



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

19 AVRIL 2021

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

**visant à instaurer un moratoire sur les  
nouvelles interdictions de la zone de basses  
émissions**

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

**Développements**

La présente proposition entend demander au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de mettre en place un moratoire sur les nouvelles interdictions de la zone de basses émissions (LEZ) en les décalant d'un an minimum en raison de la crise sanitaire et économique. Ce moratoire se justifie également au vu de l'absence de mesures d'accompagnement efficaces depuis son entrée en vigueur et du préjudice que cela peut représenter pour les Bruxellois.es, en particulier les plus défavorisé.es. Phénomène qui s'est encore amplifié en raison de la crise Covid. La refonte du mécanisme comprendra, entre autres, une réforme du volet socio-économique des mesures d'accompagnement proposées actuellement.

La zone de basses émissions (LEZ) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Elle vise à améliorer la qualité de l'air en interdisant progressivement de circuler à une série de véhicules, en fonction, notamment, de leur motorisation. La qualité de l'air est un élément fondamental de la qualité de vie en ville. Elle a des incidences concrètes sur la santé de l'ensemble de nos concitoyens, il est donc primordial que les pouvoirs publics mettent en place les mesures nécessaires afin d'atteindre des objectifs ambitieux en la matière. Les recommandations de l'OMS sont à ce sujet un bon indicateur. A Bruxelles, le rapport d'évaluation 2019 de la zone de basses émissions fait état de résultats encourageants. Entre juin 2018 et septembre 2019, le rapport indique que les émissions provenant de l'ensemble des voitures en circulation ont diminué d'environ 11 % pour les NO<sub>x</sub>,

GEWONE ZITTING 2020-2021

19 APRIL 2021

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**
**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**tot instelling van een moratorium op de  
nieuwe verbodsbepalingen betreffende de  
lage-emissiezone**

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

**Toelichting**

Het voorstel strekt ertoe de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te vragen een moratorium in te stellen op de nieuwe verbodsbepalingen betreffende de lage-emissiezone (LEZ) door ze met minstens een jaar uit te stellen wegens de gezondheids- en economische crisis. Het moratorium wordt ook verantwoord door het ontbreken van doeltreffende flankerende maatregelen sinds de instelling van de LEZ en het mogelijke nadeel voor de Brusselaars, vooral voor de meest achtergestelden. Dat fenomeen wordt nog verergerd door de Covid-19-crisis. De hervorming van de regeling omvat onder meer een hervorming van de sociaaleconomische component van de huidige flankerende maatregelen.

De lage-emissiezone (LEZ) is op 1 januari 2018 in werking getreden en strekt ertoe de luchtkwaliteit te verbeteren door geleidelijk een reeks voertuigen te weren, onder meer volgens de motorisatie. De luchtkwaliteit is een fundamenteel element van de levenskwaliteit in de steden en heeft concrete gevolgen voor de gezondheid van al onze medeburgers. Het is dan ook van primordiaal belang dat de overheden de nodige maatregelen treffen om ambitieuze doelstellingen op dat gebied te halen. De aanbevelingen van de WGO zijn in dat verband een goede indicator. In Brussel maakt het evaluatieverslag 2019 van de lage-emissiezone gewag van bemoedigende resultaten. Tussen juni 2018 en september 2019 zijn volgens het evaluatieverslag de emissies van alle wagens in het verkeer gedaald met ongeveer 11 % voor de NO<sub>x</sub>, 11,5% voor de PM<sub>2,5</sub> en 77 %

11,5 % pour les PM<sub>2,5</sub> et 77 % pour le black carbon. Des bons résultats à nuancer puisqu'on s'aperçoit que les émissions de CO<sub>2</sub> ont, dans le même temps, légèrement augmenté pour les voitures (+ 1,8 %).

La LEZ concernait 19.000 véhicules en 2019 et 47.000 véhicules en 2020. Une étude publiée en 2019 sur les effets attendus de la zone de basses émissions estimait que 55.000 nouveaux véhicules seraient touchés par le bannissement des diesel EURO IV début 2022, portant ainsi à 120.000 (25 % du parc bruxellois) le nombre total de véhicules immatriculés à Bruxelles interdits sur le territoire régional. En février 2021, le Ministre de l'Environnement s'avouait malheureusement incapable de corroborer ce chiffre ou d'évaluer celui-ci avec précision. Les données chiffrées utilisées datent de 2017 et ne tiennent pas compte des flux migratoires entrants et sortants de la Région chaque année. Il est important de pouvoir objectiver la situation et définir avec clarté le spectre des citoyens concernés par cette mesure. Toujours est-il que le nombre de personnes concernées continue d'augmenter et qu'il est donc plus que jamais crucial de proposer à ces dernières des solutions alternatives. Faisons dès lors un bref bilan des mesures d'accompagnement mises en place depuis 2018.

Les auteurs de la présente proposition se réjouissent de constater les résultats positifs des évaluations menées sur la qualité de l'air. Ils souhaitent rappeler ici leur attachement aux principes véhiculés par les zones de basses émissions, notamment en matière de transfert modal et de conversion progressive du parc de véhicules vers un parc plus respectueux de l'environnement. Ils constatent cependant que la mesure, telle qu'appliquée, pèse considérablement sur les habitants de notre Région.

Parmi les personnes s'étant vu interdire l'accès au territoire régional en raison de la motorisation de leur véhicule, un certain nombre faisaient partie des personnes les plus défavorisées de notre Région. Face à une interdiction à laquelle elles ne peuvent répondre, elles ne trouvent pas de solutions dans l'accompagnement proposé jusqu'ici. En tant que particuliers habitant à Bruxelles, elles ne peuvent en effet 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. La seconde prime, la prime LEZ, est quant à elle destinée aux micro et petites entreprises qui souhaitent remplacer leur véhicule trop polluant par un véhicule plus propre.

La prime Bruxell'Air, tout d'abord, est donc proposée aux particuliers bruxellois qui abandonnent leur voiture. Ils peuvent alors bénéficier de diverses formules proposées : un abonnement annuel MTB, un abonnement annuel à Cambio ou encore une prime « vélo ». Si l'automobiliste radie sa plaque et qu'il détruit son véhicule, la durée des abonnements proposés est doublée. Pour ce faire, la Région débloquent jusqu'ici un budget de 750.000 euros. Cette prime a mis longtemps avant de trouver son public. Aux alentours de 600 demandes en 2016, on passe à 800 demandes en 2018 et à 1.278 demandes en 2019. Dans

voor black carbon. Dat zijn goede resultaten, maar ze dienen te worden genuanceerd, aangezien men vaststelt dat de CO<sub>2</sub>-emissies in dezelfde periode lichtjes gestegen zijn voor de wagens (+ 1,8 %).

De LEZ verbood 19.000 voertuigen in 2019 en 47.000 voertuigen in 2020. Een in 2019 gepubliceerd onderzoek over de verwachte effecten van de lage-emissiezone gaat ervan uit dat begin 2022 55.000 nieuwe voertuigen geweerd zullen worden krachtens het verbod op dieselvoertuigen met norm EURO 4, waardoor het totale aantal in Brussel ingeschreven voertuigen die niet langer op het gewestelijk grondgebied mogen rijden, tot 120.000 zou stijgen (25 % van het Brusselse wagenpark). In februari 2021 heeft de minister van Leefmilieu helaas toegegeven dat hij niet in staat is om dat aantal te bevestigen of nauwkeurig te evalueren. De gebruikte cijfers dateren van 2017 en houden geen rekening met de jaarlijkse migratiestromen in en uit het Gewest. Het is belangrijk dat de situatie kan worden geobjectiveerd en dat het spectrum van burgers die door de maatregel worden getroffen, duidelijk kan worden afgebakend. Feit is dat het aantal betrokkenen blijft toenemen en dat het dus meer dan ooit van cruciaal belang is om ze alternatieve oplossingen te bieden. Daarom volgt hieronder een kort overzicht van de flankerende maatregelen die sinds 2018 zijn getroffen.

De indieners van het voorstel zijn verheugd over de positieve resultaten van de evaluaties van de luchtkwaliteit. Ze herhalen dat ze achter de beginselen van de lage-emissiezones staan, met name wat de modal shift en de geleidelijke omschakeling van het huidige wagenpark naar een milieuvriendelijker wagenpark betreft. Ze stellen evenwel vast dat de maatregel, zoals hij wordt toegepast, de inwoners van ons Gewest zwaar treft.

Een aantal personen wier voertuig op basis van de motorisatie niet meer in het Gewest mag rijden, behoort tot de meest achtergestelden in ons Gewest. Geconfronteerd met een verbod waarop ze niet kunnen reageren, vinden ze geen oplossingen in de flankerende maatregelen die tot nu toe zijn ingevoerd. Als particulieren die in Brussel wonen, kunnen ze immers slechts op een enkele premie aanspraak maken: de « Brussel'Air-premie ». Deze premie bestaat eigenlijk al sinds 2006, dus ruim vóór de instelling van de lage-emissiezone. De tweede premie, de LEZ-premie, is bestemd voor micro- en kleine ondernemingen die hun te vervuilende voertuig willen vervangen door een schoner voertuig.

De Brussel'Air-premie wordt dus aangeboden aan Brusselse particulieren die afstand doen van hun wagen. Ze komen dan in aanmerking voor verschillende formules: een MTB-jaarabonnement, een jaarabonnement op Cambio of een fietspremie. Indien de bestuurder zijn nummerplaat laat schrappen en zijn voertuig vernietigt, wordt de looptijd van de aangeboden abonnementen verdubbeld. Daartoe heeft het Gewest tot nu toe een begroting van 750.000 euro uitgetrokken. Het heeft lang geduurd voordat de premie bekend was bij de doelgroep. Van ongeveer 600 aanvragen in 2016 is het aantal gestegen tot 800 aanvragen in 2018 en

le budget 2021, le Gouvernement a annoncé un financement de la prime à hauteur de 2 millions d'euros (+1.250.000 par rapport à 2020).

Une réforme de la prime Bruxell'Air est, dans les faits, sur les rails depuis 2013. La Ministre de la Mobilité compétente à l'époque déclarait alors que le « mécanisme est extrêmement lourd, complexe et coûteux » et que « cette prime génère un important effet d'aubaine ». Elle annonçait alors avoir demandé à son administration de travailler sur une réforme. Venaient s'ajouter à cela les recommandations établies par le rapport d'évaluation de la LEZ en 2018, notamment 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. Lourdemment dénoncée à l'époque de l'entrée en vigueur effective de la LEZ, l'absence de mesures d'accompagnement destinées aux personnes les plus défavorisées est d'ailleurs l'une des principales raisons justifiant la présente proposition et le moratoire qui est souhaité par ses auteurs.

Le second principal mécanisme d'accompagnement est la prime « LEZ » destinée aux micro et petites entreprises. Mal adaptée, peu attractive, limitée aux très petites entreprises, cette dernière peine également à rencontrer les besoins des Bruxellois. Seules 5 primes étaient accordées en 2019 pour un budget de 8.984 euros. Dans le même temps, on observe qu'environ 95 % des camionnettes en circulation dans la LEZ avaient une motorisation diesel en décembre 2019, contre 96 % en 2018, soit une baisse de 1 %. Pour une prime adressée aux professionnels et aux véhicules utilitaires légers, c'est peu, trop peu de résultats.

On notera aussi la problématique du contrôle des plaques étrangères, qui n'est toujours pas opérable de manière automatique. Les véhicules étrangers doivent en effet toujours s'enregistrer avant de rouler à Bruxelles. Seuls 7 % l'ont fait en 2019, ce qui entraîne de facto une nouvelle discrimination potentielle dans le chef des automobilistes bruxellois qui sont, eux, systématiquement pénalisés. Les conducteurs étrangers, sans cadre législatif européen sur l'échange d'informations techniques entre pays disposant d'une LEZ, doivent être surpris en flagrant délit et verbalisés sur place, sans quoi ils ne sont pas inquiétés. Tant que les données relatives à la norme EURO, au carburant, à la date de la première immatriculation ne sont pas automatiquement accessibles aux autorités bruxelloises, des conducteurs étrangers continueront d'échapper aux objectifs louables défendus par la LEZ.

Le Gouvernement a annoncé l'interdiction du diesel en 2030 et de l'essence et du LPG en 2035, au plus tard. Annonce confirmée dans la Déclaration de politique générale 2019-2024 et dans le Plan régional de mobilité Good Move : « Evoluer vers une sortie des moteurs thermiques ». En octobre 2020, le Gouvernement prévoyait de se positionner en connaissance de cause début 2021. Nous sommes à la mi-2021 et 4 études sont encore en cours

tot 1.278 aanvragen in 2019. Op de begroting 2021 heeft de regering een financiering van de premie ten belope van 2 miljoen euro (+ 1.250.000 ten opzichte van 2020) aangekondigd.

De hervorming van de Brussel'Air-premie staat in feite al sinds 2013 op stapel. De toenmalige minister van Mobiliteit heeft destijds verklaard dat « de regeling uiterst omslachtig, complex en duur is » en dat « de premie een aanzienlijk buitenkans-effect teweegbrengt ». Hij heeft toen aangekondigd dat hij zijn bestuur had gevraagd om een hervorming voor te bereiden. Daaraan werden de aanbevelingen toegevoegd die in het evaluatieverslag 2018 van de LEZ werden geformuleerd, met name de invoering van instrumenten ter begeleiding van de burgers in het kader van de LEZ-procedures, de ontwikkeling van flankerende maatregelen om mobiliteitsalternatieven te bieden, alsook de voortzetting van het voorlichtings- en communicatiewerk ten aanzien van de doelgroepen. Het ontbreken van flankerende maatregelen voor de meest achtergestelden, dat bij de daadwerkelijke inwerkingtreding van de LEZ sterk werd bekritiseerd, is trouwens een van de belangrijkste redenen waarom de indieners het voorstel tot instelling van een moratorium indienen.

De tweede belangrijke flankerende maatregel is de LEZ-premie voor de micro- en kleine ondernemingen. Deze premie is niet aangepast, weinig aantrekkelijk en beperkt tot de zeer kleine ondernemingen. Ze beantwoordt evenmin aan de behoeften van de Brusselaars. In 2019 werden slechts 5 premies toegekend voor een budget van 8.984 euro. Tegelijk stelt men vast dat ongeveer 95% van de bestelwagens die in december 2019 in de LEZ rondreden, een dieselmotor had tegenover 96 % in 2018, zijnde een daling van 1 %. Voor een premie die bestemd is voor de professionals en lichte bedrijfsvoertuigen is dat een zeer pover resultaat.

Voorts is er ook een probleem met de controle op de buitenlandse nummerplaten, die nog steeds niet automatisch verloopt. Buitenlandse voertuigen moeten zich immers nog steeds laten registreren voordat ze in Brussel mogen rijden. Slechts 7 % heeft dat gedaan in 2019, wat de facto leidt tot een nieuwe potentiële discriminatie van de Brusselse automobilisten, die systematisch worden benadeeld. Zonder een Europees wetgevend kader voor de uitwisseling van technische gegevens tussen landen met een LEZ moeten de buitenlandse bestuurders op heterdaad worden betrapt en ter plaatse worden beboet. Anders worden ze niet beboet. Zolang de gegevens over de EURO-norm, de brandstof en de datum van eerste inschrijving niet automatisch toegankelijk zijn voor de Brusselse overheden, zullen buitenlandse bestuurders de lovenswaardige verbodsbepalingen betreffende de LEZ blijven overtreden.

De regering heeft een verbod op dieselveertuigen tegen uiterlijk 2030 en op benzine- en lpg-voertuigen tegen uiterlijk 2035 aangekondigd. Dat wordt bevestigd in de beleidsverklaring 2019-2024 en in het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move: « Evolueren naar een uitstap uit verbrandingsmotoren ». In oktober 2020 was de regering van plan om begin 2021 haar positie met kennis van zaken te bepalen. We zijn nu halverwege 2021 en 4 onderzoeken

de réalisation. Une étude d'impact sur la qualité de l'air et sur le climat, une étude d'impact sur le budget des flottes des pouvoirs publics, une étude d'impact sur la santé, et enfin une étude d'impact sur la mobilité, sur les aspects économiques et sociaux et sur l'énergie. Les résultats de ces études seront bien utiles. Les Bruxellois.es attendent une stratégie claire de sortie des moteurs thermiques qui n'est toujours pas établie dans le chef du Gouvernement. Il est bien sûr indispensable d'objectiver les avantages et désavantages des différents types de motorisations alternatives. Il est cependant regrettable que cette évaluation n'ait pas été menée à priori et n'ait pas permis de faire émerger une réelle stratégie de déploiement en matière de carburants alternatifs, notamment au niveau de l'infrastructure de recharge (bornes électriques, stations CNG, ...), d'incitants fiscaux, de politique de stationnement adaptée, ... Nous savons que les Bruxellois.es gardent en moyenne 10 ans leurs véhicule. Sans cette stratégie, il est impossible pour ceux qui souhaitent acheter un nouveau véhicule d'opérer un choix éclairé.

Il faut également ajouter que les parkings de transit doivent être gérés comme des éléments indissociables de la mise en place d'une zone de basses émissions. Seuls deux parkings, les parkings Ceria et Crainhem, sont actuellement gérés par parking.brussels, malgré la mission confiée via l'ordonnance qui en porte création en 2009. L'Agence vient d'annoncer une reprise de la gestion de deux parkings supplémentaires (les parkings Delta et Herrmann-Debroux) à la fin de l'année 2021. Plusieurs parkings de dissuasion connaissent une sous-utilisation chronique, ne bénéficient toujours pas d'un téléjalonnement intelligent, notamment depuis le Ring, et plusieurs projets régionaux entendent supprimer des parkings existants. Les parkings Delta, Herrmann-Debroux et Roodebeek sont tous les trois concernés par une destruction future. De plus, ces trois parkings ne sont actuellement pas accessibles par les véhicules qui ne respectent pas les conditions d'entrée de la LEZ. Il s'agit pourtant ici de convaincre les automobilistes dont le véhicule ne peut plus circuler à Bruxelles de pouvoir s'y rendre en leur offrant par la même occasion un accès aisé à des transports en commun à haute fréquence. Si l'entièreté de l'offre actuelle n'est pas accessible, que le futur de l'offre actuel est incertain et que l'offre future n'est pas encore décidée, il devient difficile de proposer des alternatives efficaces aux automobilistes qui souhaitent visiter notre Région. Cela a pourtant des conséquences directes et sérieuses sur l'attractivité de la capitale et sur sa faculté à éviter un trafic trop important intra-muros.

Face à ces différents constats et aux multiples et légitimes interrogations soulevées au sujet de la mise en œuvre de la zone de basse émissions, le Gouvernement a annoncé une réforme des mécanismes d'accompagnement. Les auteurs de la présente proposition saluent cette volonté mais s'inquiètent d'un retard qui devient chaque jour plus préjudiciable, a fortiori à l'aube d'une crise économique qui va toucher sévèrement l'ensemble de la population bruxelloise.

zijn nog in uitvoering: een onderzoek over de impact op de luchtkwaliteit en het klimaat, een onderzoek over de impact op de begroting voor het wagenpark van de overheden, een onderzoek over de impact op de gezondheid en, tot slot, een onderzoek over de impact op de mobiliteit, de economische en sociale aspecten en de energie. De conclusies van die onderzoeken zullen zeer nuttig zijn. De Brusselaars wachten op een duidelijke strategie voor de uitfasering van verbrandingsmotoren, die nog steeds niet door de regering is uitgestippeld. Het is uiteraard van essentieel belang om de voor- en nadelen van de verschillende soorten alternatieve motorisatie te objectiveren. Het valt echter te betreuren dat die evaluatie niet op voorhand werd uitgevoerd en bijgevolg geen echte strategie inzake alternatieve brandstoffen kon worden uitgestippeld, met name op het gebied van laadinfrastructuur (elektrische laadpalen, CNG-stations, ...), fiscale stimuli, aangepast parkeerbeleid, ... We weten dat de Brusselaars hun voertuig gemiddeld 10 jaar houden. Zonder die strategie kunnen degenen die een nieuw voertuig willen kopen, geen weloverwogen keuze maken.

Daarbij komt nog dat de ontradingsparkings moeten worden beheerd als een element dat onlosmakelijk verbonden is met de instelling van een lage-emissiezone. Slechts twee parkings, Coovi-Ceria en Kraainem, worden thans beheerd door Parking.brussels, ondanks de opdracht waarmee het agentschap werd belast bij de oprichtingsordonnantie van 2009. Het agentschap heeft onlangs aangekondigd dat het eind 2021 het beheer van twee extra parkings (Delta en Herrmann-Debroux) zal overnemen. Verschillende ontradingsparkings worden chronisch onderbenut, beschikken nog steeds niet over slimme parkeergeleiding, met name vanaf de RING, en in het kader van verschillende gewestelijke projecten zullen bestaande parkings worden afgeschaft. In de toekomst zullen de parkings Delta, Herrmann Debroux en Roodebeek alle drie afgeschaft worden. Bovendien zijn de drie parkings thans niet toegankelijk voor voertuigen die niet voldoen aan de voorwaarden betreffende de LEZ. Het is echter de bedoeling om de automobilisten die niet meer in Brussel mogen rijden, ervan te overtuigen dat ze wel kunnen komen dankzij een vlotte toegang tot openbaar vervoer met een hoge frequentie. Als het huidige aanbod niet volledig toegankelijk is, de toekomst van het huidige aanbod onzeker is en over het toekomstige aanbod nog geen beslissing is genomen, wordt het moeilijk om efficiënte alternatieven te bieden aan de automobilisten die naar ons Gewest willen komen. Dat heeft evenwel rechtstreekse en zware gevolgen voor de aantrekkelijkheid van de hoofdstad en voor haar vermogen om te veel verkeer intra muros te voorkomen.

Gelet op die verschillende vaststellingen en de vele terechte vragen die zijn gerezen over de implementatie van de lage-emissiezone, heeft de regering een hervorming van de flankerende maatregelen aangekondigd. Dat verheugt de indieners van het voorstel, maar ze maken zich zorgen over een vertraging die dag na dag nadeliger wordt, vooral aan de vooravond van een economische crisis die de hele Brusselse bevolking zwaar zal treffen.

Réforme annoncée, retard préjudiciable, situation discriminatoire

Sous la pression des partenaires sociaux et du monde associatif, en particulier d'associations représentant les personnes à mobilité réduite (PMR), le Gouvernement a pris des nouvelles mesures d'accompagnement. L'une de ces adaptations concerne notamment l'extension du droit de dérogation à tous les véhicules dont le titulaire de la plaque d'immatriculation a droit à une intervention majorée dans les soins de santé (statut BIM) et est titulaire d'une carte spéciale de stationnement pour personnes handicapées. Un coaching mobilité est également proposé depuis 2020 afin d'accompagner les personnes concernées par l'interdiction souhaitant évaluer les alternatives de mobilité qui correspondraient à leurs besoins. Les auteurs de la présente proposition saluent les avancées réalisées mais constatent qu'elles sont loin de répondre à l'ensemble des problématiques constatées.

Concernant les mécanismes de primes, vu leur caractère peu attractif, leur gamme de services extrêmement limitée et, surtout, l'absence de mesures destinées aux publics les plus fragilisés, le Gouvernement régional a pour ambition de les réformer.

La prime Bruxell'Air, d'abord, dont la refonte est annoncée depuis 2013, devrait donc être revue. Cette ambition, affirmée dans la Déclaration de politique régionale de 2019, figure également dans le plan Good Move. Le gouvernement bruxellois prévoit en 2021 un budget de 2 millions d'euros pour ce faire. Ce qui est positif. Un budget mobilité devrait être proposé, la gamme des services proposés étendue et la prime serait adaptée en fonction du niveau de revenu du demandeur. Le Gouvernement avait annoncé adopter la nouvelle mouture de la prime avant la fin de l'année 2020. Dans l'annexe à l'exposé général du budget 2021, il précise que tout cela serait désormais prévu pour un atterrissage en 2022, faute de personnel pour s'occuper de la réforme. Nouveau retard, manque de moyens et manque de vision stratégique, cela devient inquiétant pour une réforme attendue depuis... plus de 8 ans maintenant. La prime LEZ, quant à elle, fait l'objet d'une étude afin d'identifier la manière dont elle pourrait être revue.

Les adaptations annoncées ne permettent pas de répondre immédiatement à la situation difficile que connaissent de nombreux Bruxellois.es accablés par la crise, notamment les petits indépendants et les plus défavorisés. La grave situation sanitaire et économique qui pèse sur nos concitoyens, le grand nombre de dysfonctionnements constatés depuis l'entrée en vigueur de la LEZ et enfin les nombreux retards communiqués justifient de demander au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'instaurer un moratoire qui permettrait, une fois l'ensemble des dysfonctionnements résolus, de continuer le processus de la zone de basses émissions bruxelloise sur des bases solides.

Aangekondigde hervorming, nadelige vertering, discriminerende situatie

Onder druk van de sociale partners en de verenigingen, in het bijzonder de verenigingen van personen met beperkte mobiliteit (PBM's), heeft de regering nieuwe flankerende maatregelen getroffen. Een van de aanpassingen gaat onder meer over de uitbreiding van het recht op vrijstelling voor alle voertuigen waarvan de houder van de nummerplaat recht heeft op een verhoogde tegemoetkoming in de kosten van de gezondheidszorg (RVT-statuut) en houder is van een bijzondere parkeerkaart voor bestuurders met een beperking. Sinds 2020 wordt tevens mobiliteitscoaching aangeboden om de personen die door het verbod worden getroffen en willen nagaan welke mobiliteitsalternatieven aan hun behoeften zouden beantwoorden, te ondersteunen. De indieners van het voorstel juichen de geboekte vooruitgang toe, maar stellen vast dat lang niet alle vastgestelde problemen daarmee zijn opgelost.

De gewestregering is van plan de premies te hervormen, omdat ze weinig aantrekkelijk zijn, het dienstenaanbod uiterst beperkt is en vooral omdat er geen maatregelen zijn getroffen voor de meest kwetsbare bevolkingsgroepen.

In de eerste plaats zou daarom de Brussel'Air-premie, waarvan de hervorming al sinds 2013 wordt aangekondigd, moeten worden herzien. Deze ambitie, die in de gewestelijke beleidsverklaring van 2019 is opgenomen, staat ook in het plan Good Move. De Brusselse regering trekt daartoe een begroting van 2 miljoen euro uit in 2021. Dat is positief. Er zou een mobiliteitsbudget moeten worden ingevoerd, het dienstenaanbod zou moeten worden uitgebreid en de premie zou moeten worden aangepast aan het inkomen van de aanvrager. De regering had aangekondigd dat ze de nieuwe versie van de premie vóór eind 2020 zou goedkeuren. In de bijlage bij de algemene uiteenzetting over de begroting 2021 preciseert de regering dat alles pas in 2022 in orde zou komen, omdat er te weinig personeel is om de hervorming door te voeren. Een nieuwe vertering, een gebrek aan middelen en een gebrek aan strategische visie: dat voorspelt weinig goeds voor een hervorming die nu al meer dan acht jaar wordt verwacht. Over de LEZ-premie wordt een onderzoek uitgevoerd om na te gaan hoe ze kan worden hervormd.

De aangekondigde aanpassingen bieden niet meteen een oplossing voor de moeilijke situatie van veel Brusselaars, die zwaar gebukt gaan onder de crisis, vooral de kleine zelfstandigen en de meest achtergestelden. De ernstige gezondheids- en economische situatie die onze medeburgers treft, het grote aantal vastgestelde disfuncties sinds de inwerkingtreding van de LEZ en, ten slotte, de vele verteringen verantwoorden het verzoek aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om een moratorium in te stellen, waardoor, zodra alle disfuncties zijn weggewerkt, de Brusselse lage emissiezone verder kan worden uitgebouwd op solide grondslagen.

Bases qui permettraient enfin de proposer aux Bruxellois.es un accompagnement sur mesure, dans un cadre réglementaire non discriminatoire, associé rapidement à un véritable plan stratégique de sortie des moteurs thermiques.

Les auteurs de la présente proposition souhaitent conclure en rappelant leur attachement à la lutte contre la pollution de l'air et aux principes sous-jacents d'une zone de basses émissions. La démarche ici n'est donc pas de remettre en question l'utilité, la légitimité et l'efficacité potentielle de la LEZ à Bruxelles, mais plutôt de la mettre sur pause, le temps d'en corriger les (trop) nombreux dysfonctionnements, et d'éviter que ces derniers ne pèsent trop lourdement sur les épaules des citoyens concernés.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)  
Alexia BERTRAND (F)  
David WEYTSMAN (F)

Dat zou er eindelijk voor zorgen dat de Brusselaars begeleiding op maat krijgen binnen een niet-discriminerend reglementair kader, dat snel gepaard gaat met een echt strategisch plan voor de uitfasering van de verbrandingsmotoren.

Tot slot wensen de indieners van het voorstel te herinneren aan hun engagement in de strijd tegen de luchtverontreiniging en aan de onderliggende beginselen van een lage-emissiezone. Het is niet de bedoeling om het nut, de legitimiteit en de potentiële doeltreffendheid van de LEZ in Brussel in twijfel te trekken, maar wel om op de pauzeknop te drukken, opdat de (te) talrijke disfuncties kunnen worden weggewerkt en kan worden voorkomen dat ze de betrokken burgers te zwaar treffen.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

### visant à instaurer un moratoire sur les nouvelles interdictions de 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 de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions ;

Considérant les nombreux dysfonctionnements relevés dans le rapport 2019 de la zone de basses émissions ;

Considérant qu'à l'aube d'une crise économique, ces dysfonctionnements pèsent injustement et trop lourdement sur les épaules des Bruxelloises et des Bruxellois, notamment des plus défavorisés ;

Considérant que les mécanismes d'accompagnement ne rencontrent pas un succès suffisant et ne parviennent donc pas à atteindre leurs objectifs et que le retard constaté quant à leur refonte ne permettra pas de répondre à l'urgence sociale qui se dessine ;

Considérant que les Bruxelloises et les Bruxellois ne bénéficient toujours pas d'une feuille de route claire quant à la sortie du diesel, annoncée pour 2030, et de l'essence, pour 2035 au plus tard ;

Considérant que les conducteurs étrangers ne font pas l'objet d'un contrôle systématique et ne sont dès lors pas tenus de respecter la réglementation, ce qui entraîne une situation discriminatoire par rapport aux citoyens belges ;

Considérant que la politique menée actuellement concernant la création, la gestion et la prospection de parkings de dissuasion ne respecte actuellement ni les objectifs repris dans les missions de l'Agence de stationnement, ni les objectifs du Plan régional dedéveloppement durable qui vise au total la création de 25.000 places P+R dans la zone métropolitaine ;

Considérant que l'administration compétente n'est actuellement pas en mesure d'estimer avec précision le nombre de véhicules concernés par les interdictions successives et futures, malgré un besoin évident d'objectivation du dispositif et de ses effets ;

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

### tot instelling van een moratorium op de nieuwe verbodsbepalingen betreffende de lage-emissiezone

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 ;

Gezien het besluit van de Brusselse regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone ;

Gelet op de talrijke disfuncties waarop het evaluatieverslag 2019 van de lage-emissiezone heeft gewezen ;

Overwegende dat die disfuncties aan de vooravond van een economische crisis op een onrechtvaardige wijze de Brusselaars te zwaar treffen, vooral de meest achtergestelden ;

Overwegende dat de flankerende maatregelen niet succesvol genoeg zijn en bijgevolg hun doelstellingen niet bereiken en dat wegens de vertraging bij hun hervorming de sociale noodsituatie die zich aftekent, niet zal kunnen worden aangepakt ;

Overwegende dat er voor de Brusselaars nog steeds geen duidelijk stappenplan is voor de uitfasering van diesel- en benzinevoertuigen die respectievelijk uiterlijk tegen 2030 en 2035 aangekondigd is ;

Aangezien buitenlandse chauffeurs niet systematisch worden gecontroleerd en bijgevolg er niet toe verplicht zijn de reglementering na te leven, ontstaat er een discriminerende situatie ten opzichte van Belgische burgers ;

Overwegende dat het huidige beleid inzake aanleg, beheer en prospectie van ontradingsparkings niet strookt met de doelstellingen die zijn opgenomen in de opdrachten van het Parkeeragentschap, noch met de doelstellingen van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, dat tot doel heeft in totaal 25.000 P+R-plaatsen in het stedelijk gebied van Brussel aan te leggen ;

Overwegende dat het bevoegde bestuur thans niet in staat is om het aantal voertuigen waarop de opeenvolgende en toekomstige verbodsbepalingen betrekking zullen hebben, nauwkeurig te ramen, ondanks een duidelijke behoefte aan objectivering van het systeem en de gevolgen ervan ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d’instaurer, en raison de la crise sanitaire, un moratoire sur les futures interdictions de la zone de basses émissions en décalant d’un an minimum le calendrier prévu jusqu’à l’implémentation de nouvelles mesures d’accompagnement ;
- de mettre en oeuvre, a minima, les mesures suivantes :
  - la réforme de la prime Bruxell’Air accordée en cas de radiation de la plaque d’immatriculation ou de destruction de la voiture ;
  - la réforme de la prime LEZ pour remplacer un véhicule utilitaire léger ;
  - une base de données actualisée du nombre de véhicules concernés par le régime progressif d’interdiction ;
  - l’accessibilité sans pass ni enregistrement à tous les parkings de dissuasion pour permettre aux automobilistes venant de l’extérieur de la Région d’y laisser leur véhicule ;
  - l’instauration d’un pass gratuit pour raisons médicales ;
- de mettre fin au moratoire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023 lorsque ces mesures seront mises en place ;
- de plaider auprès de l’autorité fédérale afin de négocier un accord-cadre européen permettant un échange automatisé des données concernant les conducteurs étrangers, en vue de mettre fin à la situation discriminatoire actuelle à l’égard des citoyens belges.

Anne-Charlotte d’URSEL (F)  
 Alexia BERTRAND (F)  
 David WEYTSMAN (F)

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- wegens de gezondheidscrisis een moratorium in te stellen op de toekomstige verbodsbepalingen betreffende de lage-emissiezone door het geplande tijdschema met minstens een jaar uit te stellen tot de implementatie van nieuwe flankerende maatregelen ;
- ten minste de volgende maatregelen te treffen :
  - hervorming van de Brussel’Air-premie die wordt toegekend bij schrapping van de nummerplaat of vernietiging van de wagen ;
  - hervorming van de LEZ-premie bij het vervangen van een licht bedrijfsvoertuig ;
  - bijgewerkte gegevensbank over het aantal voertuigen die onder het geleidelijke verbod vallen ;
  - toegang zonder pass of registratie tot alle ontradingsparkings, zodat automobilisten die van buiten het Gewest komen, er hun voertuig kunnen achterlaten ;
  - invoering van een gratis pass om medische redenen;
- een einde te maken aan het moratorium vanaf 1 januari 2023, wanneer die maatregelen ingevoerd zullen zijn ;
- bij de federale regering te pleiten voor onderhandelingen over een Europese kaderovereenkomst voor een geautomatiseerde uitwisseling van gegevens over buitenlandse chauffeurs om een einde te maken aan de huidige discriminerende situatie ten nadele van de Belgische burgers.