



GEWONE ZITTING 2019-2020

14 FEBRUARI 2020

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ertoe strekkende de sociaaleconomische aspecten van de flankerende maatregelen en afwijkingen betreffende de lage-emissiezone te versterken

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F), mevrouw Alexia BERTRAND (F), de heer David WEYTSMAN (F), mevrouw Clémentine BARZIN (F), en mevrouw Françoise SCHEPMANS (F))

Toelichting

Dit voorstel strekt ertoe de regering te vragen om de sociaaleconomische component van de flankerende maatregelen die in het kader van de lage-emissiezone in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden aangeboden, verder uit te bouwen. Rekening houdend met de contrastrijke balans van de huidige maatregelen, namelijk de « Brussel'Air-premie » en de « LEZ-premie », en met de verschillende aanbevelingen in het evaluatierapport van 2018 over de lage-emissiezone (mei 2019), strekt dit voorstel er bijgevolg toe de grootste disfuncties te corrigeren. Het voorstel stelt « sociale » flankerende maatregelen voor die specifiek bestemd zijn voor de kwetsbaarste bevolkingsgroepen van ons Gewest en strekt er aldus toe de lovenswaardige doelstellingen die met de lage-emissiezone worden nagestreefd, te versterken door de LEZ en de basisbehoeften van de mensen die het zwaarst worden getroffen door het te discriminerende huidige verbod, op elkaar af te stemmen.

SESSION ORDINAIRE 2019-2020

14 FÉVRIER 2020

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à renforcer le volet socio-économique des mesures d'accompagnement et de dérogation liées à la zone de basses émissions

(déposée par Mmes Anne-Charlotte d'URSEL (F), Alexia BERTRAND (F), M. David WEYTSMAN (F), Mmes Clémentine BARZIN (F), et Françoise SCHEPMANS (F))

Développements

La présente proposition entend demander au Gouvernement de développer le volet socio-économique des mécanismes d'accompagnement proposés dans le cadre de la zone de basses émissions en Région de Bruxelles-Capitale. Tenant compte du bilan contrasté des mesures proposées actuellement, à savoir la « prime Bruxell'Air » et la « prime LEZ », et des différentes recommandations figurant dans le rapport d'évaluation de 2018 de la zone de basses émissions (mai 2019), la présente proposition visera donc à en corriger les principaux dysfonctionnements. En proposant de développer des mesures d'accompagnement « sociales » adressées particulièrement aux publics les plus fragilisés de notre Région, la présente proposition entend renforcer les objectifs louables fixés par la zone de basses émissions en la mettant en adéquation avec les besoins fondamentaux des personnes les plus durement touchées par une interdiction actuellement trop discriminatoire.

*Huidige context van de lage-emissiezone
in het Brussels Gewest*

De lage-emissiezone, die sinds 1 januari 2018 van kracht is in Brussel, strekt ertoe de meest vervuilende voertuigen uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te weren. Aangezien de lage-emissiezone (LEZ) een evoluerend karakter heeft, worden de desbetreffende criteria mettertijd verstrengd. Deze maatregel is weliswaar dwingend, maar heeft positieve gevolgen voor de lucht- en levenskwaliteit van de Brusselaars.

In 2019 ging het slechts om 19.000 voertuigen, maar na de aanscherping van de verbodscriteria gaat het sinds 1 januari 2020 om 47.000 extra voertuigen (de dieselveertuigen met euronorm 3 zullen pas vanaf 1 april 2020 worden bestraft). De regeling wordt dus verder uitgebreid en aangescherpt, zodat een groot aantal van onze medeburgers er intussen mee te maken krijgt. Dat is een van de redenen waarom de regering beslist heeft om maatregelen voor te stellen die de Brusselaars begeleiden in de richting van alternatieve vormen van mobiliteit of van premies als ze hun bedrijfswagen vervangen. De eerste maatregel heeft betrekking op de particulieren en strekt ertoe hun transitie naar minder vervuilende vormen van mobiliteit te vergemakkelijken (de « Brussel'Air-premie »). De tweede maatregel is bestemd voor bepaalde micro- en kleine ondernemingen die hun vervuilend bedrijfsvoertuig daarmee kunnen vervangen door een « schoner » voertuig (de « LEZ-premie »).

De « Brussel'Air-premie » biedt de Brusselse particulieren die gevraagd hebben om hun nummerplaat te laten schrappen, een gratis MTB-abonnement voor een jaar aan, alsook een jaarabonnement op autodelen (Cambio). Ze krijgen ook een andere optie voorgesteld, namelijk een fietspremie van maximum 505 euro gecombineerd met een jaarabonnement op carpoolen. Tot slot kunnen de personen die hun nummerplaat inleveren en tegelijk hun voertuig laten slopen, een abonnement van twee jaar op het openbaar vervoer krijgen in combinatie met een abonnement van twee jaar op autodelen. Elk jaar trekt het Gewest 750.000 euro uit om de regeling te financieren.

De « LEZ-premie » is bestemd voor de micro- en kleine ondernemingen die actief zijn in bepaalde sectoren. Ze kunnen een premie krijgen voor het vervangen van een licht bedrijfsvoertuig (N1) dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is ingeschreven en er binnenkort niet meer mag rijden. De steun bestaat in feite uit een premie van 20 % van de toegestane uitgaven met een maximum van 3.000 euro per vervangen voertuig.

Daarbij worden de volgende criteria gehanteerd : de investering moet een noodzakelijk verband hebben met de bedrijfsactiviteiten, in de jaarrekening (rechtspersonen) geboekt worden bij de vaste activa of in de afschrijvingstabel (natuurlijke personen) en het moet, tot slot, gaan om een nieuw of tweedehandsvoertuig dat werd aangekocht bij een professionele verkoper van dergelijke

*Contexte actuel lié à la zone de basses émissions
en Région bruxelloise*

La zone de basse émissions, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018 à Bruxelles, vise à interdire aux véhicules les plus polluants de circuler en Région de Bruxelles-Capitale. La Low Emission Zone (LEZ) étant évolutive, les critères de la zone de basse émissions se durcissent avec le temps. Cette mesure, bien que contraignante, est un élément positif au regard des objectifs liés à la qualité de l'air et à la qualité de vie des Bruxelloises et Bruxellois.

Si elle ne concernait que 19.000 véhicules en 2019, avec le durcissement des critères d'interdiction, elle concerne désormais 47.000 véhicules supplémentaires depuis le 1^{er} janvier 2020 (les véhicules diesel EURO 3 ne seront sanctionnés qu'à partir du 1^{er} avril 2020). Le dispositif continue donc de s'étendre et de se renforcer, si bien qu'il concerne à présent un grand nombre de nos concitoyens. C'est une des raisons pour lesquelles le Gouvernement a décidé de proposer des mesures visant à accompagner les Bruxelloises et Bruxellois vers des formes alternatives de mobilité ou des primes pour remplacer leur véhicule d'entreprise. La première mesure concerne les particuliers et entend faciliter leur transition vers des formes de mobilité plus propres (la « prime Bruxell'Air »). La seconde vise à permettre à certaines micro et petites entreprises de remplacer leur véhicule utilitaire polluant par un véhicule plus « propre » (la « prime LEZ »).

La « prime Bruxell'Air » propose aux particuliers bruxellois qui ont demandé la radiation de leur plaque d'immatriculation de bénéficier d'un abonnement annuel MTB gratuit ainsi que d'un abonnement annuel pour le covoiturage (Cambio). Une autre option est également proposée et consiste à offrir une prime vélo de maximum 505 euros associée à un abonnement annuel au covoiturage. Enfin, les personnes qui radient leur plaque tout en procédant à la destruction de leur véhicule peuvent bénéficier d'un abonnement de deux ans pour les transports en commun associé à un abonnement de deux ans pour l'autopartage. Chaque année, la Région débloque à cet effet un budget de 750.000 euros afin de financer le dispositif.

La « prime LEZ » concerne les micro et petites entreprises actives dans certains secteurs d'activités. Celles-ci peuvent alors bénéficier d'une prime pour le remplacement d'un véhicule utilitaire léger (N1) immatriculé dans la région de Bruxelles-Capitale et qui ne sera prochainement plus autorisé à rouler dans la Région. Cette aide consiste dans les faits en une prime de 20 % des dépenses admises avec un maximum de 3.000 euros par véhicule remplacé.

Les critères sont les suivants : l'investissement doit alors avoir un lien de nécessité avec les activités de l'entreprise, être inscrit en immobilisations aux comptes annuels (personnes morales) ou au tableau des amortissements (personnes physiques) et enfin concerner un bien neuf ou un véhicule d'occasion acquis auprès d'un professionnel dont l'activité porte sur la vente de tels véhicules. Le

voertuigen. Het nieuwe voertuig mag niet op diesel rijden, moet ingeschreven worden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (behalve bij leasing), voldoen aan de Europese emissienormen die van toepassing zijn op de nieuwe voertuigen die op de markt worden gebracht op het moment van de beslissing om de steun toe te kennen, tot de categorie N1 behoren en, tot slot, daadwerkelijk in het Brussels Gewest worden gebruikt.

Balans van de huidige flankerende maatregelen

De lage-emissiezone is een eerste keer geëvalueerd in een rapport van mei 2019 over het jaar 2018. Wat de flankerende maatregelen betreft, stelt het rapport van Leefmilieu Brussel het volgende : « De aanscherping van de toegangscriteria zal leiden tot een groter aantal personen voor wie een verkeersverbod geldt. Dit rechtvaardigt de voortzetting van de informatie- en communicatie-inspanningen ten aanzien van het betrokken publiek en eveneens van de begeleidende maatregelen die ervoor zorgen dat er minder vervuilende mobiliteitsalternatieven voor deze mensen zijn ». Het lijkt erop dat de huidige flankerende maatregelen hun doel niet volledig hebben bereikt en dat een hervorming van het systeem op zijn minst noodzakelijk is. Van de aanbevelingen in het rapport worden er drie benadrukt : de invoering van instrumenten om de burgers te begeleiden bij de stappen in het kader van het LEZ-proces, de ontwikkeling van flankerende maatregelen om de mobiliteitsalternatieven tot stand te brengen en de voortzetting van het informatie- en communicatiewerk ten aanzien van de betrokken doelgroepen.

Het derde deel van het voorstel komt terug op de maatregelen die dienen te worden ontwikkeld om rekening te houden met de aanbevelingen en de problemen aan te pakken, maar laten we eerst een overzicht opstellen van de disfuncties in de bestaande flankerende maatregelen en het relatieve succes ervan.

Men kan ervan uitgaan dat een aantal van de mensen die in het Gewest niet meer mogen rijden omdat hun wagen te vervuilend (of te oud) is, tot de meest achtergestelde Brusselse bevolkingsgroepen behoren. Geconfronteerd met een verbod dat hun zonder meer opgelegd wordt, hebben ze echter niet veel keuze in de begeleidende oplossingen die hun thans worden aangeboden. Als particulieren die in Brussel wonen, kunnen ze slechts op één premie aanspraak maken : de « Brussel'Air-premie ». Deze premie bestaat in feite sinds 2006, geruime tijd vóór de instelling van de lage-emissiezone.

Het lijkt er echter op dat de maatregel geen overweldigend succes kent, aangezien in 2018 slechts 860 premies werden toegekend. Dat is veel minder dan de 1.760 aanvragen die in het eerste jaar werden ingediend. De minister van Mobiliteit heeft daarop gewezen bij de evaluatie van de premie : « de « Brussel'Air-premie » vertoont heel wat zwakheden en onvolkomenheden en beantwoordt niet meer (toen al!) aan

nouveau véhicule, quant à lui, ne peut pas fonctionner au diesel, doit être immatriculé dans la Région de Bruxelles-Capitale (sauf en cas d'un crédit-bail), répondre aux normes d'émission européennes applicables aux nouveaux véhicules mis sur le marché au moment de la décision d'octroi de l'aide, être de la catégorie N1 et enfin faire l'objet d'une exploitation effective dans la Région bruxelloise.

Bilan des actuelles mesures d'accompagnement

La zone de basses émissions a fait l'objet d'une première évaluation, sous la forme d'un rapport publié en mai 2019, qui concernait l'année 2018. Au sujet des mesures d'accompagnement, ce rapport, réalisé par Bruxelles Environnement, stipule : « Le renforcement des critères d'accès implique un nombre plus important de personnes confrontées à l'interdiction de circuler. Cela justifie de poursuivre les efforts d'information et de communication auprès des publics concernés ainsi que de s'assurer de l'existence d'alternatives de mobilité moins polluantes pour ces personnes ». Il semble que les mesures d'accompagnement actuelles n'aient pas pleinement atteint leur objectif et qu'une refonte du système soit pour le moins nécessaire. Parmi les recommandations établies par ledit rapport, trois sont mises en exergue : la mise en place d'outils destinés à accompagner les citoyens dans le cadre des démarches relatives à la LEZ, le développement de mesures d'accompagnement visant à développer les alternatives de mobilité, ainsi que la poursuite du travail d'information et de communication vers les publics concernés.

La troisième partie de la présente proposition reviendra plus précisément sur les mesures qui méritent d'être développées afin de répondre à ces recommandations et de solutionner ces problèmes, mais dressons auparavant le tableau des dysfonctionnements évoqués quant aux mécanismes d'accompagnement existants et de leur succès tout relatif.

Parmi les personnes s'étant vu interdire l'accès au territoire régional en raison d'un véhicule trop polluant (ou trop vieux), il est logique d'imaginer qu'un certain nombre d'entre elles faisaient partie des personnes les plus défavorisées de la population bruxelloise. Confrontées à une interdiction à laquelle elles ne peuvent répondre, elles n'ont pourtant pas beaucoup de choix dans les solutions d'accompagnement qui leur sont proposées actuellement. En tant que particuliers habitant à Bruxelles, elles ne pourront prétendre qu'à une seule prime : la « prime Bruxell'Air ». Prime qui, en réalité, existe depuis 2006, soit bien avant la mise en œuvre de la zone de basses émissions.

Il apparaît cependant que la mesure ne connaît pas un succès détonant, puisque seules 860 primes ont été accordées en 2018, ce qui est loin des 1760 dossiers soumis la première année. Comme cela fut rappelé par le Ministre chargé de la Mobilité en 2013 au moment de son évaluation : « la « prime Bruxell'Air » est sujette à de nombreuses faiblesses et imperfections et ne répond (déjà

de realiteit van vandaag ». Hij voegde eraan toe dat de premie geen rekening houdt met alle nieuwe vormen van alternatieve mobiliteit en zonder onderscheid bestemd was voor alle automobilisten, ongeacht het aantal voertuigen waarover het gezin beschikt. Daarbij komt nog – wat wellicht het meest te betreuren valt – dat er geen enkele specifieke maatregel is genomen om rekening te houden met de meest achtergestelden die volop getroffen worden door de maatregel en voor wie de premie helemaal geen geloofwaardige oplossing is. Volgens de minister « is de regeling uiterst omslachtig, ingewikkeld en duur » en « zorgt de premie voor een groot buitenkansseffect ». Daarom werkte hij al in 2013 met zijn administratie aan een alternatief voor de Brussel'Air-premie. Nochtans wordt 7 jaar later nog steeds dezelfde premie met dezelfde tekortkomingen aangeboden.

We denken aan de kwetsbare gezinnen die hun wagen niet kunnen missen om bijvoorbeeld te werken, maar zich geen nieuwe kunnen veroorloven. Een bejaarde die heel weinig rijdt en een heel klein pensioen heeft, kan moeilijk (en heeft er weinig belang bij) een nieuw voertuig kopen dat hij maar heel zelden zal gebruiken. Personen met een handicap die geen aanpassingen aan hun voertuigen hebben laten uitvoeren, worden ook geconfronteerd met een verbod dat hun soms hun enige vervoersmodus en dus hun zelfstandigheid ontnemt.

Er zijn echter specifieke flankerende maatregelen mogelijk. Die bestaan al buiten het Gewest. In Gent kan, naast een premie van 1.500 euro voor het slopen van een voertuig, een subsidie tot 500 euro per gezin worden toegekend bij het inleveren van een nummerplaat. De inschrijvingskosten voor een autodeeldienst kunnen worden terugbetaald. Het is mogelijk om een subsidie tot 6.000 euro aan te vragen voor de aankoop van een elektrische wagen of een wagen op aardgas die gebruikt wordt voor autodelen. Ten slotte kan de betrokkene die zich moeilijk kan verplaatsen en een beperkt inkomen heeft, taxicheques kopen tegen een lagere prijs. Beter nog, als iemand beslist om zijn wagen van de hand te doen en een beperkt inkomen heeft, kan hij gratis taxicheques aanvragen. Al die maatregelen bieden de burgers die te maken hebben met het verbod, niet enkel een groot aantal geloofwaardige en financieel interessante alternatieven. Veel meer dan in Brussel zijn er specifieke maatregelen voor de meest achtergestelde burgers. Bijgevolg kunnen ze met meer sereniteit hun mobiliteitsgedrag beginnen te wijzigen.

De Brusselse regering heeft al aangekondigd dat ze de Brussel'Air-premie wil hervormen, maar ze heeft de nadere regels van de hervorming nog niet vastgelegd. Gelet op het beperkte succes ervan en het feit dat de premie niet bestemd is voor de meest achtergestelde doelgroepen, moet de manier waarop de Brusselaars begeleid worden in het kader van de lage-emissiezone, grondig worden herzien. In dat opzicht wordt in het volgende punt uitvoerig ingegaan op de aanpassingen die dit voorstel aan de regering vraagt om niet alleen de disfuncties te corrigeren, maar ook om ervoor te zorgen dat iedereen zo goed mogelijk begeleid wordt in het

à l'époque !) plus à la réalité d'aujourd'hui ». Celui-ci ajoutait que la prime n'intégrait pas toutes les nouvelles formes de mobilité alternatives et qu'elle s'adressait indistinctement à tous les automobilistes, indépendamment du nombre de véhicules disponibles dans le ménage. Ajoutons, et c'est sans doute le plus regrettable, qu'aucune disposition spécifique n'a été mise en place pour tenir compte de la réalité difficile vécue par les profils les plus défavorisés qui sont touchés de plein fouet par la mesure et à qui la prime n'apporte aucune solution crédible. Selon le Ministre, « ce mécanisme est extrêmement lourd, complexe et coûteux » et « cette prime génère un important effet d'aubaine ». Voilà pourquoi ce dernier travaillait déjà en 2013 avec son administration à la création d'une alternative à la prime Brussel'Air. Pourtant, 7 ans plus tard, la prime proposée est toujours la même et souffre des mêmes faiblesses.

Pensons aux ménages défavorisés qui ne peuvent se passer de leur voiture, pour travailler par exemple, mais qui ne peuvent en acheter une nouvelle. Une personne âgée qui roule très peu, avec une toute petite pension, aura des difficultés (et peu d'intérêt) à acheter un véhicule neuf qu'elle n'utilisera que très rarement. Des personnes handicapées qui n'ont pas procédé à des aménagements sur leur véhicule doivent elles aussi faire face à une interdiction qui, parfois, leur enlève leur seul moyen de déplacement, et donc d'indépendance.

Pourtant, des mesures d'accompagnement spécifiques sont possibles et existent en dehors de nos frontières régionales. À Gand, en dehors d'une prime à la casse de 1.500 euros lors de la destruction d'un véhicule, il est possible de bénéficier d'une subvention allant jusqu'à 500 euros par famille pour la remise d'une plaque d'immatriculation. Un remboursement des frais d'inscription à un service d'autopartage est proposé. Il est possible de demander une subvention jusqu'à 6.000 euros pour l'achat d'une voiture électrique ou roulant au gaz naturel utilisée pour l'autopartage. Enfin, si la personne concernée a des difficultés à se déplacer et si son revenu est limité, elle peut acheter des chèques taxi à un prix moins cher. Mieux encore, si une personne décide de se débarrasser de sa voiture et qu'elle a un revenu limité, elle peut demander des chèques taxi gratuits. Autant de mesures qui permettent aux citoyens visés par l'interdiction de bénéficier d'alternatives nombreuses, crédibles et intéressantes financièrement. Bien plus qu'à Bruxelles, les citoyens les plus précarisés bénéficient de mesures ciblées et peuvent donc amorcer plus sereinement un changement dans leurs habitudes de mobilité.

Le Gouvernement bruxellois a d'ores et déjà annoncé son souhait de revoir le mécanisme de la prime Brussel'Air mais n'a pas encore défini les modalités de cette réforme. Au vu de son faible succès et du fait que les publics les plus défavorisés n'étaient pas ciblés, il convient en effet de revoir en profondeur la manière donc les Bruxellois(es) sont accompagnés dans le cadre de la zone de basse émissions. À cet égard, le point suivant entend détailler les aménagements demandés au Gouvernement par la présente proposition afin non seulement de corriger les dysfonctionnements évoqués, mais aussi de permettre à ce

kader van een systeem dat een lovenswaardig doel blijft hebben.

Ook de «LEZ-premie» voor de micro- en kleine ondernemingen bereikt moeilijk de doelgroep. Tussen de invoering ervan in 2018 en januari 2020 hebben slechts 3 van de 49 ingediende aanvragen een gunstig advies gekregen voor een bedrag van 5.984 euro dat door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd toegekend. Dit relatieve succes wijst overduidelijk op de noodzaak om in de toekomst een premie aan te bieden die beter aangepast is aan de realiteit zoals de micro- en kleine ondernemingen die in Brussel ervaren. Dat is trouwens, zoals in het volgende punt zal worden verduidelijkt, een van de vragen die in het evaluatierapport over de lage-emissiezone worden geformuleerd.

*Aan de regering gevraagde
voorstellen tot aanpassing*

Het evaluatierapport over de lage-emissiezone formuleert drie belangrijke aanbevelingen betreffende de flankerende maatregelen waarin de regeling thans voorziet. De eerste aanbeveling betreft het vereenvoudigen van bepaalde administratieve stappen voor het aankopen van de pas, het invullen van de formulieren via de smartphone en de registratie na het inrijden van de lage-emissiezone. De tweede aanbeveling strekt ertoe de communicatie met de betrokken doelgroepen te verbeteren via signalisatie buiten de LEZ om de automobilisten voldoende op voorhand te informeren. De derde en belangrijkste aanbeveling gaat over de herziening van de Brussel'Air-premie om de nieuwe uitdagingen aan te nemen: toename van het aantal premieaanvragen, toename van het aantal mensen die onder het verbod vallen, opkomst van nieuwe mobiliteitsdiensten. Centraal in de aanbeveling staat de noodzaak om mobiliteitsoplossingen te overwegen die aangepast zijn aan bevolkingsgroepen waarvoor actieve mobiliteit het moeilijkst is, onder meer personen met beperkte mobiliteit en bejaarden, twee categorieën die het meest te lijden hebben onder het verbod op het gebruik van hun voertuig. Daartoe pleit het evaluatierapport voor de integratie van voldoende flexibele mobiliteitsoplossingen, zoals bijvoorbeeld wat er in Gent met de taxicheques wordt gedaan.

Het voorstel strekt er dan ook toe een reeks aanpassingen te vragen die tegemoetkomen aan de behoeften die het evaluatierapport naar voren schuift. De in het voorstel gevraagde oplossingen zijn bedoeld om de specifieke situaties van de meest getroffen bevolkingsgroepen aan te pakken, de thans aangeboden instrumenten aantrekkelijker te maken en in het algemeen de doelstellingen inzake bestrijding van luchtverontreiniging in Brussel af te stemmen op de dagelijkse realiteit van de burgers die er wonen.

que chacun et chacune puisse être accompagné au mieux dans le cadre d'un dispositif dont l'objectif reste louable.

La prime «LEZ» destinée aux micro et petites entreprises peine également à trouver son public. Entre sa mise en place en 2018 et le mois de janvier 2020, seules 3 demandes avaient reçu un avis favorable sur les 49 demandes préalables introduites, pour un montant octroyé de 5.984 euros par la Région de Bruxelles-Capitale. Ce succès tout relatif illustre à souhait, lui aussi, la nécessité de proposer à l'avenir une prime qui serait plus en adéquation avec la réalité vécue à Bruxelles par les entrepreneurs de micro et petites entreprises. C'est d'ailleurs, comme cela sera illustré au point suivant, une des demandes formulées dans le rapport d'évaluation de la zone de basses émissions.

*Propositions d'aménagements
demandées au Gouvernement*

Le rapport d'évaluation de la zone de basses émissions dressait trois principales recommandations quant aux mesures d'accompagnement prévues actuellement par le dispositif. La première demande notamment une simplification de certaines démarches administratives pour l'achat du Pass, le remplissage des formulaires sur smartphone et l'enregistrement après l'entrée dans la zone de basses émissions. La seconde vise à améliorer la communication vers les publics concernés au moyen d'une signalisation en dehors de la LEZ, de façon à informer les automobilistes suffisamment en amont. La troisième, qui est la plus importante, vise à réviser la prime Bruxell'Air pour répondre aux nouveaux enjeux: hausse des demandes de primes, augmentation du nombre de personnes concernées par l'interdiction, prise en compte des nouveaux services de mobilité. Mais le point central de la recommandation adresse plus particulièrement la nécessité d'envisager des solutions de mobilité adaptées à des publics pour qui la mobilité active est la plus difficile, notamment les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées, deux catégories de personnes qui souffrent plus durement de l'interdiction d'utiliser leur véhicule. Pour ce faire, le rapport préconise une intégration de solutions de mobilité suffisamment flexibles, comme par exemple ce qui se fait à Gand avec les chèques taxi.

La présente proposition vise donc à demander une série d'aménagements qui rencontrent les besoins mis en lumière par le rapport d'évaluation. Les solutions ici demandées entendent répondre aux situations spécifiques des publics les plus touchés, renforcer l'attractivité des outils proposés actuellement et, de manière générale, faire correspondre les objectifs de lutte contre la pollution de l'air à Bruxelles à la réalité quotidienne des citoyens y vivant.

De eerste maatregel strekt ertoe de regering te vragen de nodige maatregelen te treffen, opdat alle personen, wanneer ze worden geïnformeerd over het verbod om met hun voertuig in Brussel te rijden, systematisch alle informatie krijgen over de alternatieve mobiliteitsoplossingen die in het Gewest beschikbaar zijn, bijvoorbeeld via een 'Mobility Store', waar ze informatie kunnen vinden die meer specifiek gericht is op hun behoeften en hun mogelijkheden om hun verplaatsingsgewoonten en/of voertuig te vervangen.

De tweede maatregel strekt ertoe bij de geplande hervorming van de Brussel'Air-premie te vragen om er verschillende elementen in te integreren :

1. de keuze tussen de nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit die op de markt beschikbaar zijn, zoals gedeelde auto's, free-floating steps of andere nieuwe vormen van alternatieve mobiliteit, integreren in het mobiliteitspakket ;
2. de keuze laten om in plaats van de huidige opties de voorkeur te geven aan een subsidie tot 500 euro per gezin bij het inleveren van een nummerplaat. Deze maatregel zou gezinnen een bepaalde vorm van vrijheid geven in de alternatieven die ze zouden kiezen en hen er tegelijkertijd toe aanmoedigen hun voertuig niet langer te gebruiken, wat bijdraagt tot de luchtkwaliteit en verkeersdecongestie in ons Gewest ;
3. eveneens de keuze laten om, in plaats van de huidige opties, de voorkeur te geven aan een premie van 1.500 euro bij het slopen van het voertuig. Deze premie heeft zijn waarde bewezen in andere steden en gezinnen die zulks wensen, kunnen een bedrag krijgen dat ze, volgens hun behoeften, kunnen gebruiken voor andere alternatieven ;
4. tot slot zou de premie ervoor moeten zorgen dat mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen, een laag of beperkt inkomen hebben en beslissen om hun voertuig van de hand te doen, gratis of goedkopere taxicheques kunnen krijgen. De precieze regels en bedragen zullen dan door de regering in samenwerking met de taxisector vastgesteld worden.

De derde maatregel strekt ertoe de regering te vragen om te voorzien in een subsidie voor de aankoop van een auto op stroom of CNG. De regels voor de toekenning van deze subsidie worden overgelaten aan de regering, die de voorwaarden, het bedrag en de duur ervan bepaalt. Aangezien de modernisering van het wagenpark een prioriteit is, strekt deze maatregel ertoe de transitie van het wagenpark te versnellen door personen die hun voertuig niet kunnen missen, voor te stellen een minder vervuilend voertuig aan te kopen. Met een dergelijke modernisering van het wagenpark heeft onder meer de stad Rotterdam al na vier jaar een einde kunnen maken aan haar lage-emissiezone, omdat ze niet langer vindt dat er een probleem met de luchtkwaliteit is.

La première mesure vise à demander au Gouvernement de mettre en place les mesures nécessaires afin d'assurer que toutes les personnes, lorsqu'elles sont informées de leur interdiction de circuler au moyen de leur véhicule à Bruxelles, reçoivent systématiquement toutes les informations quant aux types de mobilité alternatifs disponibles au sein de la Région via, par exemple, un 'Mobility Store', auprès duquel elles pourront recevoir une information ciblée plus spécifiquement sur leurs besoins et sur les opportunités à leur disposition pour remplacer leurs habitudes de déplacement et/ou leur véhicule.

La seconde mesure vise à demander, lors de la refonte prévue de la prime Bruxell'Air, d'y intégrer divers éléments :

1. intégrer dans le package mobilité, le choix des nouveaux types de mobilité partagée disponibles sur le marché comme les voitures partagées, les trottinettes en libre-service ou les autres nouvelles formes de mobilité alternatives ;
2. laisser le choix de préférer, aux options proposées actuellement, une subvention allant jusqu'à 500 euros par ménage pour la remise d'une plaque d'immatriculation. Cette mesure serait de nature à rendre aux ménages une certaine forme de liberté dans les alternatives qu'ils souhaiteraient choisir tout en les incitant à se passer de leur véhicule, ce qui participe à la qualité de l'air et à la décongestion de notre Région ;
3. laisser également le choix de préférer, aux options proposées actuellement, une prime à la casse de 1.500 euros en cas de destruction de véhicules. Cette prime a notamment fait ses preuves dans d'autres villes et permet aux ménages le souhaitant de profiter d'un montant qu'ils peuvent allouer, en fonction de leurs besoins, à d'autres alternatives ;
4. la prime devrait enfin permettre aux personnes ayant des difficultés à se déplacer et à faibles revenus ou revenus limités qui décident de se débarrasser de leur véhicule, de bénéficier de chèques taxi gratuits ou moins chers. Les modalités précises quant aux personnes pouvant en bénéficier et aux montants engagés seront alors définies par le Gouvernement, en collaboration avec le secteur des taxis.

La troisième mesure vise à demander au Gouvernement de prévoir une subvention pour l'achat d'une voiture électrique ou roulant au CNG. Les modalités de cette subvention sont laissées à l'appréciation du Gouvernement, qui décide des conditions, du montant et de la durée de celle-ci. La modernisation du parc automobile étant une priorité, cette mesure entend s'inscrire dans une démarche d'accélération de la transition du parc automobile en proposant aux personnes ne pouvant pas se passer de leur véhicule d'en acquérir un plus propre. Une telle modernisation du parc automobile a notamment permis à la ville de Rotterdam de mettre fin après 4 ans seulement à sa zone de basses émissions, n'estimant plus être confrontée à un problème lié à la qualité de l'air.

De vierde maatregel strekt ertoe de regering te vragen alle nodige beslissingen te nemen om de automobilisten ruim voordat ze Brussel binnenrijden, beter te informeren over de lage-emissiezone door middel van bijvoorbeeld borden op de Ring en de autosnelwegen. De maatregel strekt er tevens toe de wagens die niet in het Gewest mogen rijden en van erbuiten komen, zonder boete toegang te verlenen tot alle overstapparkings.

De vijfde maatregel strekt ertoe de regering te vragen om de tweede premie die wordt aangeboden in het kader van de LEZ te hervormen : de premie voor de micro- en kleine ondernemingen. Deze hervorming moet de huidige regeling aantrekkelijker maken en herzien om ze beter af te stemmen op de reële behoeften van de Brusselse ondernemers.

De zesde maatregel strekt ertoe een tijdelijke afwijking in te voeren voor personen die met hun wagen minder dan 1.000 km per jaar rijden, bijvoorbeeld op basis van een certificaat dat wordt afgegeven door de technische keuring. Op basis van het principe « de vervuiler betaalt » is deze maatregel veeleer bestemd voor bejaarden of bepaalde personen met beperkte mobiliteit om hen niet te benadelen als hun impact op de verkeerscongestie en de luchtkwaliteit in Brussel minimaal is en hun budget vaak beperkter is.

De zevende en laatste maatregel van dit voorstel strekt ertoe personen met beperkte mobiliteit, al dan niet Brusselaars, via een vereenvoudigde procedure in aanmerking te laten komen voor een gratis dagpas om medische redenen wanneer ze in het Gewest willen rijden en kunnen aantonen dat ze een gezondheidsprofessional raadplegen.

La quatrième mesure vise à demander au Gouvernement de prendre toutes les décisions nécessaires afin de mieux informer les automobilistes sur la zone de basses émissions, en amont de Bruxelles, par des panneaux situés sur le Ring et les autoroutes par exemple. Elle entend également permettre l'accès à tous les parkings de dissuasion, ce sans pénalité, aux voitures interdites de circuler sur le territoire régional et provenant de l'extérieur de la Région.

La cinquième mesure a pour objectif de demander au Gouvernement de réformer la deuxième prime proposée dans le cadre de la LEZ : la prime accordée aux micro et petites entreprises. Cette réforme devrait corriger le manque d'attractivité du mécanisme actuel et le revoir afin de mieux le lier aux besoins réels des entrepreneurs bruxellois.

La sixième mesure vise à mettre en place une dérogation temporaire aux personnes qui utilisent leur voiture moins de 1.000 km par an par exemple, sur la base d'un certificat délivré par le contrôle technique. Sur la base du principe « pollueur-payeur », cette mesure s'adresse alors plus particulièrement aux personnes âgées ou à certaines personnes à mobilité réduite, afin de ne pas les pénaliser alors que leur impact sur la congestion automobile et la qualité de l'air à Bruxelles est minime et que leur budget est souvent plus étiqué.

La septième et dernière mesure de la présente proposition entend, enfin, autoriser au moyen d'une procédure simplifiée les personnes à mobilité réduite, bruxelloises ou non, à bénéficier d'un pass gratuit d'un jour pour raisons médicales lorsqu'elles souhaitent circuler sur le territoire régional et qu'elles peuvent attester de leur visite auprès d'un professionnel de santé.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
Alexia BERTRAND (F)
David WEYTSMAN (F)
Clémentine BARZIN (F)
Françoise SCHEPMANS (F)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ertoe strekkende de sociaaleconomische aspecten van de flankerende maatregelen en afwijkingen betreffende de lage-emissiezone te versterken

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing ;

Gelet op de ordonnantie van 7 december 2017 tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing ;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage emissiezone ;

Gelet op de bijzondere problemen die bepaalde categorieën personen ondervinden door de aanscherping van de maatregelen betreffende de lage-emissiezone en de noodzaak om hen zo goed mogelijk te begeleiden, onder meer de kwetsbaarsten, via gerichte sociaaleconomische flankerende maatregelen ;

Overwegende dat de Brusselse regering in haar algemene beleidsverklaring heeft aangekondigd dat ze de Brussel' Air-premie wenst te hervormen ;

Overwegende dat het van fundamenteel belang is dat er sociale flankerende maatregelen worden geïntegreerd in de hervorming van de Brussel' Air-premie ;

Gelet op de onterechte discriminatie tussen personen met een handicap die hun voertuig hebben laten aanpassen en degenen die geen aangepast voertuig nodig hebben, maar hun voertuig toch willen behouden ;

Gelet op het beperkte aantal mogelijkheden die de regeling voor afwijkingen van de lage-emissiezone biedt aan personen met een handicap en personen die slechts heel weinig rijden, met name bejaarden ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- de personen voor wie het verbod geldt, systematisch te informeren en bewust te maken van de verschillende vormen van alternatieve mobiliteit die aangepast zijn aan hun behoeften ;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à renforcer le volet socio-économique des mesures d'accompagnement et de dérogation liées à la zone de basses émissions

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie ;

Vu l'ordonnance du 7 décembre 2017 modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie ;

Vu l'arrêté d'exécution du Gouvernement bruxellois du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions ;

Considérant les difficultés particulières que rencontrent certaines catégories de personnes face au renforcement des mesures liées à la zone de basses émissions et la nécessité d'accompagner au mieux ces personnes, notamment les plus fragilisées, en proposant des mesures d'accompagnement socio-économiques ciblées ;

Considérant que le Gouvernement bruxellois a annoncé dans sa déclaration de politique régionale qu'il souhaitait réformer le mécanisme de la prime Bruxell' Air ;

Considérant qu'il est primordial que des mesures d'accompagnement sociales soient intégrées à cette réforme de la prime Bruxell' Air ;

Considérant la discrimination peu légitime qui est opérée entre personnes handicapées ayant pratiqué des adaptations sur leurs véhicules et celles qui n'ont pas besoin d'un véhicule adapté mais qui ont néanmoins besoin de conserver leur véhicule ;

Considérant les possibilités restreintes offertes actuellement par le régime de dérogations de la zone de basse émissions à l'égard de ces personnes handicapées et des personnes ne roulant que très peu, notamment les personnes âgées ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'informer et de sensibiliser de façon systématique les personnes concernées par l'interdiction de circuler sur les différents types de mobilité alternative adaptés à leurs besoins ;

- de Brussel' Air-premie te hervormen door :
 - de keuze van de nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit die beschikbaar zijn op de markt, te integreren in het mobiliteitspakket ;
 - de mogelijkheid te bieden om te kiezen voor een subsidie tot 500 euro per gezin bij het inleveren van een nummerplaat ;
 - de mogelijkheid te bieden om te kiezen voor een premie van 1.500 euro als het voertuig gesloopt wordt ;
 - de mogelijkheid te bieden voor personen met een laag inkomen die problemen hebben om zich te verplaatsen en beslissen om hun voertuig van de hand te doen, om gratis of goedkopere taxicheques te krijgen ;
 - de voordelen van een premie bij de aankoop van een wagen op stroom of op CNG te bestuderen en, in voorkomend geval, een dergelijke maatregel uit te voeren ;
 - de automobilisten beter te informeren over de LEZ voordat ze Brussel binnenrijden en de wagens die van buiten het Gewest komen, zonder boete toegang te verlenen tot alle overstapparkings ;
 - het systeem van de LEZ-premies voor de micro- en kleine ondernemingen te verbeteren, rekening houdend met de reële behoeften van de Brusselaars ;
 - een tijdelijke afwijkingsregeling in te voeren op basis van objectieve criteria, waaronder het aantal afgelegde kilometers voor personen die hun voertuig zeer weinig gebruiken ;
 - via een vereenvoudigde procedure de personen met beperkte mobiliteit een gratis dagpas om medische redenen te geven.
- de réformer la prime Bruxell'Air en intégrant :
 - dans le package mobilité, le choix des nouveaux types de mobilité partagée disponibles sur le marché ;
 - la possibilité d'opter pour une subvention allant jusqu'à 500 euros par ménage pour la remise d'une plaque d'immatriculation ;
 - la possibilité d'opter pour une prime à la casse de 1.500 euros en cas de destruction de véhicules ;
 - la possibilité pour les personnes ayant des difficultés à se déplacer et à faibles revenus qui décident de se débarrasser de leur véhicule de bénéficier de chèques taxi gratuits ou moins chers ;
 - d'étudier les avantages d'une prime à l'achat d'une voiture électrique ou roulant au CNG et d'aboutir, le cas échéant, à la mise en œuvre d'une telle mesure ;
 - de mieux informer les automobilistes sur la LEZ en amont de Bruxelles et de permettre l'accès aux voitures venant de l'extérieur de la Région à tous les parkings de dissuasion sans pénalité ;
 - d'améliorer le système de primes LEZ aux micro et petites entreprises au regard des besoins réels des Bruxellois ;
 - de mettre en place un système de dérogation temporaire sur la base de critères objectifs, parmi lesquels le nombre de kilomètres parcourus pour les personnes qui utilisent très peu leur véhicule ;
 - de permettre, au moyen d'une procédure simplifiée, aux personnes à mobilité réduite de bénéficier d'un pass gratuit d'un jour pour raisons médicales.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
 Alexia BERTRAND (F)
 David WEYTSMAN (F)
 Clémentine BARZIN (F)
 Françoise SCHEPMANS (F)