mogen de voertuigen Euro 1 vanaf 1 juli 2016 niet meer op de baan tussen 8.00 uur en 22.00 uur. Tussen 2017 tot 2020 zal dat verbod geleidelijk uitgebreid worden tot de voertuigen lager dan de Euro 5-norm.

In Zweden mogen vanaf 2020 de voertuigen lager dan de Euro 6-norm in sommige steden zoals Stockholm of Göteborg niet meer in het verkeer.

In Berlijn mogen alleen dieselvoertuigen boven de Euro 4-norm of boven de Euro 3-norm maar uitgerust met een roetfilter nog op de baan.

Gelet op al die voorbeelden, heeft Brussel ter zake heel wat achterstand opgelopen.

De spreekster voegt eraan toe dat een andere manier ervan bestaat het aantal voertuigen in sommige buurten drastisch te verminderen. De voordelen zijn legio, inzonderheid gelet op de ruimte die dan vrijkomt voor het openbaar vervoer.

In het kader van de evaluatie van het plan voor de vervuilingspieken blijkt dat de samenwerking met de gemeenten te wensen overlaat. Er worden immers te veel afwijkingen toegestaan. Als dergelijke uitzonderingen werden toegestaan voor de lage-uitstootzones, zou de maatregel zinloos zijn. Die toekenning van die afwijkingen moet worden gecentraliseerd.

In de praktijk moet worden geopteerd voor een systeem van automatische nummerplaatherkenning via camera's eerder dan voor controles door de politie. De kosten zouden lager uitvallen en het systeem zou ook kunnen worden gebruikt om een zonale heffing in te voeren. In geval van hoge pieken zou het makkelijker zijn om dringende maatregelen te nemen.

De spreekster zegt ten slotte dat zij, ondanks al haar bedenkingen en opmerkingen, het voorstel van resolutie toch zal steunen.

De heer Arnaud Pinxteren legt uit dat de luchtverontreiniging de meest achtergestelde

s'organisent pour dénoncer cette question. Il n'est pourtant pas simple d'aborder ce problème.

Lors de la législature précédente, l'hypothèse et la pertinence de la mise en place éventuelle d'une zone de basses émissions sur l'ensemble de la Région avait été étudiée. Malheureusement, l'étude a conclu à un impact limité en termes de qualité de l'air et de mobilité. Par contre, l'impact économique était très important.

Le gouvernement s'est alors rabattu sur la possibilité d'avoir plusieurs zones de basses émissions permanentes, option d'ailleurs prévue par le CoBRACE. Le plan air climat énergie n'est pas encore adopté dans sa version définitive, mais sa version provisoire prévoit en cas de pic de pollution de réfléchir à la mise en place d'un système de basses émissions temporaire. Il estime aussi que prévoir un tel système pour quelques jours par an serait absurde.

Pour l'instant, en l'absence de texte définitif, toute forme d'encouragement du gouvernement est la bienvenue.

Deux points d'attention doivent néanmoins être signalés vis-à-vis de la proposition de résolution. D'une part, il faut tenir compte de l'effet report en marge des zones de basses émissions. D'autre part, il faut examiner les effets sociaux de l'instauration de telles zones. Le texte proposé prévoit un monitoring environnemental et de mobilité. L'amendement n°6 prévoit d'y intégrer une dimension sociale, afin de permettre des mesures d'ajustement et d'accompagnement. Il s'agit de bien veiller à un équilibre au niveau social et économique.

Ensuite, cette proposition ne résoudra pas à elle seule le problème de la pollution de l'air à Bruxelles. D'autres leviers, parfois plus sensibles, devront être actionnés. Pensons notamment à la mise en œuvre du plan Iris II qui vise à réduire la pression automobile en Région bruxelloise. Il faut également un plan de stationnement diminuant le nombre de places à destination, et ce afin de rendre les déplacements automobiles moins attractifs.

Les derniers rebondissements en matière de rénovation des tunnels ne sont guère rassurants : on s'apprête à investir des dizaines de millions d'euros pour entretenir des aspirateurs à voiture, alors que la qualité de l'air ne passera que par une réduction de la circulation automobile.

La proposition de résolution participe à cette réflexion plus large. Elle va dans le bon sens et il la soutiendra.

bevolkingsgroepen treft. Burgers organiseren zich om die kwestie aan de kaak te stellen. Het is echter niet eenvoudig om dat probleem aan te pakken.

Tijdens de vorige zittingsperiode, zijn de mogelijkheid en de pertinentie onderzocht van de eventuele invoering van een lage-uitstootzone voor heel het Gewest. Spijtig genoeg, heeft het onderzoek geconcludeerd dat er maar een beperkte impact zou zijn op het vlak van luchtkwaliteit en mobiliteit. De economische impact daarentegen zou zeer groot zijn.

De regering heeft zich dan toegespitst op de mogelijkheid van verschillende permanente lage-uitstootzones. Die optie maakt trouwens deel uit van het BWLKE. Het lucht-, klimaat- en energieplan is nog niet definitief goedgekeurd, maar de voorlopige versie ervan voorziet dat, in geval van een verontreinigingspiek, moet nagedacht worden over de invoering van een tijdelijke uitstootzone. Het plan bepaalt ook dat een dergelijk systeem voor enkele dagen per jaar absurd zou zijn.

Thans is elke vorm van aanmoediging van de regering, bij gebrek aan een definitieve tekst, welkom.

Er moeten echter twee opmerkingen gemaakt worden over het voorstel van resolutie. Enerzijds moet rekening gehouden worden met het uitsteleffect in de marge van de lage-uitstootzones. Anderzijds moeten de sociale gevolgen van de invoering van dergelijke zones bekeken worden. De voorgestelde tekst voorziet in een milieu- en mobiliteitsmonitoring. Amendement nr. 6 bepaalt dat men rekening moet houden met de sociale aspecten om aanpassingen en begeleidingsmaatregelen mogelijk te maken. Men moet zorgen voor evenwicht op sociaal en economisch vlak.

Dit voorstel zal tot slot niet alleen het probleem van de luchtvervuiling in Brussel oplossen. Andere hefbomen, die vaak groter zijn, zullen geactiveerd moeten worden. Wij denken bijvoorbeeld aan de uitvoering van Irisplan II dat de druk van het autoverkeer in het Brussels Gewest wil verminderen. Er is ook nood aan een parkeerbeleid dat het aantal plaatsen ter bestemming vermindert om de verplaatsingen met de wagen minder aantrekkelijk te maken.

De jongste bokkesprongen inzake renovatie van de tunnels stellen zeker niet gerust: men is van plan om tientallen miljoenen euro te investeren voor het onderhoud ervan maar aldus blijft men auto's aantrekken, terwijl de luchtkwaliteit enkel verbeterd kan worden door een vermindering van het autoverkeer.

Het voorstel van de resolutie draagt bij tot die ruimere denkoefening. Het gaat in de goede richting en de spreker zal het steunen.

M. Jef Van Damme regrette également l'absence de la ministre de l'environnement ou d'un membre de son cabinet, au cours d'une discussion de cette importance.

Si des études ont été menées au cours de la législature précédente, aucune mesure concrète n'en est ressortie. Aucune mesure ne fut prise non plus en matière de fiscalité automobile, alors que cela pourrait avoir un impact important en matière d'émissions.

L'autosolisme est responsable d'une grande partie des émissions de gaz à effet de serre. N'oublions cependant pas que la cause première est le chauffage. Isolation et diminution de la consommation d'énergie doivent aussi être abordées.

Le sp.a est partisan de mesures contraignantes pour améliorer la qualité de l'air à Bruxelles. La circulation automobile y joue un rôle important et l'accord de gouvernement prévoit d'ailleurs plusieurs mesures qui, malheureusement, ne sont pas encore exécutées. Cette proposition de résolution n'est pas parfaite mais va dans la bonne direction, alors que nous n'avons pas de mesures concrètes de la part du gouvernement, situation agaçante après un an et demi de législature. Aujourd'hui, on annonce encore des études et non des mesures concrètes. La patience du député et celle du sp.a ont leurs limites. Il s'abstiendra donc sur cette proposition de résolution, afin d'envoyer un signal au gouvernement.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel explique que certains des amendements déposés contiennent des réponses aux questions que se pose la majorité. Le cdH et Défi sont partisans de zones de basses émissions mais voteront contre la proposition parce que le gouvernement aurait déjà pris une décision. Qu'en est-elle alors ? Réfléchir à la mise en place d'un tel système constitue-t-il réellement une décision ? Les craintes exprimées par Mme Véronique Jamouille au niveau social vont pouvoir être apaisées par l'amendement n°6.

En outre, les normes Euro reprises dans le texte n'y sont mentionnées qu'à titre exemplatif et non obligatoire. Le texte propose de se baser sur des études permettant de fixer les normes. Elle attend également beaucoup d'une éco-fiscalité intelligente.

De heer Jef Van Damme betreurt eveneens de afwezigheid van de minister van leefmilieu of een lid van haar kabinet tijdens zo'n belangrijke besprekking.

Tijdens de vorige zittingsperiode, werden er studies uitgevoerd, maar daaruit is geen enkele concrete maatregel voortgekomen. Er werd evenmin een maatregel op het gebied van autofiscaliteit getroffen, hoewel dat een grote impact op de emissies zou kunnen hebben.

Het autosolisme is verantwoordelijk voor een groot deel van de broeikasgasemissies. We mogen evenwel niet vergeten dat verwarming de hoofdoorzaak is. Isolatie en vermindering van het energieverbruik moeten ook besproken worden.

De sp.a is voorstander van dwingende maatregelen om de luchtkwaliteit in Brussel te verbeteren. Het autoverkeer speelt daarbij een belangrijke rol en het regeerakkoord voorziet trouwens in verschillende maatregelen, die jammer genoeg nog niet uitgevoerd worden. Het voorstel van resolutie is niet perfect, maar gaat in de goede richting, terwijl we geen concrete maatregelen vanwege de regering hebben. Dat is een ergerlijke situatie na anderhalf jaar zittingsperiode. Vandaag kondigt men weer studies, maar geen concrete maatregelen aan. Er zijn grenzen aan het geduld van de volksvertegenwoordiger en de sp.a. De spreker zal zich dus onthouden bij de stemming over het voorstel van resolutie om de regering een signaal te sturen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel legt uit dat sommige van de ingediende amendementen antwoorden bevatten op de vragen die de meerderheid zich stelt. De cdH en DéFI zijn voorstander van lage-uitstootzones, maar ze zullen tegen het voorstel stemmen, omdat de regering al een beslissing zou hebben genomen. Welke beslissing dan? Nadrukken over de invoering van een dergelijk systeem is dat wel een beslissing? Amendement nr. 6 zal mevrouw Véronique Jamouille, die zich zorgen maakt over de sociale gevolgen, kunnen geruststellen.

Bovendien worden de Euro-normen in de tekst enkel als voorbeeld en niet als verplichting vermeld. De tekst stelt voor om zich te baseren op studies die het mogelijk maken om normen vast te stellen. De spreekster verwacht eveneens veel van een slimme milieufiscaliteit.

III. Discussion des des considérants et des tirets du dispositif de la proposition de résolution

Considérants

Les considérants n'appellent pas de commentaire particulier.

Vote

Les considérants sont rejetés par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

Dispositif

Mme Annemie Maes explique que les amendements 1 à 5 sont retirés par leurs auteurs. Elle explique néanmoins sa démarche visant à clarifier le texte, notamment vis-à-vis des normes Euro dans le cadre du dieselgate. Il faut être clair sur les objectifs et ne pas oublier que la situation bruxelloise n'est pas toujours comparable avec d'autres grandes villes. Les précisions voulues par les amendements peuvent également survenir à un stade ultérieur.

Elle attire néanmoins l'attention de ses collègues sur l'amendement n°4 qui, en fait, est une correction de traduction de la version néerlandaise du texte (assentiment).

M. Arnaud Pinxteren présente l'amendement n°6 qui consiste à ajouter, au douzième tiret du dispositif, une dimension sociale au monitoring prévu en matière environnementale et de mobilité. Il s'agit également de prévoir des mesures d'accompagnement qui seraient requises à la suite de ces analyses.

Vote

L'amendement n°6 est rejeté par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

Vote sur l'ensemble du dispositif

Le dispositif est rejeté par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

III. Besprekking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte van het voorstel van resolutie

Consideransen

De consideransen lokken geen bijzondere commentaar uit.

Stemming

De consideransen worden verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Verzoekend gedeelte

Mevrouw Annemie Maes legt uit dat de amendementen 1 tot 5 door de indieners worden ingetrokken. Ze geeft evenwel toelichting bij haar initiatief om de tekst duidelijker te maken, inzonderheid wat betreft de Euro-normen in het kader van de dieselgate. Er moet duidelijkheid zijn over de doelstellingen en we mogen niet vergeten dat de toestand in Brussel niet altijd vergelijkbaar is met die in andere grote steden. De preciseringen waartoe de amendementen strekken, kunnen ook in een latere fase aan bod komen.

Ze vestigt niettemin de aandacht van haar collega's op amendement nr. 4 dat een vertaalfout in de Nederlandse versie van tekst wil rechtzetten. (Instemming)

De heer Arnaud Pinxteren licht amendement nr. 6 toe, dat ertoe strekt om, in het twaalfde streepje van het verzoekend gedeelte, te zorgen voor een sociale dimensie bij de geplande monitoring inzake leefmilieu en mobiliteit. Het is ook de bedoeling om te voorzien in flankerende maatregelen die vereist zouden zijn ingevolge die analyses.

Stemming

Amendement nr. 6 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Stemming over het geheel van het verzoekend gedeelte

Het verzoekend gedeelte wordt verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

L'ensemble de la proposition de résolution est rejeté par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteur;

Arnaud PINXTEREN

La Présidente,

Viviane TEITELBAUM

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur;

Arnaud PINXTEREN

De Voorzitter;

Viviane TEITELBAUM

V. Amendements

N° 1 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN)

Dispositif

Au 3^{ème} tiret du dispositif, ajouter in fine les mots suivants:

«afin d'exclure le plus rapidement possible les véhicules diesel Euro 4 et Euro 3 rétrofit et les véhicules essence Euro 1 des zones les plus vulnérables de la Région, entre 8 heures et 20 heures, ainsi que les véhicules diesel Euro 6 et les véhicules essence Euro 3 d'ici 2020».

JUSTIFICATION

À compter de 2016, il est interdit à tous les véhicules les plus anciens et les plus polluants (y compris les voitures particulières et les motos Euro 1) de rouler dans Paris en journée, entre 8 heures et 20 heures – ainsi que le week-end pour les camions et les autobus. Entre 2017 et 2020, les catégories de véhicules Euro 2, 3 et 4 seront aussi interdites progressivement. À partir de 2020, toutes les voitures diesel et tous les camions et autobus diesel seront également exclus de la ville.

En Suède (à Stockholm, Göteborg et dans d'autres villes), toutes les voitures Euro 5 ou d'une norme Euro inférieure seront interdites à partir de 2020. Depuis janvier 2010, seules les voitures diesel Euro 4 (ou Euro 3 équipées d'un filtre à particules) peuvent encore circuler dans le centre de Berlin.

Sur le plan international, Bruxelles accuse dès lors du retard dans l'instauration de zones basses émissions. Un calendrier ambitieux s'impose dès lors, afin d'améliorer rapidement la qualité de l'air.

N° 2 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN)

Dispositif

Au 4^{ème} tiret du dispositif, ajouter in fine les mots suivants :

«L'attribution de régimes d'exception est une compétence exclusivement régionale.».

JUSTIFICATION

L'évaluation du plan «pics de pollution» a clairement révélé qu'il n'est pas toujours aisé de collaborer avec les communes, notamment parce qu'elles accordent trop facilement des exemptions. Actuellement, en phase 2 du plan «pics de pollution», les communes sont responsables pour l'attribution d'exemptions à la circulation alternée. Si les communes sont également compétentes pour l'attribution d'exemptions aux zones basses émissions, nous craignons qu'elles ne sapent l'interdiction de circuler en accordant des exemptions en masse. C'est pourquoi nous suggérons de centraliser ce privilège au niveau de la Région.

V. Amendementen

Nr. 1 (van mevrouw Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN)

Verzoekend gedeelte

Aan het slot van het 3^{de} streepje van het verzoekend gedeelte, de volgende woorden toe te voegen :

«teneinde zo snel mogelijk dieselvoertuigen Euro 4 of Euro 3 retrofit en benzinevoertuigen Euro 1 uit de meest kwetsbare zones van het Gewest te weren tussen 8u en 20u en tegen 2020 dieselvoertuigen Euro 6 en benzinevoertuigen Euro 3.».

VERANTWOORDING

In Parijs wordt vanaf 2016 alle oudste en meest vervuilende voertuigen (ook personenwagens, motorrijwielen — Euro 1) verboden om Parijs binnen te rijden overdag tussen 8u en 20u — ook in het weekend voor vrachtwagens en bussen. Tussen 2017 en 2020 worden de categorieën voertuigen met euronorm 2, 3 en 4 ook geleidelijk verboden. Vanaf 2020 worden alle dieselwagens, dieselvrachtwagens en —bussen uit de stad geweerd. In Zweden (Stockholm, Göteborg e.a. steden) worden vanaf 2020 wagens met Euronorm 5 of lager geweerd. In de Berlijnse binnenstad mogen sinds januari 2010 enkel nog diesewagens die voldoen aan euronorm 4 (of euronorm 3 met roetfilter) rijden. Brussel loopt internationaal gezien dus achter wat betreft het invoeren van lage-emissiezones. Een ambitieuze timing is dan ook noodzakelijk om de luchtkwaliteit snel te verbeteren.

Nr. 2 (van mevrouw Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN)

Verzoekend gedeelte

Aan het slot van het 4^{de} streepje van het verzoekend gedeelte, de volgende woorden toe te voegen :

«Het toekennen van uitzonderingsstelsels is een louter gewestelijke aangelegenheid.».

VERANTWOORDING

In de evaluatie van het pollutiepiekplan kwam duidelijk naar voor dat de samenwerking met de gemeenten niet altijd vlot liep, onder andere doordat ze te gemakkelijk vrijstellingen toekenden. Nu zijn in fase 2 van het pollutiepiekplan de gemeenten verantwoordelijk voor de toekenning van uitzonderingen op het alternender rijden. We vrezen dat — indien de gemeenten ook verantwoordelijk worden voor het toekennen van uitzonderingen op de LEZ — zij het rijverbod totaal zullen uithollen door massaal uitzonderingen toe te kennen. Daarom suggereren wij om dit privilege te centraliseren in handen van het Gewest.

N° 3 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN)

Dispositif

Au 5^{eme} tiret du dispositif, insérer les mots :

« *et un système de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation (caméras ANPR) » entre les mots « un système de reconnaissance, » et les mots « de contrôle des codes d'autorisation » :*

JUSTIFICATION

Il est plus facile de faire respecter la zone basses émissions avec un système de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation au moyen de caméras ANPR qu'avec un système faisant davantage appel à la police locale, tel que le contrôle de vignettes. Il ressort par exemple de l'évaluation du plan « pics de pollution » actuel que le respect de la législation constitue un écueil à l'amélioration de l'efficacité des projets. L'automatisation résout ce problème.

En outre, on peut également réduire les coûts liés à ce système dès lors qu'il peut aussi servir pour l'application d'une taxe zonale. Enfin, ce système facilite la mise en œuvre de mesures d'urgence en cas de pics exceptionnels (en utilisant des critères environnementaux plus stricts).

N° 4 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN)

Dispositif

Au 7^{eme} tiret du dispositif (version néerlandaise uniquement) :

remplacer les mots «*op te richten* » par «*aan te bieden* ».

JUSTIFICATION

La version néerlandaise ne correspond pas à la version française.

N° 5 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN)

Dispositif

Ajouter un 12^{eme} tiret rédigé comme suit :

«*d'élaborer des mesures sociales d'accompagnement pour les groupes défavorisés.*»

JUSTIFICATION

Les mesures en faveur de l'environnement ne peuvent pas être

Nr. 3 (van mevrouw Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN)

Verzoekend gedeelte

In het 5^{de} streepje van het verzoekend gedeelte, na de woorden :

« *een systeem voor erkenning,», de woorden « en een systeem op basis van automatische nummerplaatherkennung (ANPR camera's) voor» in te voegen.*

VERANTWOORDING

De handhaving van de lage-emissiezone door een systeem dat gebruikt maakt van automatische nummerplaatherkennung met ANPR camera's is makkelijker dan een systeem dat meer beslag legt op de lokale politie zoals het controleren van vignetten. Uit de evaluatie van het huidige pollutiepiekplan blijkt bijvoorbeeld dat de handhaving een struikelblok vormt voor het verhogen van de efficiëntie van de plannen. Automatisering verhelpt dit probleem. Daarnaast kunnen de kosten voor dit systeem ook gedrukt worden omdat het ook gebruikt kan worden voor het handhaven van bijvoorbeeld een zonale heffing. Bovendien maakt dit systeem het makkelijk om in geval van uitzonderlijke pieken urgentie-maatregelen toe te passen (door strengere milieucriteria te hanteren).

Nr. 4 (van mevrouw Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN)

Verzoekend gedeelte

In het 7^{de} streepje van het verzoekend gedeelte (enkel nederlandstalige versie) :

de woorden «*op te richten* » te vervangen door «*aan te bieden* »

VERANTWOORDING

De Nederlandstalige versie komt niet overeen met de Franstalige versie.

Nr. 5 (van mevrouw Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN)

Verzoekend gedeelte

Een 12^{de} streepje toe te voegen, luidend als volgt :

«*Sociale begeleidingsmaatregelen uit te werken voor kansarme groepen».*

VERANTWOORDING

Maatregelen voor het leefmilieu mogen niet ten koste gaan van

prises aux dépens de la mobilité des Bruxellois les plus défavorisés. En effet, si 64 % des propriétaires d'un véhicule de plus de 10 ans relèvent d'une catégorie de revenu supérieure à la moyenne de 19.000 €, ce n'est donc pas le cas pour 36 %. Il est juste de prévoir des mesures compensatoires afin de garantir la mobilité de ces groupes défavorisés. On peut par exemple envisager des mesures d'aide pour les personnes qui souhaitent faire adapter leur véhicule (rétrofit), ou d'autres possibilités telles qu'un abonnement gratuit pour les transports en commun à l'intérieur de la zone basses émissions, si on ne peut plus y circuler en voiture.

N° 6 (de M. Arnaud PINXTEREN, Mme Annemie MAES et Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Dispositif

Remplacer le 10^{ème} tiret par ce qui suit :

« de prévoir; dans le cadre de cette réglementation, une procédure d'analyse cyclique des impacts environnementaux, sociaux et en termes de mobilité de cette mesure, et, le cas échéant, élaborer les mesures d'accompagnement requises sur cette base. ».

JUSTIFICATION

- Intégration de l'impact social des mesures.
- Nécessité de déduire, d'une analyse cyclique, des recommandations ou des mesures d'accompagnement qui s'avéreraient nécessaires.

de mobiliteit van de armste Brusselaars. 64% van de eigenaars van een auto ouder dan 10 jaar mag dan wel vallen in een inkomensschijf die hoger ligt dan het gemiddelde van €19.000, voor 36% is dit dus niet het geval. Het is rechtvaardig om voor deze armere groepen compensatiemaatregelen te voorzien teneinde hun mobiliteit te garanderen. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan steunmaatregelen voor mensen die hun voertuig willen aanpassen (retrofit) of andere mogelijkheden zoals een gratis abonnement op openbaar vervoer in de LEZ als men met de wagen niet meer binnen kan.

Nr. 6 (van de heer Arnaud PINXTEREN, mevrouw Annemie MAES en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL)

Verzoekend gedeelte

Het 10^{de} streepje als volgt te vervangen:

«in het kader van die regelgeving, te voorzien in een procedure voor de cyclische analyse van de milieu-, sociale en mobiliteitsgevolgen van die maatregel en, in voorkomend geval en op die basis, te zorgen voor de noodzakelijke flankerende maatregelen».

VERANTWOORDING

- Rekening houden met de sociale impact van de maatregelen.
- Noodzaak om, op basis van de cyclische analyse, aanbevelingen te distilleren of de noodzakelijke flankerende maatregelen te nemen.