



GEWONE ZITTING 2024-2025

25 SEPTEMBER 2024

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

dat ertoe strekt de uitvoeringsdatum van de volgende fase van de lage-emissiezone (LEZ) vast te stellen op 1 januari 2027
nr. A-10/1 – G.Z. 2024

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

dat ertoe strekt het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing te wijzigen om een moratorium in te stellen voor de verschillende fasen van de Brusselse lage-emissiezone
nr. A-11/1 – G.Z. 2024

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

met het oog op het uitstel van de beperking van het toegangsrecht tot de lage-emissiezone in Brussel
nr. A-12/1 – G.Z. 2024

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing met het oog op het uitstel van beperking van het toegangsrecht voor de Euro 5- en Euro V-dieselvoertuigen in Brussel
nr. A-13/1 – G.Z. 2024

SESSION ORDINAIRE 2024-2025

25 SEPTEMBRE 2024

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

PROPOSITION D'ORDONNANCE

visant à fixer la mise en œuvre de la prochaine phase de la zone de basses émissions (LEZ) au 1er janvier 2027
n° A-10/1 – S.O. 2024

PROPOSITION D'ORDONNANCE

modifiant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie en vue de la mise en place d'un moratoire concernant les différentes étapes de la zone de basses émissions à Bruxelles
n° A-11/1 – S.O. 2024

PROPOSITION D'ORDONNANCE

en vue de reporter la restriction d'accès à la zone de basses émissions à Bruxelles
n° A-12/1 – S.O. 2024

PROPOSITION D'ORDONNANCE

modifiant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie en vue de reporter la restriction d'accès aux véhicules Euro 5 et Euro V diesel à Bruxelles
n° A-13/1 – S.O. 2024

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor het Leefmilieu en de Energie

door de heren Hasan KOYUNCU (F) en
Gaëtan VAN GOIDSENHOVEN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heer Geoffroy Coomans de Brachène, mevr. Aurélie Czekalski, de heren Gaëtan Van Goidsenhoven, Martin Casier, mevr. Isabelle Emmery, mevr. Cécile Vainsel, mevr. Danaé Michaux Maimone, de heren Oliver Rittweger de Moor, Mounir Laarissi, Kalvin Soïresse Njall, Jonathan de Patoul, mevr. Lotte Stoops, mevr. Cielkje Van Achter.

Plaatsvervangers: mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Aline Godfrin, mevr. Leïla Agic, de heren Hasan Koyuncu, Christophe De Beukelaer, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Joëlle Maison, de heren Stijn Bex, Fouad Ahidar.

Andere leden: de heer Mustapha Akouz, mevr. Imane Belguenani, de heren Benjamin Dalle, Bob De Brabandere, Ibrahim Dönmez, Jamal Ikazban, mevr. Gisèle Mandaila, de heer John Pitseys, mevr. Martine Raets, de heren Pascal Smet, David Weytsman, Olivier Willocx.

Zie:

Stukken van het Parlement:

A-10/1 – G.Z. 2024: Voorstel van ordonnantie.
A-11/1 – G.Z. 2024: Voorstel van ordonnantie.
A-12/1 – G.Z. 2024: Voorstel van ordonnantie.
A-13/1 – G.Z. 2024: Voorstel van ordonnantie.

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Environnement et de l'Énergie

par MM. Hasan KOYUNCU (F) et
Gaëtan VAN GOIDSENHOVEN (F)

Ont participé aux travaux de la commission:

Membres effectifs: M. Geoffroy Coomans de Brachène, Mme Aurélie Czekalski, MM. Gaëtan Van Goidsenhoven, Martin Casier, Mmes Isabelle Emmery, Cécile Vainsel, Danaé Michaux Maimone, MM. Oliver Rittweger de Moor, Mounir Laarissi, Kalvin Soïresse Njall, Jonathan de Patoul, Mmes Lotte Stoops, Cielkje Van Achter.

Membres suppléants: Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Aline Godfrin, Leïla Agic, MM. Hasan Koyuncu, Christophe De Beukelaer, Mme Isabelle Pauthier, Joëlle Maison, MM. Stijn Bex, Fouad Ahidar.

Autres Membres: M. Mustapha Akouz, Mme Imane Belguenani, MM. Benjamin Dalle, Bob De Brabandere, Ibrahim Dönmez, Jamal Ikazban, Mme Gisèle Mandaila, M. John Pitseys, Mme Martine Raets, MM. Pascal Smet et David Weytsman, Olivier Willocx.

Voir:

Documents du Parlement :

A-10/1 – S.O. 2024: Proposition d'ordonnance.
A-11/1 – S.O. 2024: Proposition d'ordonnance.
A-12/1 – S.O. 2024: Proposition d'ordonnance.
A-13/1 – S.O. 2024: Proposition d'ordonnance.

I. Inleidende uiteenzettingen

I.1 Inleidende uiteenzetting van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Jamal Ikazban, Mounir Laarissi, Ibrahim Dönmez en mevrouw Imane Belguenani, mede-indieners van het voorstel van ordonnantie nr. A-10/1 – G.Z. 2024

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wijst erop dat de volgende deadline voor de Brusselse LEZ met rasse schreden nadert. Over drie maanden wordt een nieuw verbod van kracht dat van toepassing zal zijn op duizenden auto's en bestelwagens uit Brussel en heel België. Vandaag zijn er in Brussel 35.284 wagens en 8.512 lichte bedrijfsvoertuigen waarop de nieuwe fase van de LEZ een impact zal hebben. Over heel België beschouwd gaat het om 634.899 personenauto's en 154.934 lichte bedrijfsvoertuigen.

25% van de armste gezinnen heeft een auto, net als 66% van de gezinnen met één kind, 71% van de gezinnen met twee of meer kinderen en 56% van de eenoudergezinnen. Bovendien leggen veel ouderen die in een isolement dreigen te raken, maar heel weinig kilometers af.

Bijgevolg kan de volgende fase van de LEZ leiden tot sociale uitsluiting en mensen economisch kwetsbaar maken, omdat ze niet langer zelf vrij zullen kunnen kiezen hoe ze zich verplaatsen, maar ze ertoe genoopt zullen zijn hun keuze te laten afhangen van externe en maatschappelijke factoren, hun werkuren, gezinsfinanciën, woonkosten en verplaatsingsafstand, gezondheid enzovoort.

Brussel kan het zich overigens niet veroorloven om alle beroepsactiviteiten waarvoor mensen zich moeten verplaatsen, in het gedrang te brengen. Denken we daarbij vooral aan beroepsbeoefenaars die zich met grote regelmaat en op wisselende uren moeten verplaatsen en daarvoor soms gebruik maken van een aangepast voertuig dat een aanzienlijke investering heeft gevegd.

Ook de MIVB en Net Brussel moeten mee in bad. Zowel minister Elke Van den Brandt als haar collega-minister Alain Maron hebben vijf jaar de tijd gehad om de voertuigen van de MIVB en Net Brussel in overeenstemming te brengen met de normen van de LEZ. Dat doel is vooralsnog, en met name in het vooruitzicht van 2027, niet volledig bereikt. Hoe kunnen deze twee ministers van de Brusselaars en bedrijven verwachten dat ze hun voertuigen binnen de vooropgestelde termijn vervangen, terwijl ze er zelf niet in geslaagd zijn om de nodige investeringen te doen bij de overheidsdiensten waarvoor ze bevoegd zijn?

Bovendien vormt Brussel geen eiland in België. We moeten absoluut vermijden dat we ons gewest minder aantrekkelijk maken of economisch verzwakken. Het Brussels Gewest telt maar liefst 800.000 banen, waarvan de helft wordt ingevuld door mensen uit andere gewesten.

I. Exposés introductifs

I.1 Exposé introductif de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Jamal Ikazban, Mounir Laarissi, Ibrahim Dönmez et Mme Imane Belguenani, coauteurs de la proposition d'ordonnance n° A-10/1 – S.O. 2024

Mme Anne-Charlotte d'Ursel rappelle que la prochaine échéance du calendrier de la LEZ bruxelloise est imminente. Dans trois mois, des milliers de voitures et camionnettes bruxelloises, mais également provenant de toute la Belgique tomberont sous le coup d'une nouvelle interdiction. Cette nouvelle phase de la LEZ concerne aujourd'hui 35.284 automobiles et 8.512 véhicules utilitaires légers bruxellois. Au niveau de la Belgique dans son ensemble, elle concerne 634.899 automobiles et 154.934 véhicules utilitaires légers.

Il convient de rappeler que 25 % des ménages les plus pauvres disposent d'une voiture, de même que 66 % des ménages avec un enfant, 71 % avec deux enfants ou plus et 56 % des familles monoparentales. En outre, un grand nombre de personnes âgées en risque d'isolement font très peu de kilomètres.

Ce faisant, la prochaine étape de la LEZ peut devenir un facteur d'exclusion sociale et de fragilisation économique, étant donné que le choix de son mode de déplacement ne résultera plus d'un choix libre et individuel mais d'un choix contraint par des facteurs externes et sociétaux, les horaires professionnels, les ressources financières du ménage, le coût du logement et son lien avec les distances de déplacement, la santé, etc.

Bruxelles ne peut d'ailleurs pas non plus se risquer de mettre à mal toutes ses activités professionnelles qui requièrent des déplacements, en particulier ceux qui sont les plus fréquents et à horaires variables parfois avec des véhicules adaptés qui ont demandé un important investissement.

La STIB et l'ABP sont également concernées. Tant la ministre Elke Van den Brandt que son homologue Alain Maron ont eu cinq ans pour s'assurer que les véhicules de la STIB et de l'ABP puissent répondre aux normes imposées par la LEZ. Ce n'est pas encore pleinement le cas à ce jour, particulièrement pour l'échéance de 2027. Comment ces deux ministres peuvent-ils s'attendre à ce que les Bruxellois et les entreprises puissent être en mesure de remplacer leurs véhicules dans le délai imparti alors qu'eux-mêmes n'ont pas pu réaliser les investissements nécessaires au sein des administrations dont ils ont la compétence?

De plus, Bruxelles n'est pas une île. Il est capital de veiller à ne pas nuire à l'attractivité de notre Région et de ne pas fragiliser son tissu économique fort de ses 800.000 emplois dont la moitié sont occupés par des personnes venant des autres régions.

Het uitstel van de volgende fase van de LEZ is geen alleenstaand geval in België. Zo hebben ook de steden Gent en Antwerpen beslist om de uitvoering van de volgende fase van hun LEZ uit te stellen. Zij hebben het verbod op benzinevoertuigen met euronorm 2 en dieselveertuigen met euronorm 5, dat in 2025 zou ingaan, met een jaar opgeschoven.

Wallonië heeft dan weer beslist om zijn LEZ twee jaar later dan gepland in werking te laten treden.

Bovendien heeft het Brussels Gewest zijn doelstellingen in verband met laadpalen nog lang niet bereikt. Om de omschakeling naar minder vervuilende voertuigen te ondersteunen, heeft de Brusselse regering er zich toe verbonden om tegen 2035 22.000 laadpunten (ofwel 11.000 laadpalen) voor elektrische voertuigen te plaatsen. Volgens recente informatie van Sibelga zijn er in Brussel vandaag maar 424 laadpalen.

Het parlementslid benadrukt met klem dat dit voorstel het principe van de LEZ niet in vraag stelt. De volgende fase van de lage-emissiezone wordt gewoon uitgesteld om de Brusselaars meer tijd te geven.

Zij is zich terdege bewust van de milieu-uitdagingen die ons de komende jaren te wachten staan, maar de Brusselaars mogen niet worden gegijzeld. Om alle Brusselaars mee te krijgen in het verhaal over wat er op het spel staat voor het leefmilieu en de volksgezondheid, moeten we ijveren voor een overgang die niet alleen ambitieus, maar ook inclusief, sociaal rechtvaardig en economisch evenwichtig is.

Zij onderstreept dat een meerderheid in het parlement deze bekommernissen lijkt te delen, want naast het voorstel van ordonnantie dat de steun krijgt van vier politieke partijen, zijn er nog drie andere teksten ingediend die in dezelfde richting gaan.

Om van de milieu- en klimaattransitie een succes te maken, moeten we de handen in elkaar slaan met de burgers en bedrijven en erover waken dat niemand aan de kant blijft staan, of het nu gaat om voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer of autobestuurders.

De heer Jamal Ikazban benadrukt dat er dringend moet worden gehandeld, omdat de situatie veel Brusselaars aanbelangt. Zonder regeerakkoord is het goed dat het parlement zich over de kwestie buigt.

Hier staan geen voor- en tegenstanders van de LEZ tegenover elkaar. Het is gewoon de bedoeling om bepaalde bezorgdheden ten aanzien van een kwetsbaar publiek tot uiting te brengen en daarmee het pad te effenen om een draagvlak te creëren.

Het parlementslid wijst ook op bepaalde absurditeiten in de huidige regelgeving. Een berline van 3,5 ton zal altijd meer broeikasgassen uitstoten dan een Golf 3 op diesel, die al jaren niet meer mag rondrijden in de LEZ.

Le report de la prochaine phase de la LEZ n'est en effet pas un cas isolé en Belgique. Ainsi, les villes de Gand et d'Anvers ont décidé de postposer l'application de la prochaine étape de leur LEZ, et ont reporté d'un an l'interdiction des véhicules essence Euro-2 et Diesel Euro 5 prévue pour 2025.

Quant à la Wallonie, elle a finalement reporté de deux ans l'entrée en vigueur de la LEZ qu'elle a mise en place.

De plus, la Région bruxelloise est encore très loin de pouvoir répondre à ses objectifs en matière de bornes de recharge. Afin de soutenir la transition vers des véhicules moins polluants, le gouvernement bruxellois s'est engagé à déployer 22.000 points de recharge (soit 11.000 bornes) pour véhicules électriques à l'horizon 2035. Comme le rappelait dernièrement Sibelga, il n'y a aujourd'hui à Bruxelles que 424 bornes.

Il est important pour la députée de souligner que la présente proposition ne remet pas en cause le principe de la LEZ. Elle se limite à reporter la prochaine phase de la zone de basses émissions pour offrir un laps de temps supplémentaire aux Bruxellois.

Si elle est bien consciente des enjeux environnementaux pour les années à venir, on ne peut envisager de prendre les Bruxellois en otage. Pour faire adhérer l'ensemble des Bruxellois aux enjeux environnementaux et sanitaires, il convient de veiller à une transition qui soit à la fois ambitieuse et inclusive, juste socialement et équilibrée économiquement.

Elle souligne qu'une majorité au sein de ce parlement semble partager ces préoccupations, puisque, outre la proposition d'ordonnance qui regroupe quatre formations politiques, trois autres textes ont également été déposés dans ce sens.

Pour réussir la transition environnementale et climatique, il faut veiller à travailler avec les citoyens et les entreprises et à ne laisser personne au bord du chemin, qu'ils soient piétons, cyclistes, usagers de transports publics ou automobilistes.

M. Jamal Ikazban souligne l'urgence de la situation compte tenu du nombre de Bruxellois impliqués. En l'absence d'accord de gouvernement, il est sain que le Parlement travaille sur cette question.

Il n'y a pas d'un côté des opposants et de l'autre côté des partisans de la LEZ. S'expriment ici des préoccupations vis-à-vis d'un public fragilisé, ce qui va permettre de susciter de l'adhésion.

Le député souligne également certaines absurdités de la réglementation actuelle. Par exemple, une berline de 3,5 tonnes émettra toujours plus de gaz à effet de serre qu'une Golf 3 diesel interdite depuis plusieurs années.

Het verbeteren van de luchtkwaliteit op basis van een aanpak die de ongelijkheid verder in de hand werkt, kan ons geen voldoening schenken. De afhankelijkheid van de auto is een collectief probleem. Het is niet realistisch en onrechtvaardig om dat probleem louter te willen oplossen met individuele maatregelen die steeds weer de armsten in onze maatschappij in het verdomhoekje duwen.

De keuze van de manier waarop men zich verplaatst, hangt af van veel externe en/of maatschappelijke factoren zoals het vervoersaanbod, ruimtelijke ordening, gezinsfinanciën, woonkosten, gezondheid, intermodaliteit enzovoort.

Daarom pleit de PS ervoor volwaardige alternatieven voor de auto te bieden zonder de gezinnen te benadelen.

De heer Mounir Laarissi zegt heel trots te zijn op de LEZ en op de verlaagde concentratie van stikstofdioxide, fijnstof en roet waartoe die heeft geleid. Het voorstel van ordonnantie dat vandaag wordt besproken, is geenszins bedoeld om de algemene ambitie van de LEZ terug te schroeven. Het gaat om een eenmalig uitstel met twee jaar. Aan de rest van de regeling tot 2030 wordt niet geraakt.

We kunnen de transitiedoelstellingen alleen maar bereiken als de hele bevolking daarachter staat. Naarmate de nieuwe fase nadert, hebben we echter gemerkt dat we het draagvlak aan het verliezen zijn, doordat er sprake is van een wanverhouding tussen de begeleidende maatregelen en de snellere inspanningen die van de bevolking worden gevraagd. De sociaal-economische situatie ziet er vandaag anders uit dan in 2016. Vandaar de voorgestelde aanpassing. Het gewest houdt de luchtkwaliteit overigens nauwlettend in de gaten.

Volgens de heer Ibrahim Dönmez tonen het aantal ingediende voorstellen van ordonnantie over dit onderwerp en de snelle samenstelling van een commissie om die te bespreken aan hoe belangrijk en dringend deze kwestie is.

Het tijdschema voor de lage-emissiezone in Brussel moet om twee belangrijke redenen worden herzien.

Ten eerste voorziet de huidige regeling vanaf 1 januari 2025 niet in voldoende geschikte begeleidende maatregelen voor bepaalde gezinnen en beroepsbeoefenaars die hun wagen nodig hebben.

Bovendien moeten de parlementsleden zich bewust zijn van de economische en maatschappelijke gevolgen van de maatregelen die worden genomen.

De hoge aankooprijks van een nieuw voertuig zou wel eens negatief kunnen doorwegen voor allerlei werkende mensen die een eigen voertuig nodig hebben om hun beroep te kunnen uitoefenen.

Het parlementslicid verdedigt een verantwoordelijke en pragmatische houding: als we de gestelde doelen willen bereiken, moeten we ervoor zorgen dat deze sociaal-economisch haalbaar blijven, wat momenteel nauwelijks het geval is.

Nous ne pouvons pas nous satisfaire d'une amélioration de la qualité de l'air qui mènerait parallèlement à un creusement des inégalités. La dépendance à la voiture est un problème collectif et il est illusoire et injuste de vouloir le régler uniquement par des mesures individuelles qui stigmatisent toujours les plus pauvres de nos concitoyens.

Le choix d'un mode de transports dépend de nombreux facteurs externes et/ou sociétaux comme l'offre de transports, l'aménagement du territoire, les ressources financières de la famille, le coût de l'habitat, la santé, l'intermodalité...

C'est la raison pour laquelle le PS plaide pour offrir de réelles alternatives à la voiture sans pénaliser les familles.

M. Mounir Laarissi se dit très fier de la LEZ et de la diminution d'oxydes d'azote, de particules fines et de carbone-suie qui en ont résulté. En aucune manière, la proposition d'ordonnance en discussion aujourd'hui n'a pour objectif de diminuer l'ambition globale de la LEZ. Il s'agit d'un report ponctuel de deux ans, le reste du dispositif restera intact jusqu'en 2030.

Les objectifs de la transition ne seront atteints qu'avec l'adhésion de l'ensemble de la population. Or, l'approche de la nouvelle phase nous a fait comprendre que nous étions en train de perdre cette adhésion, compte tenu de l'inadéquation entre les mesures d'accompagnement et l'accélération des efforts demandés aux citoyens. Nous nous adaptons également à la situation socio-économique telle qu'elle a évolué depuis 2016. En outre, la Région surveille de près la qualité de l'air.

Selon M. Ibrahim Dönmez, le nombre de propositions d'ordonnance déposées sur le sujet et la mise en place rapide d'une commission pour en débattre montrent l'importance et l'urgence de la question.

Le calendrier de la zone de basses émissions à Bruxelles doit être revu et ce, essentiellement pour deux raisons.

Premièrement, telle que prévue actuellement, l'étape du 1er janvier 2025 ne comporte pas de mesures d'accompagnement suffisamment adéquates pour certains ménages ou professionnels qui ont besoin de maintenir la possession d'un véhicule.

En outre, les parlementaires doivent être attentifs aux implications économiques et sociétales des mesures que nous prenons.

En effet, le coût élevé d'acquisition des nouveaux véhicules risque d'avoir des répercussions négatives sur une variété d'acteurs économiques qui dépendent de véhicules individuels pour mener à bien leurs activités professionnelles.

Le député affirme défendre une posture responsable et pragmatique: si l'on veut atteindre les objectifs fixés, il faut garantir leur soutenabilité socio-économique, ce qui n'est guère le cas à l'heure actuelle.

Ten tweede is het Brussels Gewest geen eiland. We moeten streven naar een geharmoniseerde aanpak voor heel België en de LEZ-normen coördineren met de andere gewesten door op basis van een samenwerkingsakkoord een nationale LEZ-strategie te bepalen. We moeten absoluut vermijden dat niet alle Belgen dezelfde mogelijkheden krijgen om zich te begeven in het verkeer.

Volgens de spreker moet de uitvoering van de regeling zoals die nu bestaat, worden herbekeken in overleg met de andere twee gewesten en alle economische spelers, sociale partners, verenigingen en burgers. Daarbij is het nodig ervoor te zorgen dat de leefomgeving verder blijft verbeteren, maar er tegelijk ook over te waken dat alle gezinnen, kleine zelfstandigen en bedrijven meekunnen.

Mevrouw Imane Belguenani staat volledig achter de doelstellingen van de LEZ. Brussel voldoet aan de Europese normen, maar zonder dit uitstel dreigen heel veel Brusselaars in een moeilijke situatie terecht te komen.

Het is de ambitie van haar partij om Brussel tegen 2030 dieselvrij en tegen 2035 benzinevrij te maken.

Zij stelt dat het niet de bedoeling is om de ambitie terug te draaien, maar wel om oog te hebben voor de realiteit. Zij staat volledig achter het voorstel van ordonnantie.

I.2 Inleidende uiteenzetting van de heer Oliver Rittweger de Moor, mede-indiener van het voorstel van ordonnantie nr. A-11/1 – G.Z. 2024

De heer Oliver Rittweger de Moor veroordeelt de hypocrisie van alle politieke partijen die de LEZ steunden zonder zich te bekommeren om de sociale gevolgen van deze maatregel. Het uitstel komt te laat voor duizenden gezinnen die hun voertuig tegen een spotprijs hebben verkocht en met het mes op de keel aan hun spaargeld hebben moeten zitten.

Bij gebrek aan voldoende alternatieven blijft de auto vandaag het belangrijkste vervoermiddel. In plaats van te zorgen voor gratis openbaar vervoer, heeft de Brusselse regering gekozen voor sociaal onrechtvaardige maatregelen waarvan de voordelen voor de luchtkwaliteit te beperkt blijven in vergelijking met het sociale leed dat ze veroorzaken.

Met de stad Duinkerke als voorbeeld stelt het parlamentslid dat gratis openbaar vervoer een maatregel is die zowel positieve gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit als sociaal rechtvaardig is.

Zolang geen alternatieven worden geboden, is de LEZ een ramp. Er zijn veel factoren die bepalen of iemand het kan stellen zonder auto. De volksklassen zijn oververtegenwoordigd in onzekere banen met wisselende uren. Deze werknemers wonen in gebieden waar de afhankelijkheid van de auto het grootst is.

Deuxièmement, la région bruxelloise n'est pas une île dans le Pacifique. Il nous faut une harmonisation au niveau belge et une coordination des normes LEZ avec les autres régions dans le cadre d'un accord de coopération afin de définir une stratégie LEZ à l'échelle nationale. Il faut absolument éviter les inégalités de faculté de circulation entre belges.

D'après l'orateur, il sera nécessaire de réévaluer la mise en œuvre du dispositif tel qu'il existe aujourd'hui, notamment en concertation avec les deux autres régions, mais aussi l'ensemble des acteurs économiques, partenaires sociaux, associatifs et citoyens et ce pour garantir tant un progrès environnemental constant, qu'une mise en œuvre soutenable pour les ménages, petits indépendants et entreprises.

Mme Imane Belguenani relate qu'elle adhère entièrement aux objectifs de la LEZ. D'une part, Bruxelles respecte les normes européennes. D'autre part, il y a un nombre important de Bruxellois qui se retrouveront dans une situation difficile sans ce report.

À côté de cela, elle insiste sur l'ambition de son parti de se défaire des véhicules diesel à Bruxelles en 2030 et des véhicules à essence en 2035.

Elle précise qu'il n'y a pas d'abandon de l'ambition mais bien une prise en compte de la réalité et soutient, dès lors, totalement cette proposition d'ordonnance.

I.2 Exposé introductif de M. Oliver Rittweger de Moor, coauteur de la proposition d'ordonnance n° A-11/1 – S.O. 2024

M. Oliver Rittweger de Moor dénonce l'hypocrisie de l'ensemble des partis politiques qui ont soutenu la LEZ sans se soucier des conséquences sociales de cette mesure. Cette décision de report vient trop tard pour des milliers de familles qui ont revendu au rabais leurs véhicules et ont dépensé en urgence une partie de leurs économies.

En l'absence d'alternatives suffisantes, la voiture reste aujourd'hui le principal moyen de transport. Au lieu de prévoir la gratuité des transports en commun, le gouvernement bruxellois a opté pour des mesures socialement injustes avec lesquelles les gains pour la qualité de l'air ne sont pas suffisamment significatifs en comparaison avec les dégâts sociaux qu'elles engendrent.

Prenant la ville de Dunkerque en exemple, le député affirme que la gratuité des transports publics est une mesure qui a à la fois des conséquences positives pour la qualité de l'air et qui est socialement juste.

Sans alternative, la LEZ est un désastre. En effet, de nombreux éléments influencent la possibilité de se passer d'une voiture. Les classes populaires sont surreprésentées dans les métiers précaires à horaires décalés. Ces travailleurs se retrouvent dans des lieux de vie où la dépendance à la voiture est la plus forte.

De beperkingscriteria zijn uitsluitend gebaseerd op de euronorm en houden geen rekening met broeikasgassen. Het Europees Milieuagentschap heeft berekend dat slechts 10% van de Euro 6-voertuigen aan de norm voldoet. In werkelijkheid is deze norm eerder het resultaat van een compromis met de auto-industrie dan een echte garantie voor een betere luchtkwaliteit.

Hoe kan zo'n klein land als het onze trouwens zoveel verschillende normen hebben? Het zijn net de sociale gevolgen en het gebrek aan efficiëntie van een LEZ die Wallonië ertoe hebben aangezet om de plannen daarvoor in te trekken.

Het is ook nodig om sterker in te zetten op goederenvervoer per spoor en over de binnenwateren.

Bovendien is de prijs van elektrische voertuigen nog steeds te hoog, wat de ecologische transitie van het wagenpark belemmert.

Voorts biedt het huidige aanbod van de NMBS mensen met vroege of late werkuren niet de mogelijkheid om hun auto aan de kant te laten staan.

Om al deze redenen stelt hij een moratorium voor op de uitvoering van de LEZ.

Aangezien luchtvervuiling 10.000 doden per jaar veroorzaakt in België, is het bovendien absoluut noodzakelijk om alternatieven te ontwikkelen voor het vrachtvervoer over de weg, privéjetvluchten te verbieden en sterk in te zetten op openbaar vervoer door het gratis te maken.

I.3 Inleidende uiteenzetting van de heer Pascal Smet, mede-indiener van het voorstel van ordonnantie nr. A-12/1 – G.Z. 2024

De heer Pascal Smet herinnert aan de initiatieven die hij als voormalig lid van de Brusselse regering heeft genomen om het toepassingsgebied van de LEZ uit te breiden tot het hele gewest en niet te beperken tot de Vijfhoek en de eerste stadsgordel.

De LEZ was nodig om de luchtkwaliteit te verbeteren en heeft haar nut bewezen.

De eerste slachtoffers van slechte luchtkwaliteit zijn niet de rijken in hun privéjet, maar wel de arme kinderen in Molenbeek. Elke maatregel om de luchtkwaliteit in Brussel te verbeteren, is een maatregel die de minderbedeelden ten goede komt. Iets anders beweren is te gek voor woorden.

Bovendien heeft de Brusselse regering de afgelopen jaren meer dan een miljard euro geïnvesteerd in begeleidende maatregelen (vernieuwing van het rollend materieel, Busplan, nieuwe tramlijnen). We kunnen dus niet zeggen dat het MIVB-net verouderd is, ook al zijn er nog verbeteringen mogelijk.

Les critères de restriction se basent uniquement sur la norme Euro, sans tenir compte des gaz à effet de serre. L'agence européenne de l'environnement a calculé que seuls 10 % des véhicules EURO6 respectaient leur norme. En réalité, cette norme est davantage le fruit d'un compromis avec l'industrie automobile qu'une réelle garantie d'amélioration de la qualité de l'air.

En outre, comment peut-il y avoir autant de normes différentes dans un aussi petit pays? Si le projet de LEZ a été abandonné en Wallonie, c'est en raison des conséquences sociales et de son manque d'efficacité.

De surcroît, il faut impérativement augmenter le transport ferroviaire et fluvial de marchandises.

De plus, le prix des véhicules électriques demeure trop élevé, ce qui nuit à la transition écologique du parc automobile.

Par ailleurs, l'offre actuelle de la SNCB ne permet pas aux travailleurs ayant des horaires décalés de se passer de leur voiture.

C'est donc pour toutes ces raisons qu'il propose un moratoire sur la mise en œuvre de la LEZ.

Enfin, étant donné que la pollution de l'air cause 10.000 morts par an en Belgique, il faut impérativement développer les alternatives au transport routier de marchandises, interdire les vols de jets privés et développer massivement les transports en commun garantissant leur gratuité.

I.3 Exposé introductif de M. Pascal Smet, coauteur de la proposition d'ordonnance, n° A-12/1 – S.O. 2024

M. Pascal Smet rappelle les initiatives qu'il a prises lorsqu'il était membre du gouvernement régional bruxellois pour élargir le champ d'application de la LEZ à l'ensemble de la Région et ne pas la limiter au pentagone et à la première couronne.

Celle-ci était nécessaire pour améliorer la qualité de l'air et elle a d'ailleurs démontré son utilité.

Les premières victimes de la mauvaise qualité de l'air ne sont pas les riches dans leur jet privé mais les enfants pauvres de Molenbeek. Toute mesure qui est prise pour améliorer la qualité de l'air à Bruxelles bénéficie en premier lieu aux moins lotis. Affirmer le contraire est absurde.

En outre, concernant les mesures d'accompagnement, le gouvernement bruxellois a investi plus d'un milliard d'euros ces dernières années (renouvellement du matériel roulant, plan bus, nouvelles lignes de tram), on ne peut affirmer que le réseau de la STIB est caduc, même si des améliorations sont toujours possibles.

Voorts dient erop gewezen dat in de afgelopen vijftien jaar de fietsinfrastructuur werd uitgebreid en de deelmobiliteit werd ontwikkeld.

De aanschaf van een eigen wagen is de stomste economische beslissing die iemand die minder dan 10.000 km per jaar rijdt, kan nemen voor zijn budget.

De spreker vindt de LEZ belangrijk, maar begrijpt het argument van sociale rechtvaardigheid. Toch wenst hij geen algemeen uitstel voor iedereen, maar alleen voor mensen met een verhoogde tegemoetkoming voor geneeskundige verzorging. Hij begrijpt niet waarom het uitstel ook zou moeten gelden voor mensen die het zich kunnen veroorloven om een ander voertuig aan te schaffen. Dat zou overigens niet eerlijk zijn tegenover de duizenden Brusselaars die hun voertuig reeds hebben vervangen.

Zijn voorstel van ordonnantie biedt dus een gulden middenweg door uitstel te geven aan mensen die het moeilijk hebben.

Hij benadrukt dat voor zelfstandigen de aankoop van een nieuw voertuig een beroepskost is die ze kunnen afschrijven.

De spreker verwijst naar het argument dat werd aangevoerd over de verschillen in regelgeving tussen de gewesten. Als antwoord daarop stelt hij dat we in een federaal land leven waarin bepaalde bevoegdheden zijn overgedragen aan de deelstaten. Bovendien hebben sommige grote steden zoals Londen een LEZ ingevoerd met strengere voorschriften dan die in andere steden van het land. Het is logisch dat steden hun eigen beleid voeren. We zouden dit argument overigens kunnen doortrekken naar andere dossiers.

De LEZ is cruciaal om de luchtkwaliteit te verbeteren, maar sociale rechtvaardigheid telt ook. Daarom is hij van mening dat het voorstel van ordonnantie A-12- G.Z. 2024 de beste oplossing biedt.

I.4 Inleidende uiteenzetting van de heer Fouad Ahidar, indiener van het voorstel van ordonnantie nr. A-13/1 – G.Z. 2024

De heer Fouad Ahidar wijst erop dat deze tekst al was ingediend aan het einde van de vorige zittingsperiode. De LEZ werd in 2016 aangenomen en alvorens verder te gaan is het nuttig om even een balans op te maken. We hebben de coronacrisis en een ernstige energiecrisis meegemaakt. Er zijn ook problemen geweest in de toeleveringsketens.

De parlementsleden nemen hun verantwoordelijkheid met hun voorstel om de volgende fase van de LEZ uit te stellen. De regels mogen echter niet zomaar van tafel worden geveegd.

De spreker benadrukt dat niets gratis is. De MIVB moet worden gefinancierd en de beleidsverantwoordelijken moeten keuzes maken.

Il faut également évoquer le développement de l'infrastructure cyclable ces quinze dernières années, ainsi que le développement de la mobilité partagée.

Si l'on roule avec sa voiture moins de 10.000 km/an, avoir son propre véhicule est la décision économique la plus stupide que l'on puisse prendre pour son budget.

L'orateur estime que la LEZ est importante mais il entend l'argument de la justice sociale. Il souhaite néanmoins que le report ne soit pas généralisé et qu'il soit limité à la catégorie de personnes bénéficiant du statut BIM. Il ne comprendrait pas pourquoi ce report concernerait des personnes qui ont les moyens de remplacer leur véhicule. En outre, ce ne serait pas juste vis-à-vis des milliers de Bruxellois qui ont déjà changé de véhicule.

Sa proposition d'ordonnance est donc un juste milieu en exonérant une partie de la population qui est défavorisée.

Concernant les indépendants, il ne faut pas omettre que l'achat d'un nouveau véhicule est considéré comme un frais professionnel et amorti.

Quant à l'argument des réglementations différentes entre les Régions, l'orateur avance que nous sommes dans un État fédéral au sein duquel des compétences ont été transférées aux entités fédérées. D'ailleurs, certaines grandes villes comme Londres instaurent des LEZ dont la réglementation est plus stricte que celle prévue dans d'autres villes du même pays. Il est logique que les villes puissent mener leur propre politique. D'ailleurs, cet argument pourrait être utilisé dans d'autres dossiers.

La LEZ est un élément crucial pour améliorer la qualité de l'air mais l'argument de la justice sociale doit être entendu. Dès lors, la proposition d'ordonnance A-12-S.O. 2024 lui semble être la meilleure.

I.4 Exposé introductif de M. Fouad Ahidar, auteur de la proposition d'ordonnance, n° A-13/1 – S.O. 2024

M. Fouad Ahidar précise que ce texte avait déjà été déposé à la fin de la précédente législature. La LEZ a été adoptée en 2016 et il est utile d'en faire le bilan avant d'aller plus loin. Nous avons vécu la crise du Covid-19 et une grave crise énergétique. Il y a également eu des problèmes dans les chaînes d'approvisionnement.

Les parlementaires prennent leur responsabilité en proposant ce report de la prochaine phase. Pour autant, il ne faut pas non plus balayer ces règles d'un revers de main.

L'orateur précise que la gratuité n'existe pas. La STIB doit bien être financée et les responsables politiques doivent effectuer des choix.

De verschillende voorstellen van resolutie zijn vergelijkbaar. We moeten nu wel vooruit. We moeten ook ijveren voor een mentaliteitsverandering, bijvoorbeeld door fietsen nog meer te promoten of door meer auto-loze zondagen te organiseren.

II. Samengevoegde algemene bespreking

De heer Stijn Bex wacht vol ongeduld op een nieuwe Brusselse regering. De maatschappelijke uitdagingen zijn groot en talrijk.

De indieners van het voorstel inzake de lage-emissiezone ("LEZ") schofferen de partij Groen waarmee ze een toekomstige regering wensen te vormen. De sinds 2018 aangekondigde verstrenging van de LEZ is van belang voor de volksgezondheid. Drie Franstalige partijleiders hebben op 1 september op sociale media hun beslissing aangekondigd om de volgende fase van de LEZ met twee jaar uit te stellen, zonder overleg met de Nederlandstalige partijleiders. Deze mededeling deden zij aan het einde van een week waarin MR, PS, Les Engagés, Groen, Open Vld en Vooruit.brussels samen gesprekken hadden gevoerd met het oog op de vorming van een nieuwe Brusselse regering. Die beslissing was een mes in de rug van Groen. Het gegeven dat de LEZ op zich niet communautair geladen is, doet geen afbreuk aan het feit dat de Nederlandstaligen hier voor voldongen feiten werden geplaatst op een manier die ongezien is sinds het ontstaan van het Brussels Gewest. Alzo zijn diepe wonden geslagen.

Vervolgens gaat het parlementslid in op het belang van de LEZ voor de volksgezondheid, het halen van de klimaatdoelstellingen, de reële uitdagingen voor de bevolking om de LEZ-regels te volgen, en de volgens Groen noodzakelijke acties om burgers daarbij te helpen.

De luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest haalt noch de Europese luchtkwaliteitsnormen, noch de wetenschappelijk bepaalde gezondheidsnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Die vervuilde stadslucht tast de luchtwegen, longen, het hart en bloedvaten van tienduizenden Brusselaars aan. Volgens een recente studie van *Transport and Environment* stemt de hoeveelheid kwalijke lucht die de Brusselaar inademt overeen met 1 à 2 sigaretten per dag. Het gaat om 950 mensen die jaarlijks voortijdig sterven. De feiten tonen aan dat lage-emissiezones wereldwijd werken. Steden met een LEZ hebben sneller gezonde lucht en gezonde inwoners, vooral in de meest kwetsbare wijken. Een studie van de Onafhankelijke Ziekenfondsen bevestigde recent dat de luchtvervuiling in Brussel door de LEZ sneller gedaald is dan in vergelijkbare steden. Volgens de heer Bex wegen de voordelen van de LEZ voor de gezondheid van honderdduizenden Brusselaars zwaarder door dan de moeilijkheden van 30.000 autobezitters. De Euronorm 5-diesels zijn de voertuigen die met sjoemelsoftware evenveel kunnen vervuilen als de Euronorm 3-diesels die al vijf jaar niet meer mogen rondrijden. Ze zijn verantwoordelijk voor 40% van de uitstoot van stikstofoxides, terwijl ze slechts 9,3% van het wagenpark uitmaken.

Les différentes propositions de résolution se rejoignent. Il est temps d'avancer dans ce dossier. Il faut également travailler sur les mentalités, par exemple en encourageant encore plus le vélo ou en multipliant les journées sans voiture.

II. Discussion générale conjointe

M. Stijn Bex attend avec impatience la formation d'un nouveau gouvernement bruxellois. Les défis sociétaux sont importants et nombreux.

Les auteurs de la proposition relative à la zone de basses émissions (LEZ) ont offensé le parti Groen avec lequel ils souhaitent former un futur gouvernement. Le renforcement de la LEZ annoncé depuis 2018 est une question de santé publique. Le 1er septembre, trois chefs de partis francophones ont annoncé sur les réseaux sociaux leur décision de reporter de deux ans la phase suivante de la mise en œuvre de la LEZ, sans s'être concertés avec les chefs de partis néerlandophones. Cette communication a été faite à la fin d'une semaine durant laquelle le MR, le PS, Les Engagés, Groen, Open VLD et Vooruit.brussels avaient mené des discussions en vue de former un nouveau gouvernement bruxellois. Cette décision a été un coup de poignard dans le dos pour Groen. L'absence d'éléments communautaires dans le dossier de la LEZ n'enlève rien au fait que les néerlandophones ont été mis devant le fait accompli d'une manière inédite depuis la création de la Région bruxelloise. La blessure est profonde.

Le député évoque ensuite l'importance de la LEZ pour la santé publique, la réalisation des objectifs climatiques, les défis réels pour la population qui doit respecter les règles de la LEZ et les actions que Groen juge nécessaires pour aider les citoyens à cet égard.

La qualité de l'air dans la Région de Bruxelles-Capitale ne respecte ni les normes européennes de qualité de l'air, ni les normes sanitaires scientifiquement établies par l'Organisation mondiale de la santé. L'air pollué en ville affecte les voies respiratoires, les poumons, le cœur et les vaisseaux sanguins de dizaines de milliers de Bruxellois. Selon une étude récente de *Transport & Environment*, la quantité d'air vicié respirée par les Bruxellois équivaut à 1 à 2 cigarettes par jour. Cela représente 950 personnes qui meurent prématurément chaque année. Les zones de basses émissions ont montré leur efficacité dans le monde entier. Les villes dotées d'une LEZ ont plus rapidement un air sain et des habitants en bonne santé, en particulier dans les quartiers les plus vulnérables. Une étude des Mutualités libres a récemment confirmé que, grâce à la LEZ, la pollution atmosphérique à Bruxelles a diminué plus rapidement que dans des villes comparables. D'après M. Bex, les avantages de la LEZ pour la santé de centaines de milliers de Bruxellois dépassent les difficultés de 30.000 propriétaires de voitures. Les véhicules diesel de norme Euro 5 dotés d'un « logiciel truqueur » peuvent polluer autant que les diesels de norme Euro 3, dont la circulation est interdite depuis déjà cinq ans. Ces véhicules sont responsables de 40 % des émissions d'oxydes d'azote alors qu'ils constituent seulement 9,3 % du parc automobile.

Het uitstellen van de nieuwe normen met twee jaar heeft tevens ernstige gevolgen voor de milieudoelstellingen en de uitvoering van het Brusselse klimaatplan. Volgens het rapport van Leefmilieu Brussel zal dit uitstel leiden tot een extra uitstoot van 188,1 kiloton CO₂-equivalent in 2030, waardoor de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met slechts 43% zal verminderen in plaats van met 47% in het scenario zonder uitstel. Het Brussels Gewest zal naar schatting voor 19 miljoen euro extra uitstootrechten moeten kopen.

Het parlamentslid merkt op dat niet uitsluitend de minder vermogende gezinnen rijden met een vervuilende wagen. Vandaag bezit 54% van de Brusselse gezinnen geen wagen. De burgers die het minst vaak een wagen bezitten, wonen bovendien in de dichtbevolkte wijken nabij het centrum met de meeste luchtvervuiling. De spreker merkt op dat minister Alain Maron vanaf 2019 zowel extra uitzonderingen op de LEZ als een hele reeks bijkomende sociale maatregelen heeft getroffen.

Verder dient voor ogen te worden gehouden dat niet alle voertuigen die de LEZ niet meer binnen zouden mogen rijden, vanaf 1 januari 2025 moeten worden vervangen door elektrische wagens. Het komende decennium blijven alternatieven met brandstofmotor mogelijk. Kiezen voor andere vervoermiddelen kan bovendien financieel interessant zijn. Minister Maron heeft voorzien in de mobiliteitscoach en een uitgebreide Brussel'Air-premie om de mensen daarbij te helpen. Voorts zijn er federale belastingkortingen, gewestelijke premies voor de aankoop van bakfietsen en een LEZ-premie voor de aankoop van een elektrische bestelwagen, bedrijfswagen en/of laadpalen.

Eind 2017 keurde het parlement deze etappe van de lage-emissiezone met een overweldigende meerderheid goed. Vanaf 2017 kon de burger zich voorbereiden op de wijziging. Sinds 2019 werd voorzien in begeleidende maatregelen. De beslissing om vanaf 1 januari 2025 geen Euronorm 5-diesels meer toe te laten was al in 2017 genomen door een regering zonder groenen. Het tijdschema voor de jaren 2018-2025 werd in 2021-2022 aangevuld met een tijdschema voor de jaren 2025-2036. Het getuigt van onbehoorlijk bestuur om een maatregel die reeds zeven jaar geleden in het vooruitzicht werd gesteld, te wijzigen op drie maanden voor de inwerkingtreding. De vraag rijst of de gezinnen en bedrijven die tijdig de nodige inspanningen en investeringen in een minder vervuilende wagen hebben verricht, alsnog recht hebben op een schadevergoeding vanwege het Brussels Gewest.

De heer Bex meent dat het voorstel van de PTB om een moratorium van tien jaar in te voeren getuigt van een gebrek aan belangstelling voor de gezondheid van kinderen en ouderen in dichtbevolkte volkswijken, en talrijke onwaarheden bevat. Er bestaan immers wel degelijk alternatieven in het Brussels Gewest voor het gebruik van de auto.

Le report de deux ans des nouvelles normes a également de sérieuses répercussions sur la réalisation des objectifs environnementaux et la mise en œuvre du plan bruxellois énergie-climat. Selon le rapport de Bruxelles Environnement, ce report représente un supplément d'émissions de 188,1 kilotonnes d'équivalent CO₂ en 2030. En d'autres termes, les émissions de gaz à effet de serre diminueront de seulement 43 % d'ici 2030, au lieu de 47 % dans le scénario sans report. La Région bruxelloise devra acheter des quotas d'émission supplémentaires pour un montant estimé à 19 millions d'euros.

Le député constate que les ménages les moins aisés ne sont pas les seuls à conduire une voiture polluante. Aujourd'hui, 54 % des ménages bruxellois ne possèdent pas de voiture. De plus, les citoyens qui disposent le moins d'une voiture vivent dans les quartiers densément peuplés proches du centre, où la pollution de l'air est la plus importante. L'orateur relève qu'à partir de 2019, le ministre Alain Maron a introduit à la fois des exemptions supplémentaires à la LEZ et toute une série de mesures sociales complémentaires.

Il convient par ailleurs de garder à l'esprit que les véhicules qui ne seront plus autorisés à entrer dans la LEZ à partir du 1er janvier 2025 ne doivent pas tous être remplacés par des voitures électriques. Les alternatives au moteur à combustion resteront possibles au cours de la prochaine décennie. En outre, il peut être financièrement intéressant d'opter pour d'autres formes de mobilité. Le ministre Maron a prévu à cet égard un accompagnement en instaurant le mobility coach et en étendant la prime Bruxell'air. De plus, il existe des réductions fiscales fédérales, des primes régionales pour l'achat de vélos cargos et une prime LEZ pour l'achat d'une camionnette électrique, d'une voiture de société et/ou de bornes de recharge.

Cette étape de la zone de basses émissions a été approuvée par ce parlement à une écrasante majorité fin 2017. Les citoyens ont donc pu se préparer au changement dès cette année-là. Depuis 2019, des mesures d'accompagnement ont été prévues. La décision de ne plus autoriser les moteurs diesel de norme Euro 5 à partir du 1er janvier 2025 a été prise en 2017 par un gouvernement sans écologistes. Ce calendrier 2018-2025 a été complété en 2021-2022 par le calendrier 2025-2036. C'est faire preuve de mauvaise gouvernance que de modifier une mesure envisagée depuis sept ans, à trois mois de son entrée en vigueur. La question se pose de savoir si les familles et les entreprises qui ont réalisé à temps les efforts et les investissements nécessaires en achetant une voiture moins polluante ont encore droit à une indemnisation de la part de la Région bruxelloise.

M. Bex estime que la proposition du PTB demandant un moratoire de 10 ans témoigne d'un manque de considération pour la santé des enfants et des personnes âgées vivant dans des quartiers populaires densément peuplés, et comporte de nombreuses contrevérités. En effet, des alternatives à l'utilisation de la voiture existent en Région bruxelloise.

Het parlamentslid richt de volgende vragen aan de indieners van het voorstel:

1. Waarom stellen jullie deze stap een jaar langer uit dan de Vlaamse regels nu jullie aangeven de LEZ-tijdschema's van de verschillende gewesten op elkaar te willen afstemmen?
2. Beschikken jullie u over feitelijke data in verband met de grote mogelijke economische gevolgen waarnaar u verwijst? Hebben dergelijke gevolgen zich voorgedaan bij de vorige verstrenging van de LEZ?
3. Wat is het vervolgtraject bij dit uitstel? Hoe willen jullie mensen daarin meenemen?
4. Jullie veronderstellen dat geen aanzienlijke vermindering van het bestaande beschermingsniveau inzake leefmilieu voorligt, omdat de uitgestelde beperkingen nog niet van toepassing waren. Kunnen jullie voorbeelden aanhalen van vergelijkbare regelgeving waar geen schending van het standstill-beginsel werd vastgesteld?
5. Hoe schatten jullie het risico in dat burgers die recent een nieuw voertuig kochten om een voertuig te vervangen dat nu toch twee jaar langer wordt toegelaten, aanspraak kunnen maken op een schadevergoeding?
6. Waarom is twee jaar geleden voor een uitstel van boetes gekozen, maar wordt nu voor deze experimentele benadering gekozen?

De spreker meent dat dit dossier wordt geïnstrumentaliseerd voor de gemeenteraadsverkiezingen. Reeds lang geplande maatregelen ondermijnen op twee weken voor de gemeenteraadsverkiezingen scheidt rechtsonzekerheid. De Groenfractie adviseert dan ook om een advies te vragen aan de Raad van State.

De heer Fouad Ahidar herinnert eraan dat hij op 2 april 2024 een voorstel van ordonnantie heeft ingediend om de volgende fase van de LEZ uit te stellen (stuk A-869/1 – 23/24). De uitslag van de gewestverkiezingen van 9 juni 2024 toont aan dat er een breed draagvlak is voor een dergelijk uitstel. Het is tijd om klare wijn te schenken.

Dit betekent niet dat we de inspanningen die we tot nu toe hebben gedaan om de luchtkwaliteit te verbeteren, moeten staken. Iedereen hier is begaan met deze uitdaging voor de volksgezondheid, maar we moeten onze aanpak kunnen afstemmen op de problemen die de bevolking ondervindt. Het parlamentslid moedigt automobilisten die het zich kunnen veroorloven, aan om een voertuig te kopen dat voldoet aan de LEZ-normen. Tegelijk roept hij op om meer flexibiliteit aan de dag te leggen voor wie niet over de nodige financiële middelen beschikt. Die mensen moeten spaarzaam en verstandig omspringen met hun oudere voertuig.

De Brusselse wetgever moet hoe dan ook snel duidelijkheid scheppen over de na te leven regels. De goedkeuring van dit voorstel van ordonnantie uitstellen, bijvoorbeeld door de Raad van State om advies te vragen, zou de Brusselaars enkel in nog grotere onzekerheid storten. Het doel van dit voorstel is eenvoudig: de volgende fase in de

Le député adresse les questions suivantes aux auteurs de la proposition:

1. Pourquoi fixez-vous à présent cette étape un an plus tard que les règles de la Région flamande alors que vous indiquez vouloir aligner entre eux les calendriers des LEZ dans les différentes Régions?
2. Disposez-vous de données factuelles concernant les éventuelles conséquences économiques majeures auxquelles vous faites référence? De telles conséquences se sont-elles déjà produites lors du précédent renforcement de la LEZ?
3. Quelle est la nouvelle trajectoire à la suite du report? Comment comptez-vous favoriser l'adhésion des citoyens?
4. Vous présumez qu'il n'y a pas de réduction significative du niveau actuel de protection de l'environnement parce que les restrictions visées par le report ne s'appliquaient pas encore. Pouvez-vous citer des exemples de réglementations similaires pour lesquelles aucune violation du principe de standstill n'a été constatée?
5. Quel est, selon vous, le risque que les citoyens qui ont récemment acheté un nouveau véhicule pour remplacer un véhicule qui est désormais autorisé à circuler pendant deux années supplémentaires puissent demander une indemnisation?
6. Pourquoi avoir opté il y a deux ans pour un report des amendes et adopter aujourd'hui cette approche expérimentale?

L'orateur est d'avis que ce dossier a été instrumentalisé en vue des élections communales. La remise en cause de mesures prévues depuis longtemps à deux semaines des élections communales crée une insécurité juridique. Le groupe Groen conseille dès lors de demander l'avis du Conseil d'État.

M. Fouad Ahidar rappelle qu'il a déposé dès le 2 avril 2024 une proposition d'ordonnance reportant le prochain palier de la LEZ (doc. A-869/1 – 23/24). Les résultats des élections régionales du 9 juin 2024 ont ensuite montré qu'un tel report était plébiscité par les électeurs. Il est temps d'éclaircir ce propos.

Cela ne veut pas dire qu'il faille abandonner les efforts fournis jusqu'ici pour améliorer la qualité de l'air. Chacun ici est soucieux de cet enjeu de santé publique, mais il faut savoir s'adapter aux difficultés qui se font jour au sein de la population. Le député encourage les automobilistes qui en ont les moyens à acquérir un véhicule satisfaisant aux normes de la LEZ, mais il plaide pour davantage de souplesse à l'égard des personnes n'ayant pas de telles capacités financières. Que ceux-là usent avec parcimonie et discernement de leur véhicule plus ancien.

Quoi qu'il en soit, il faut que le législateur bruxellois précise rapidement les règles à respecter. Retarder l'adoption de cette proposition d'ordonnance, par exemple en sollicitant un avis du Conseil d'Etat, ne ferait qu'accroître l'incertitude à laquelle les Bruxellois sont confrontés. L'objet de cette proposition est simple, un report de deux ans de la prochaine

uitvoering van de LEZ uitstellen met twee jaar en tussentijdse maatregelen nemen.

Als zijn voorstel van ordonnantie niet wordt aangenomen, zal de heer Fouad Ahidar het voorstel van ordonnantie van mevrouw d'Ursel zonder aarzelen steunen.

Het is geen verrassing dat mevrouw Cieltje Van Achter zich met haar fractie zal onthouden bij de stemming over het voorstel van ordonnantie. Ze wil haar ongenoegen uiten over de manier waarop het voorstel is ingediend, zonder de toekomstige coalitiepartijen te kennen en te erkennen. Dat is niet de juiste aanpak!

Het dossier is bijzonder gevoelig voor bepaalde partijen. Het vertrouwen van Groen en dat van de Vlaamse Gemeenschap is verdwenen. Federaal parlementslid Bart De Wever en Vlaams minister Matthias Diependaele accepteren dit niet, omdat het onderhandelen over een gezamenlijk project hierdoor wordt bemoeilijkt. In Brussel liggen de kaarten, zoals bekend, nog moeilijker.

Desondanks blijft mevrouw Van Achter beweren dat Groen opnieuw aan tafel moet komen. Er is tijd nodig om het vertrouwen op te bouwen en elkaar te vinden. Er liggen voldoende uitdagingen in het verschiep, en de Brusselaars mogen van ons verwachten dat we werken aan het vertrouwen om de stad weer op orde te krijgen.

De inhoud van het voorstel laat zien dat luchtvervuiling een probleem is dat moet worden aangepakt, maar uitstel is mogelijk. De meest vervuilende voertuigen zijn al geweerd en de maatregel was efficiënt. De evolutie van het wagenpark, met meer elektrische voertuigen en voertuigen met nuluitstoot, betekent dat de LEZ op termijn kan uitdoven. Is een uitstel met twee jaar gerechtvaardigd? De N-VA-fractie denkt van wel. De bewering dat burgers al jaren op deze maatregel konden anticiperen, klopt niet helemaal. De coronacrisis, de hoge kosten van elektrische voertuigen en de verminderde koopkracht maken dat een bijsturing te laat komt, maar het is zeker iets om te overwegen.

Toen Vlaanderen en Wallonië een uitstel hebben ingevoerd, is er in Brussel niet gekeken of dit hier ook mogelijk was. Waarom is dit destijds niet gedaan? Brussel had meer over zijn grenzen moeten kijken; het was een gemiste kans om samen te werken met andere gewesten.

Luchtkwaliteit is cruciaal en het is mogelijk om die te verbeteren via de LEZ en andere maatregelen, zoals een verbeterde fietsinfrastructuur en meer groen. Een kort uitstel is in principe gerechtvaardigd, maar de N-VA-fractie zal zich onthouden.

De heer John Pitseys is van oordeel dat de gemeenteraadsverkiezingen van 13 oktober 2024 de enige drijfveer zijn voor de indieners van voorstel nr. A-10/1: ze willen de kiezer 'een signaal geven'. Door de onderhandelingen over de samenstelling van een nieuwe gewestelijke meerderheid stil te leggen, willen ze bovendien vermijden dat ze zich tegenover diezelfde kiezer moeten verantwoorden voor de maatregelen in hun regeerakkoord op

étape de mise en œuvre de la LEZ, et permet la prise de mesures intermédiaires entre-temps.

À défaut d'une adoption de la proposition d'ordonnance dont il est l'auteur, M. Fouad Ahidar soutiendra sans hésiter la proposition d'ordonnance de Mme d'Ursel.

Sans surprise, Mme Cieltje Van Achter et son groupe s'abstiendront lors du vote sur la proposition d'ordonnance pour les raisons suivantes. Elle souhaite exprimer son mécontentement quant à la manière dont la proposition est présentée, sans que les futurs partis de la coalition ne soient connus et reconnus. Ce n'est pas la bonne approche!

Le dossier est particulièrement sensible pour certaines parties. La confiance de Groen, comme celle de la Communauté flamande, est perdue. Bart De Wever et Matthias Diependaele ne l'acceptent pas, car cela entrave la discussion d'un projet commun. À Bruxelles, on le sait, la situation est encore plus délicate.

Malgré cela, Mme Van Achter continue d'affirmer que Groen devrait revenir à la table des négociations. Il faut du temps pour établir la confiance et parvenir à s'entendre. Les défis ne manquent pas, et les Bruxellois sont en droit d'attendre que nous rétablissions la confiance afin de reprendre la ville en main.

Le contenu de la proposition montre que le problème de la pollution de l'air doit être traité, mais qu'un retard est possible. L'accès est déjà interdit aux véhicules les plus polluants, et la mesure s'est avérée efficace. L'évolution du parc automobile, avec davantage de véhicules électriques et zéro émission, signifie que la LEZ pourrait être vouée à disparaître. Un délai de deux ans est-il justifié? C'est ce que pense la N-VA. L'affirmation selon laquelle les citoyens pouvaient anticiper cette mesure depuis des années n'est pas tout à fait exacte. Dans un contexte marqué par la crise du Covid-19, le coût élevé des véhicules électriques et la baisse du pouvoir d'achat, un ajustement doit certainement être envisagé, même s'il arrive trop tard.

Lorsque la Flandre et la Wallonie ont introduit un report, Bruxelles n'a pas étudié cette possibilité. Pourquoi? Bruxelles aurait dû regarder au-delà de ses frontières; c'est une occasion manquée de coopérer avec d'autres Régions.

La qualité de l'air est cruciale et peut être améliorée grâce à la LEZ ainsi qu'à d'autres mesures, telles que l'amélioration des infrastructures cyclables et davantage d'espaces verts. Un délai court est légitime en principe, mais la N-VA s'abstiendra.

M. John Pitseys juge que les élections communales du 13 octobre 2024 constituent l'unique motif des auteurs de la proposition n° A-10/1: il s'agit pour eux de «donner un signal» à l'électeur communal et, en mettant un coup d'arrêt aux négociations en vue de former une majorité régionale, d'éviter d'avoir à répondre devant ce dernier des mesures qui figureront dans leur accord de gouvernement en matière d'emploi, de logement, de sécurité ou de mobilité. Se pensent-

het gebied van werkgelegenheid, huisvesting, veiligheid en mobiliteit. Denken ze dat dit een slimme zet is? De spreker vindt dit enkel getuigen van cynisme en een gebrek aan verantwoordelijkheidszin: door deze tekst aan het parlement voor te leggen in plaats van hem aan de onderhandelingstafel te bespreken, tonen ze minachting voor bepaalde partners van de Nederlandse taalgroep en ondermijnen ze het institutionele evenwicht. Ze kiezen bovendien voor uitstel, wat voor de onderhandelaars gemakkelijker is dan begeleidende maatregelen in te voeren, maar daardoor worden de Brusselaars twee jaar langer aan luchtvervuiling blootgesteld. Mogelijk zelfs nog langer, want de inderhaast opgestelde tekst blijft niet, zoals sommigen naïef geloven, beperkt tot het uitstellen van een deadline om het maatschappelijke draagvlak voor de lage-emissiezone te vergroten. Hij vormt een eerste stap in de richting van een volledige afschaffing. Zijn fractie zal dan ook niet stemmen voor dit voorstel.

Mevrouw Isabelle Pauthier is verbaasd dat dezelfde partijen die zich in de Kamer van Volksvertegenwoordigers verzetten tegen de goedkeuring van nieuwe teksten zolang er geen federale regering is, in Brussel het tegenovergestelde doen! De spreekster verwijst vervolgens naar de hoogdringendheid die de indieners van de voorliggende voorstellen inroepen: de eigenaars van voertuigen die in de volgende fase niet langer zijn toegelaten in de lage-emissiezone, werden er in 2018 al van op de hoogte gebracht dat dat vanaf 1 januari 2025 het geval zou zijn. Ze werden er bovendien bij elke technische keuring opnieuw op gewezen. Het parlamentslid concludeert dan ook dat de hoogdringendheid in dit geval uitsluitend met de nakende gemeenteraadsverkiezingen te maken heeft.

De spreekster vreest dat, gezien de verklaringen van de MR-voorzitter, latere fasen van de lage-emissiezone hetzelfde lot beschoren zal zijn en dat het Good Moveplan om dezelfde demagogische redenen binnenkort zal worden afgevoerd, wat getuigt van minachting voor de volksgezondheid en de levenskwaliteit in de Brusselse wijken. Op die manier zullen de MR en haar vrienden bijdragen aan de toekomstige klimaatproblemen.

De PS kondigt in haar inleidende uiteenzetting een nationaal samenwerkingsakkoord aan, maar het parlamentslid vermoedt dat dat slechts schijn is, aangezien er in het Waals Gewest een meerderheid aan de macht is die zij omschrijft als “voorstanders van fossiele brandstoffen”. Uit alle beschikbare studies blijkt overigens dat lage-emissiezones alleen werken in grote steden. Daarmee komt de partij volgens de spreekster terug op haar verbintenissen uit het verleden om de files te bestrijden en de luchtkwaliteit te verbeteren. De lage-emissiezone is nochtans een sociale maatregel: sinds ze werd ingevoerd is de luchtvervuiling het sterkst gedaald in de armste wijken van het gewest, die dichtbevolkt zijn en waar de vervuiling het grootst is (in de minder dichtbebouwde wijken in de tweede stadsgordel is de lucht gezonder, hoewel daar meer inwoners een wagen bezitten).

Les Engagés profileert zich dan weer als ‘de gezondheidspartij’. Hoe kan deze partij dan negeren dat volgens het evaluatierapport 2022 van de lage-emissiezone het wegverkeer - met de auto voorop - een van de grootste

ils habiles? Pour l’orateur, ils ne sont que cyniques et irresponsables: déposer un tel texte au Parlement plutôt que sur la table des négociations, au mépris de certains partenaires du groupe linguistique néerlandais, bouscule les équilibres institutionnels et, en optant pour un report, plus commode que la mise en place de mesures d’accompagnement, les auteurs feront subir aux poumons des Bruxellois deux années supplémentaires de pollution de l’air – voire davantage, car ce texte rédigé dans la précipitation ne se limite pas, comme d’aucuns s’en persuadent naïvement, à reporter une échéance en vue d’améliorer l’acceptation sociale de la zone de basses émissions, mais forme une première étape vers la suppression pure et simple de celle-ci. Son groupe votera dès lors contre cette proposition.

Mme Isabelle Pauthier s’étonne: les mêmes partis refusent que la Chambre des représentants adopte de nouveaux textes tant qu’un gouvernement fédéral n’aura pas été formé et se permettent l’inverse à Bruxelles! L’intervenante revient ensuite sur l’urgence alléguée par les auteurs des propositions à l’examen: les propriétaires des véhicules concernés par la prochaine phase de la zone de basses émissions ont été avertis dès 2018 de l’échéance du 1er janvier 2025, qui leur est rappelée depuis à l’occasion de chaque contrôle technique; la députée en conclut que la seule urgence, en l’espèce, est l’imminence des élections communales.

L’oratrice craint, à la lumière des déclarations du président du MR, que les phases ultérieures de la zone de basses émissions connaissent le même sort et que, pour les mêmes raisons démagogiques, le plan Good Move soit prochainement abandonné, au mépris de la santé publique et de la qualité du cadre de vie dans les quartiers bruxellois. Le MR et ses amis contribueront de la sorte aux désordres climatiques à venir.

Le PS annonce dans son exposé introductif un accord de coopération à l’échelle du pays, mais la députée n’y voit qu’un leurre, compte tenu de la majorité, qu’elle qualifie de «fossile», en Région wallonne et alors que toutes les études disponibles montrent que les zones de basses émissions ne sont pertinentes que dans les grandes villes. Ce parti est désormais revenu, estime l’oratrice, sur tous ses engagements passés en matière de réduction des embouteillages et d’amélioration de la qualité de l’air. Pourtant, la zone de basses émissions est une mesure sociale: depuis sa mise en place, la diminution la plus forte de la pollution atmosphérique s’observe dans les quartiers les plus défavorisés de la Région, qui sont densément peuplés et où cette pollution est la plus prégnante (les habitants des quartiers aérés de la deuxième couronne bénéficient d’un air plus sain, alors qu’ils possèdent davantage de voitures).

Quant aux Engagés, qui se présentent comme «le parti de la santé», comment peuvent-ils ignorer que, selon le rapport d’évaluation 2022 de la zone de basses émissions, le transport routier – et, au premier chef, la voiture – est une des

bronnen van luchtverontreiniging in het Brussels Gewest is, of dat uit een door de Landsbond van de Onafhankelijke Ziekenfondsen in 2024 gevoerde studie blijkt dat die verontreiniging in Europa een grote risicofactor is voor de gezondheid en de belangrijkste risicofactor voor chronische ziekten? Doktersbezoeken die verband houden met verontreinigingspieken, kosten de ziekte- en invaliditeitsverzekering 37 miljoen euro. In dezelfde studie wordt gesteld dat de verbetering van de luchtkwaliteit in Antwerpen of Brussel groter is dan in steden zonder lage-emissiezone, en dat die verbetering ook goed is voor de omliggende gemeenten.

Het parlamentslid herinnert eraan dat uit de door Leefmilieu Brussel opgestelde nota blijkt dat het voorgestelde uitstel de kans aanzienlijk vergroot dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn doelstelling niet zal halen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met 47% te doen dalen ten opzichte van 2005. Waar zijn de effectenstudies over het voorgestelde uitstel? Hoe kan het gewest de doelstelling van een verminderde uitstoot waartoe het zich heeft verbonden, nog halen? Waarom verdient de voorgestelde oplossing de voorkeur boven het behoud van de inwerkingtreding van de volgende fase met uitgebreidere sociale maatregelen, zoals minister Van den Brandt voorstelde?

De spreekster bekritiseert de nalatigheid van de indieners van het voorstel nr. A-10/1 op het vlak van goed bestuur: noch de adviesorganen (Raad van State, Raad voor het Leefmilieu, Gewestelijke Mobiliteitscommissie), noch de overheidsdiensten (Leefmilieu Brussel, Brussel Fiscaliteit) zijn geraadpleegd. Dat terwijl het voorstel lijkt in te druisen tegen het standstill- en het voorspelbaarheidsbeginsel. Bovendien is de hoogdringendheid niet aangetoond, aangezien de betrokkenen in 2018 al op de hoogte zijn gebracht. Het is dan ook waarschijnlijk dat inwoners die wel de inspanning leverden om in orde te zijn en binnen de aangekondigde termijn een andere auto kochten, zich benadeeld voelen en beroep aantekenen. Dan wordt de voorgestelde ordonnantie een bron van rechtsonzekerheid.

De heer Kalvin Soiresse Njall verklaart dat zijn fractie bezorgd is over het evenwicht tussen milieurechtvaardigheid en sociale rechtvaardigheid. Het parlamentslid wijst erop dat de indieners van het voorstel nr. A-10/1 zich beroepen op het argument dat de verplichting om een andere wagen aan te schaffen voor sommigen sociale problemen kan meebrengen. Hij betwist niet dat dergelijke problemen zich kunnen voordoen, maar merkt wel op dat de PS- en de Les Engagés-fractie geen enkele begeleidende maatregel voorstelden toen ze de lage-emissiezone in 2018 goedkeurden, zelfs niet voor personen met beperkte mobiliteit. Hij werpt op dat het de groenen waren die tijdens de regeerperiode 2019-2024 dergelijke maatregelen invoerden en vervolgens uitbreidden in de vorm van premies, vrijstellingen en uitzonderingen.

Het verbaast de spreker niet dat de leden van de MR-fractie, die hij als 'conservatieve liberalen' bestempelt, het verband niet zien tussen de uitdagingen voor gezondheid, leefmilieu en sociale kwesties. Het baart hem bovendien zorgen dat ze steun krijgen van de Les Engagés-fractie, de zelfverklaarde 'gezondheidspartij', die uit electoraal

principales sources de pollution atmosphérique en Région bruxelloise ou que, selon une étude menée en 2024 par l'Union nationale des mutualités libres, cette pollution est en Europe un facteur de risque majeur pour la santé et le premier facteur de risque pour les maladies chroniques? Les visites chez le médecin liées aux pics de pollution coûtent 37 millions d'euros à l'assurance maladie-invalidité. La même étude constate que l'amélioration de la qualité de l'air est plus nette à Anvers ou à Bruxelles que dans les villes sans zone de basses émissions, et que cette amélioration bénéficie aux communes périphériques.

La députée rappelle que, selon la note précitée établie par Bruxelles Environnement, le report proposé augmenterait de façon significative le risque de non-atteinte de l'objectif global de réduction de 47 % des émissions directes de gaz à effet de serre à l'horizon 2030, par rapport à 2005, pour la Région de Bruxelles-Capitale. Où sont les études d'incidence du report proposé? Comment la Région pourra-t-elle rencontrer l'objectif de réduction auquel elle s'est engagée? En quoi la solution proposée est-elle préférable au maintien de l'entrée en vigueur de la prochaine phase, en renforçant l'accompagnement social, comme l'a proposé Mme Elke Van den Brandt?

L'intervenante critique les manquements des auteurs de la proposition n° A-10/1 en matière de gouvernance: ni les instances d'avis (Conseil d'État, Conseil de l'environnement, Commission régionale de la mobilité) ni les administrations (Bruxelles Environnement, Bruxelles Fiscalité) n'ont été consultées. Or, la proposition semble mettre à mal les principes de standstill et de prévisibilité. De plus, l'urgence n'est pas motivée, les intéressés ayant été prévenus dès 2018. Il est donc probable que les personnes qui ont fait l'effort de se mettre en conformité, en changeant de véhicule dans le délai annoncé, s'estiment lésées et introduisent des recours. L'ordonnance proposée serait dès lors une source d'insécurité juridique.

M. Kalvin Soiresse Njall déclare que son groupe est soucieux de l'équilibre entre justice environnementale et justice sociale. Le député relève que les auteurs de la proposition n° A-10/1 tirent argument des difficultés sociales que peut entraîner pour certains l'obligation de changer de véhicule. Il ne conteste pas ces difficultés, mais observe que les groupes PS et Les Engagés n'avaient proposé aucune mesure d'accompagnement, pas même pour les personnes à mobilité réduite, lorsqu'ils ont adopté la zone de basses émissions en 2018; il avance que ce sont les écologistes qui ont introduit, puis renforcé, de telles mesures pendant la législature 2019-2024, sous la forme de primes, d'exemptions et de dérogations.

L'orateur ne s'étonne pas que les membres du groupe MR, qu'il qualifie de «libéraux conservateurs», n'aperçoivent pas le lien entre les enjeux sanitaires, environnementaux et sociaux. Il s'inquiète en revanche qu'ils soient suivis par le groupe Les Engagés, «parti de la santé» autoproclamé, désormais devenu, par opportunisme électoraliste, le parti de

opportunisme verveld is tot de partij van het gezondheidsimmobilisme. Nochtans werd het uitvoeringstijdschema van de lage-emissiezone in 2018 vastgelegd door een minister van diezelfde partij. Hoewel de covid- en de energiecrisis voor nog grotere problemen zorgden, heeft Les Engagés de voorbije vijf jaar bovendien geen enkel voorstel voor begeleidende maatregelen ingediend. Nu werpen ze zich op als voorvechters van het uitstel van een maatregel waarmee de luchtverontreiniging in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou kunnen worden verminderd. Dat zou in het bijzonder het geval zijn in de arme wijken, waar kinderen een aanzienlijk risico lopen op gezondheidsproblemen met de luchtwegen. Daardoor verhoogt het risico op armoede bij gezinnen die met hoge medische kosten te maken krijgen. Geloof de Les Engagés-fractie echt dat de gezinnen en kleine zelfstandigen die ze beweert te helpen, allemaal het groot lot zullen winnen en over twee jaar over de middelen zullen beschikken die ze nu niet hebben?

De spreker stelt in naam van zijn fractie voor om het tijdschema te behouden, maar de begeleidende maatregelen uit te breiden ten gunste van die bevolkingsgroepen die door het tijdschema in de problemen komen. Die maatregelen kunnen er bijvoorbeeld in bestaan de boetes met een jaar uit te stellen (en in de plaats daarvan waarschuwingen te geven), de Brussel'Air-premie voor de laagste inkomens en de LEZ-premie voor de kleine en middelgrote ondernemingen op te trekken, of door sociaal autodelen te bevorderen. De winnaars van de recentste gewestverkiezingen dienen met echte oplossingen te komen in plaats van het voorgestelde uitstel. Dat is immers een gemakkelijksoplossing die alleen kan overtuigen als we even vergeten welke gezondheidskosten een dergelijke maatregel voor de Brusselaars meebrengt.

Kunnen de indieners van het voorstel van ordonnantie nr. A-10/1 de bevolking beloven dat het niet de bedoeling is om de lage-emissiezone geleidelijk af te bouwen? Zullen de volgende deadlines (2028, 2030 en 2035) wél worden nageleefd?

De heer Bob De Brabandere wijst erop dat over drie maanden tienduizenden automobilisten niet meer in Brussel zullen kunnen rijden, op straffe van zeer zware boetes.

Iedereen is voorstander van een goede luchtkwaliteit, maar de nieuwe fase van de LEZ zal een impact hebben op gezinnen die niet over voldoende middelen beschikken om een nieuwe wagen te kopen.

Het is vreemd dat sommige partijen die vandaag oproepen tot uitstel, zelf de LEZ hebben ingevoerd.

De timing is geen wonderlijk toeval. Dit uitstel wordt vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen voorgesteld, drie maanden voor de deadline.

De spreker betreurt deze situatie als hij denkt aan de mensen die al een nieuwe auto hebben gekocht.

Dit is geen communautair dossier, maar door de manier waarop de Franstaligen dit hebben aangepakt, is het dat wel geworden, wat betreurenswaardig is.

l'immobilisme sanitaire. Alors que le calendrier des phases de la zone de basses émissions avait été fixé en 2018 par une ministre issue des rangs de leur parti et que les difficultés mises en exergue par les crises liées à la pandémie de Covid-19, d'une part, et aux prix de l'énergie, d'autre part, existaient déjà, que Les Engagés n'ont déposé aucune proposition de mesures d'accompagnement social au cours de cinq années écoulées, ils se font à présent les chantres du report d'une mesure qui aurait pourtant permis de diminuer la pollution de l'air en Région de Bruxelles-Capitale, en particulier dans les quartiers défavorisés, où la santé respiratoire des enfants est gravement menacée, ce qui accroît le risque de précarité pour les familles confrontées à d'importantes dépenses médicales. Les Engagés croient-ils sérieusement que les ménages et les petits indépendants qu'ils prétendent aider gagneront tous à la loterie et auront, dans deux ans, des moyens dont ils ne disposent pas aujourd'hui?

L'intervenant propose, au nom de son groupe, de maintenir le calendrier mais de renforcer l'accompagnement social en faveur des catégories de la population que ce calendrier met en difficulté, par exemple en suspendant pendant un an l'infliction d'amendes (remplacées par l'envoi d'avertissements), en renforçant la prime Bruxell'Air pour les bas revenus et la prime LEZ pour les petites et moyennes entreprises ou en promouvant l'autopartage social. Il revient aux vainqueurs du dernier scrutin régional de mettre en œuvre de vraies solutions, plutôt que le report proposé – solution de facilité qui ne peut convaincre qu'à condition d'oublier les coûts d'une telle mesure pour la santé des Bruxellois.

Les auteurs de la proposition d'ordonnance n° A-10/1 s'engagent-t-il devant leurs concitoyens à ne pas détricoter la zone de basses émissions? Les jalons suivants (2028, 2030 et 2035) seront-ils respectés?

M. Bob De Brabandere rappelle que d'ici trois mois, des dizaines de milliers d'automobilistes ne pourront plus circuler à Bruxelles, sous peine de recevoir de lourdes amendes.

Si tout le monde est partisan d'une bonne qualité de l'air, la nouvelle phase de la LEZ va néanmoins affecter des familles qui ne disposent pas des ressources suffisantes pour s'acheter une nouvelle voiture.

Il est tout de même étrange que certains partis partisans d'un report aient pourtant eux-mêmes instauré la LEZ.

Le moment n'est pas choisi par hasard. Ce report est proposé juste avant les élections communales, trois mois avant l'échéance.

L'orateur déplore cette situation eu égard aux personnes qui ont déjà acheté une nouvelle voiture.

Il ne s'agit pas d'un dossier communautaire, mais la manière de travailler des francophones en a fait un dossier communautaire, ce qui est regrettable.

De heer Jonathan de Patoul stelt dat de lage-emissiezone sinds die in 2018 werd ingevoerd, bemoedigende resultaten heeft opgeleverd. Tegen 2022 waren de stikstofdioxideconcentraties (NO₂) op de drukste wegen met 30% gedaald. In april 2024 publiceerden 140 gezondheidsdeskundigen een open brief waarin ze opriepen tot strengere maatregelen tegen de luchtvervuiling in Brussel. Onze hoofdstad is een van de meest vervuilde van Europa. Op sommige plaatsen is de concentratie stikstofdioxide vijf keer hoger en is de hoeveelheid PM_{2,5}-stofdeeltjes twee keer hoger dan de door de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) aanbevolen drempelwaarde. Elk jaar sterven meer dan 900 Brusselaars vroegtijdig als gevolg van deze vervuiling. Dat is meer dan 10% van het sterftecijfer in onze stad door alle oorzaken samen.

Bovendien zouden de Brusselaars weinig baat hebben bij het voorstel van mevrouw d'Ursel om de deadline op te schuiven. Er is gezegd dat door die deadline 35.000 auto's worden getroffen. Volgens de spreker moet dat cijfer worden verminderd met het aantal auto's die het einde van hun levenscyclus bereiken. Het gaat hoe dan ook om weinig voertuigen in verhouding tot de 1,249 miljoen Brusselaars.

Fijnstof dringt het organisme binnen, vanwaar het zich verspreidt tot in het hart en de hersenen. Stikstofdioxide vergroot de kans op astma en luchtweginfecties. Kinderen worden er in grote mate aan blootgesteld. Alle Brusselse scholen bevinden zich immers in gebieden waar de WGO-normen worden overschreden. Bijna een vijfde ervan is zelfs gelegen in gebieden waar de gemeten waarden twee keer zo hoog liggen als de normen. Bovendien treft luchtvervuiling vooral de armste wijken van Brussel en kost zij de overheid veel geld: in 2018 maar liefst 1.400 euro per Brusselaar. Door de volgende fase van de LEZ twee jaar later dan gepland te laten ingaan, komt daar nog eens een directe uitgave van 19 miljoen euro bovenop. Dat geld zou beter worden gebruikt om mensen die het financieel moeilijk hebben, te helpen voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit de klimaattransitie.

De heer de Patoul dringt er daarom op aan het tijdschema voor de uitvoering van de LEZ te behouden, aangezien deze maatregel een van de meest doeltreffende is om stedelijke luchtverontreiniging tegen te gaan. De partijen die momenteel onderhandelen over een regeerakkoord voor het Brussels Gewest, beweren wel dat ze van gezondheidsbeleid een van hun prioriteiten willen maken, maar beginnen de zittingsperiode met de indiening van een voorstel van ordonnantie dat nefaste gevolgen zal hebben voor de gezondheid van de Brusselaars. Met dit voorstel van ordonnantie wil men zieltjes winnen voor de gemeenteraadsverkiezingen op 13 oktober 2024. We moeten verder durven kijken en ons richten op de lange termijn.

De indieners van het voorstel beweren meer rechtvaardigheid na te streven, maar eigenlijk is deze tekst onrechtvaardig voor de meeste Brusselaars, zowel voor hen die meer last zullen hebben van vervuiling, als voor hen die onlangs tevergeefs een ander voertuig hebben gekocht omdat zij met hun vorige binnenkort niet meer zouden mogen

M. Jonathan de Patoul affirme que, depuis son instauration en 2018, la zone de basses émissions (LEZ) livre des résultats encourageants. En 2022, on a relevé une diminution de 30 % des concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) sur les axes routiers les plus chargés. En avril 2024, 140 experts de la santé ont formulé une carte blanche dans la presse afin de demander des mesures plus contraignantes de lutte contre la pollution de l'air à Bruxelles. Notre capitale compte en effet parmi les plus polluées d'Europe. À certains endroits, le seuil recommandé par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) est dépassé de cinq fois pour le dioxyde d'azote et de deux fois pour les particules fines PM_{2,5}. Chaque année, plus de 900 Bruxellois meurent prématurément à cause de cette pollution, soit plus de 10 % du taux de mortalité dans notre ville, toutes causes confondues.

En outre, le report d'échéance proposé par Mme d'Ursel profiterait peu aux Bruxellois. On a cité le chiffre de 35.000 voitures concernées par cette échéance. L'orateur estime qu'il faudrait déduire de ce chiffre les voitures qui arrivent en fin de vie et que cela reste peu au regard des 1,249 million de Bruxellois.

Les particules fines pénètrent dans l'organisme, jusqu'au cœur et jusqu'au cerveau. Le dioxyde d'azote contribue au développement de l'asthme et d'infections respiratoires. Les enfants y sont particulièrement exposés: toutes les écoles bruxelloises sont situées dans des zones dépassant les normes édictées par l'OMS, dont près d'un cinquième dans des zones où l'on observe un dépassement du double de ces normes. Par ailleurs, la pollution de l'air affecte surtout les quartiers les plus pauvres de Bruxelles. Elle engendre aussi de lourdes dépenses publiques: en 2018, elle a coûté environ 1400 euros par Bruxellois. Il faut ajouter à cette analyse les dépenses directes induites par un report de deux ans de la prochaine échéance de la LEZ, soit 19 millions d'euros. Mieux vaudrait consacrer cet argent à des aides réservées aux personnes en difficultés financières face aux obligations issues de la transition climatique.

M. de Patoul affirme donc que le calendrier de mise en œuvre de la LEZ doit absolument être maintenu, car cette mesure est l'une des plus efficaces pour lutter contre la pollution de l'air en ville. Or, les partis qui sont en train de négocier un accord de gouvernement pour la Région bruxelloise, bien qu'ils affirment vouloir faire de la politique de la santé l'une de leurs priorités, commencent la législature avec le dépôt d'une proposition d'ordonnance ayant des effets délétères pour la santé des Bruxellois. Cette proposition d'ordonnance trahit des visées électoralistes à la veille des élections communales du 13 octobre 2024. Il faudrait pourtant oser voir plus loin et privilégier le long terme.

Les auteurs de la proposition disent vouloir plus de justice, mais ce texte est, à vrai dire, injuste pour la majorité des Bruxellois, ceux qui souffriront de plus de pollution, mais aussi ceux qui ont récemment acheté un véhicule pour remplacer, en vain, celui qui ne pourrait bientôt plus avoir accès à la LEZ. De plus, cette proposition semble contraire à

rondrijden in de LEZ. Bovendien lijkt dit voorstel in te druisen tegen het standstill-effect van het recht op een gezond leefmilieu, dat wordt gewaarborgd door artikel 23 van de Grondwet. Dat beginsel verzet zich ertegen dat wetgeving reeds verworven rechten verzwakt en daardoor het reeds bereikte beschermingsniveau verlaagt. Zijn de indieners van het voorstel zich bewust van dit juridische struikelblok?

Natuurlijk kunnen de beperkingen van de LEZ hard aankomen voor sommige delen van de bevolking, waaronder zelfstandigen. Mensen die moeilijkheden ondervinden, moeten hulp krijgen van het gewest, maar niemand anders. Hetzelfde probleem zal zich waarschijnlijk voordoen over twee jaar, wanneer de volgende deadline zich aandient. Het voorstel van ordonnantie, dat een algemene strekking heeft, is daarom oneerlijk.

Bovendien is de vergelijking die de indieners van het voorstel maken met het Waals Gewest en het Vlaams Gewest niet relevant. Het Vlaams Gewest heeft de LEZ-deadline met slechts één jaar uitgesteld, en het Waals Gewest is overwegend agrarisch. De heer de Patoul zal zich daarom verzetten tegen dit voorstel van ordonnantie.

De heer Pascal Smet bedankt collega de Patoul voor de steun voor zijn amendement. Men zou de indruk kunnen krijgen dat Ecolo de LEZ alleen heeft bedacht en geïmplementeerd tijdens de vorige zittingsperiode. Dit doet uitschijnen dat de begeleidende maatregelen ook door hen zijn genomen, terwijl andere partijen niets hebben gedaan. Ecolo wil sociaal rechtvaardig overkomen, maar zij zijn niet de enigen. In de vorige zittingsperiode is er massaal geïnvesteerd in het openbaar vervoer door andere partijen. Er is ook veel werk verricht voor de fietsinfrastructuur, car- en bikesharing enzovoort. Samen met voormalig minister van Leefmilieu Céline Fremault werd de Brussel'Air-premie ingevoerd. Ook anderen hebben daaraan bijgedragen. Het voorbereidende werk kwam trouwens van de heer Smet; al het goede rond de LEZ komt niet uitsluitend van Ecolo!

In deze regering heeft de PS destijds voorgesteld om de invoering van de LEZ met twee jaar uit te stellen. Ecolo en Groen vonden dat onbespreekbaar. Vanwege de noodzakelijke evenwichten werden deze voorstellen terzijde geschoven. Een verlenging van de termijn of andere maatregelen werden dus toen al aangekaart.

Het is ongemakkelijk om dit debat nu grondig te voeren. We hebben absolute cijfers: 138.000 auto's mogen Brussel momenteel niet meer binnen, aldus de heer Bob De Brabandere. Hoeveel daarvan komen daadwerkelijk naar Brussel? Men spreekt over 35.000 auto's in de stad. Wie zijn de eigenaars? Zijn het oude mensen of rijke gierige mensen met een oude auto? Hoe vaak rijden deze voertuigen per jaar? We weten niet wat de werkelijke impact van twee jaar uitstel zal zijn. Misschien is het minder problematisch dan men denkt. De studie die in de media is verschenen, is een nota aan de minister en bevat een denkfout: niet alles wordt met twee jaar opgeschoven! De studie is waardeloos, omdat de premisse ervan verkeerd is. Het is gênant dat we blind varen als het gaat om de werkelijke impact van de voorgestelde maatregel.

l'effet de standstill du droit à un environnement sain garanti par l'article 23 de la Constitution, qui s'oppose à une législation affaiblissant les droits déjà acquis, ce qui diminue le niveau de protection déjà atteint. Les auteurs de la proposition ont-ils aperçu cette difficulté juridique?

Bien entendu, les contraintes engendrées par la LEZ peuvent s'avérer rudes pour une frange de la population, dont les indépendants. Ce sont ces personnes en difficulté que la Région doit accompagner, et uniquement elles. Le même problème risque d'ailleurs de se poser dans deux ans, quand arrivera l'échéance suivante. La proposition d'ordonnance, qui a une portée générale, est donc injuste.

D'autre part, la comparaison faite par les auteurs de la proposition avec la Région wallonne et la Région flamande n'est pas pertinente. La Région flamande n'a en effet reporté l'échéance des LEZ que d'un an seulement et la Région wallonne est essentiellement agricole. M. de Patoul s'opposera donc à cette proposition d'ordonnance.

M. Pascal Smet remercie M. de Patoul d'avoir soutenu son amendement. On pourrait croire que la LEZ a été conçue et mise en œuvre uniquement par Ecolo sous la législature précédente. On a également l'impression qu'Ecolo s'est occupé des mesures d'accompagnement, et que les autres partis n'ont rien fait. Ecolo se présente comme un parti socialement juste, mais ce n'est pas le seul. Sous la législature précédente, d'autres partis ont investi massivement dans les transports en commun, mais également dans les infrastructures cyclables, dans le domaine des voitures et des vélos partagés, etc. La prime Bruxell'air a été introduite avec Céline Fremault. D'autres groupes y ont également contribué. D'ailleurs, le travail préparatoire a été effectué par M. Smet; tous les bienfaits liés à la LEZ ne viennent pas uniquement d'Ecolo!

Dans ce gouvernement, le PS avait proposé de retarder l'introduction de la LEZ de deux ans. Ecolo et Groen ont estimé que ce n'était pas négociable. Ces propositions ont été mises de côté, en raison des besoins de rééquilibrage. Dès cette époque, la prolongation du délai ainsi que d'autres mesures avaient déjà été mises sur la table.

Il est assez pénible d'avoir ce débat sur le fond aujourd'hui. Nous disposons des chiffres absolus: 138.000 voitures sont actuellement interdites d'accès à Bruxelles, a déclaré M. Bob De Brabandere. Combien parmi elles entrent réellement à Bruxelles? On parle de 35.000 voitures dans la ville. Qui en sont les propriétaires? S'agit-il de personnes âgées ou de personnes fortunées un peu avares qui conduisent de vieilles voitures? Combien de fois par an ces véhicules roulent-ils? Nous ne connaissons pas l'incidence réelle d'un délai de deux ans. Peut-être est-ce moins problématique qu'on ne le pense. L'étude publiée dans les médias, qui est une note au ministre, contient un sophisme: tout ne sera pas retardé de deux ans! Cette étude n'a aucune valeur car la prémisse est fautive. Il est plutôt gênant de naviguer à vue concernant l'incidence réelle de la mesure proposée.

Tegen Groen zegt de spreker dat vergelijkingen met federale dossiers niet opgaan. Federaal minister Petra De Sutter en andere groene ministers stellen dat het parlement zijn werk moet kunnen doen, maar dit is niet helemaal wat de heer Stijn Bex hier verdedigt.

Abortus is geen kwestie die men kan vergelijken met het dossier van de LEZ. Er is haast gemoeid met het dossier van de LEZ. Over drie maanden is het immers 1 januari 2025. Abortus is gekoppeld aan euthanasie en draagmoederschap, en men zoekt naar een globale regeling voor ethische dossiers. Vooruit wil daarom abortus niet onmiddellijk regelen. De LEZ staat hier los van.

Dit is geen inhoudelijk communautair dossier en zoals onder meer mevrouw Van Achter heeft gezegd, is het niet correct en voor herhaling vatbaar. We moeten de bladzijde kunnen omdraaien en vooruitgang boeken.

De spreker zegt geen voorstander te zijn van het systeem om boetes kwijt te schelden. Dat is hetzelfde als uitstel verlenen, enkel de verpakking verschilt.

De motivatie van de indieners steunt op twee grote lijnen: een sociale invalshoek en een gezamenlijke aanpak met Wallonië en Vlaanderen. De spreker gaf vorige week een redenering rond de interferedele solidariteit. Hij begrijpt die, maar wijst ook op de autonomie.

Vooruit.brussels wil de LEZ behouden vanwege het belang ervan voor de luchtkwaliteit en vanuit een rechtvaardigheidsgevoel. Veel mensen die al lang weten dat de volgende fase eraan komt, hebben zich ondertussen aangepast en voelen zich nu benadeeld. Het voorstel van de spreker wil twee jaar uitstel verlenen aan mensen met onvoldoende middelen. Hij staat ervoor open om te bespreken over wie het dan concreet moet gaan. Wie het wel kan betalen, dient zich echter een nieuwe wagen aan te schaffen of te opteren voor een alternatief. Er is niemand verplicht om een nieuwe wagen te kopen, al beseft de spreker dat er uiteraard mensen zijn die een wagen nodig hebben.

De heer Benjamin Dalle erkent dat de lage-emissiezone een efficiënte en effectieve maatregel is om de Brusselse luchtkwaliteit en de gezondheid van de Brusselaars te verbeteren. Het wegvervoer is de grootste bron van uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof. Zijn partij heeft dan ook in 2018 de invoering van de lage-emissiezone gesteund. Uit de nota van Leefmilieu Brussel blijkt dat de impact van het voorliggende uitstel niet gering is qua uitstoot en het bereiken van de klimaatdoelstellingen. Dit dossier belangt alle Brusselaars aan en is op zich niet taalgebonden noch communautair. De wijze waarop dit dossier werd behandeld, is wel communautair. De spreker acht het onaanvaardbaar dat de drie Franstalige partijleiders geen overleg hebben gepleegd met de Nederlandstalige partijen. Deze werkwijze is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest onwaardig. De Brusselaars verdienen bestuurders die de taalevenwichten respecteren. Het is de vaste praktijk dat de Nederlandstalige en Franstalige partijen bij consensus akkoorden sluiten binnen de meerderheid. Het huidige gebrek aan Nederlandstalige

L'orateur déclare à l'encontre de Groen que les comparaisons avec les dossiers fédéraux ne sont pas valables. La ministre Petra De Sutter, ainsi que d'autres ministres écologistes, affirment que le Parlement doit pouvoir faire son travail, mais ce n'est pas tout à fait ce que prône ici M. Stijn Bex.

La question de l'avortement ne peut pas être comparée au dossier de la LEZ. Le dossier de la LEZ est urgent, puisque le 1er janvier 2025 est déjà dans trois mois. L'avortement est associé à l'euthanasie et à la gestation pour autrui, et l'on souhaite une réglementation globale sur ces questions éthiques. Vooruit ne souhaite donc pas réglementer immédiatement l'avortement. La LEZ est un dossier distinct.

Il ne s'agit pas d'un dossier au contenu communautaire et, comme l'a notamment déclaré Mme Van Achter, rappelons que la question est sensible. Nous devons parvenir à tourner la page et aller de l'avant.

L'orateur déclare ne pas être partisan du système qui annule les amendes. Le résultat est le même qu'en octroyant un report, et seule la forme diffère.

La motivation des auteurs s'articule autour de deux éléments principaux: un axe social, d'une part, et une approche commune avec la Wallonie et la Flandre, d'autre part. L'orateur a exposé un raisonnement autour de la solidarité interfédérale la semaine passée. Il peut comprendre cette approche, mais insiste également sur l'autonomie.

Vooruit.brussels souhaite maintenir la LEZ en raison de son importance pour la qualité de l'air et par souci d'équité. Sachant depuis longtemps qu'elle adviendrait, de nombreuses personnes ont pris leurs dispositions entre-temps et elles se sentent aujourd'hui lésées. La proposition de l'orateur vise à octroyer un report de deux ans à ceux qui n'ont pas les moyens suffisants. Il est ouvert à l'idée d'étudier la concrétisation de cette catégorie, mais concernant ceux qui ont les moyens de payer, ils achètent une nouvelle voiture ou ils optent pour une alternative. Personne n'est obligé d'acheter une nouvelle voiture, mais l'orateur est conscient que certaines personnes ont manifestement besoin d'un véhicule.

M. Benjamin Dalle reconnaît la réelle efficacité de la zone de basses émissions pour améliorer la qualité de l'air à Bruxelles ainsi que la santé des Bruxellois. Le transport routier constitue le plus grand producteur d'émissions de dioxyde d'azote et de particules fines. C'est pourquoi son parti a soutenu l'instauration de la zone de basses émissions en 2018. Selon la note de Bruxelles Environnement, le présent report ne sera pas sans conséquence en matière d'émissions et de respect des objectifs climatiques. Ce dossier concerne tous les Bruxellois et il n'est, en soi, ni linguistique ni communautaire. En revanche, son traitement a des relents communautaires. Pour l'orateur, il est inacceptable que les trois chefs de groupe francophones aient omis de consulter les partis néerlandophones. Cette manière d'agir est indigne de la Région de Bruxelles-Capitale. Les Bruxellois méritent des dirigeants qui respectent les équilibres linguistiques. Il est de coutume que les partis néerlandophones et francophones nouent des accords au sein de la majorité par consensus. Selon l'orateur, l'absence actuelle d'une majorité néerlandophone

meerderheid rechtvaardigt volgens de spreker deze werkwijze niet. Deze gang van zaken is niet vatbaar voor herhaling.

Inhoudelijk geeft het dossier volgens het parlamentslid geen blijk van goed bestuur. Ten eerste heeft het Vlaams Gewest zijn gelijkaardige regeling uitgesteld met één jaar, terwijl het voorliggende voorstel van ordonnantie voorziet in een verlenging met twee jaar. Het voorstel van ordonnantie vertoont geen samenhang met de regelingen van de andere gewesten.

Ten tweede dient een dergelijk technisch en complex dossier te steunen op een grondige analyse. Het cijfermatig onderzoek ontbreekt evenwel. Hoeveel motorfietsen rijden er rond? Welke wetenschappelijk onderbouwde prognoses zijn er? De spreker heeft het door de indieners vermelde cijfer van 35.284 wagens niet kunnen verifiëren op basis van publiek toegankelijke informatie. Bij de vorige verstrenging in 2021 voldeden ongeveer 100.000 voertuigen niet aan de verstrengingsnormen voor 1 januari 2022.

Ten derde biedt artikel 23 van de Grondwet eenieder het recht om een menswaardig leven te leiden. Daartoe waarborgen de Brusselse ordonnanties de economische, sociale en culturele rechten. Die rechten omvatten onder meer het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu. De beschikbare cijfers tonen aan dat de lage-emissiezone een effectieve maatregel is om de luchtkwaliteit te verbeteren. Artikel 23 van de Grondwet houdt een standstill-beginsel in waaraan het Grondwettelijk Hof een ordonnantie kan toetsen. Die toetsing houdt in dat het beschermingsniveau dat een nieuwe wetgeving of regelgeving biedt, wordt vergeleken met het beschermingsniveau dat de bestaande norm biedt. In tegenstelling tot de indieners van het voorstel, acht de spreker het feit dat de regelgeving vandaag nog niet in werking is getreden, niet relevant voor de toepassing van het standstill-beginsel. De vraag die moet worden beantwoord, is of het uitstel van de verstrengde LEZ-regels leidt tot een aanzienlijke vermindering van het beschermingsniveau. De indieners stellen dat dit niet het geval is omdat de timing van de andere maatregelen, zoals de verstrenging in 2028, de dieselban in 2030 en de benzineban in 2035 gehandhaafd blijven. De vraag rijst of de aldus vooropgestelde timing wel nog realistisch is. Door het voorliggende voorstel zullen er op een jaar tijd twee verstrengingen van de LEZ optreden, namelijk op 1 januari 2028 én op 1 januari 2029. Het jaar nadien zullen ook dieselwagens worden geweerd. Het parlamentslid betwijfelt of een dergelijke opeenvolging van veranderingen in zulke korte periode de nodige geleidelijkheid inhoudt. Hij vraagt de indieners van het voorstel of zij kunnen garanderen dat ze niet zullen ingaan op een vraag tot uitstel van de verstrenging in 2029, en of zij bevestigen dat zij gedurende de volledige zittingsperiode het vooropgestelde tijdschema niet opnieuw zullen vertragen. Het valt het parlamentslid verder op dat het uitstel met twee jaar niet gepaard gaat met bijkomende inspanningen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zo wordt niet voorzien in bijkomende maatregelen om eigenaars van vervuilende wagens ertoe aan te zetten hun wagen te verkopen of te vervangen door een minder vervuilend of elektrisch exemplaar.

ne justifie pas ce procédé. Pareille manœuvre ne peut se reproduire.

Sur le fond, ce dossier n'est pas un modèle de bonne gouvernance, selon le député. Premièrement, la Région flamande a reporté son dispositif d'un an seulement, alors que la présente proposition d'ordonnance instaure un report de deux ans. La proposition d'ordonnance ne fait pas preuve de cohérence avec les dispositifs des autres Régions.

Deuxièmement, un dossier aussi technique et complexe doit reposer sur une analyse approfondie. Or, l'étude chiffrée fait défaut. Combien y a-t-il de véhicules en circulation ? Quelles sont les prévisions scientifiquement étayées ? L'orateur n'a pas pu vérifier, sur la base des informations disponibles, le chiffre de 35.284 véhicules, avancé par les auteurs de la proposition. Lors du précédent renforcement de la LEZ en 2021, environ 100.000 véhicules ne respectaient pas les nouvelles normes à leur entrée en vigueur le 1er janvier 2022.

Troisièmement, l'article 23 de la Constitution garantit à chacun le droit de mener une vie conforme à la dignité humaine. C'est pourquoi les ordonnances bruxelloises garantissent les droits économiques, sociaux et culturels. Ces droits incluent, entre autres, le droit à la protection d'un environnement sain. Les chiffres disponibles démontrent que la zone de basses émissions est une mesure efficace pour améliorer la qualité de l'air. L'article 23 de la Constitution instaure un principe de standstill en vertu duquel la Cour constitutionnelle peut examiner une ordonnance. Cet examen implique de comparer le niveau de protection offert par une nouvelle législation ou réglementation avec celui garanti par la norme déjà en vigueur. Contrairement aux auteurs de la proposition, l'orateur estime que le fait que la réglementation ne soit pas encore en vigueur n'est pas pertinent pour l'application du principe de standstill. La question à laquelle il faut répondre est de savoir si le report du renforcement de la LEZ entraînera une diminution considérable du niveau de protection. Les auteurs affirment que ce ne sera pas le cas, dans la mesure où le calendrier des autres mesures, telles que le renforcement en 2028, l'interdiction du diesel en 2030 et l'interdiction de l'essence en 2035, reste maintenu. Se pose néanmoins la question de savoir si le calendrier ainsi défini reste réaliste. Avec la présente proposition, il y aura deux durcissements de la LEZ en l'espace d'un an, à savoir le 1er janvier 2028 et le 1er janvier 2029. L'année suivante, les véhicules diesel seront, à leur tour, exclus. Le député doute qu'une telle succession de changements sur une période aussi courte puisse se faire de manière suffisamment progressive. Il demande aux auteurs de la proposition s'ils peuvent certifier qu'ils n'accéderont pas à une nouvelle demande de report en 2029, et s'ils confirment qu'ils ne retarderont pas à nouveau le calendrier en cours de législation. De plus, le député s'étonne que le report de deux ans ne s'accompagne pas d'efforts supplémentaires pour améliorer la qualité de l'air. Ainsi, aucune mesure complémentaire n'est prévue pour inciter les propriétaires de véhicules polluants à vendre leur voiture ou à la remplacer par un modèle moins polluant ou électrique.

Ten vierde moeten de Brusselaars kunnen vertrouwen op de verbintenissen van de overheid conform het vertrouwensbeginsel. Dit voorstel van ordonnantie is een slag in het gezicht van de Brusselaars die zich wel tijdig hebben voorbereid op de verstrenging van de LEZ. Verder houdt het voorstel van ordonnantie heden geen enkel verband met de corona- of energiecrisis.

Het parlamentslid ontwaart vier fouten in het dispositief van het voorstel van ordonnantie. Ten eerste zijn de opschriften in beide versies behept met vertaalfouten. Ten tweede wordt de wetgevingshistoriek niet vermeld. Ten derde is het voorstel van ordonnantie van toepassing op “motorvoertuigen” zoals gedefinieerd in een specifieke bepaling ‘of hoger’. Deze formulering betekent dat ook die voertuigen die beantwoorden aan de strengere regels, niet in Brussel mogen rondrijden. Dit is allicht niet de bedoeling van de indieners van het voorstel. Ten vierde is er in de Nederlandstalige versie sprake van het begrip “inrijden”, waardoor de bestuurders die louter circuleren binnen het gewest buiten de regeling vallen volgens een letterlijke lezing. De spreker verkiest om de betrokken bepaling te herschrijven in de zin van “de toegang tot de lage-emissiezone is toegelaten voor ...”.

Volgens het parlamentslid dreigen de voorliggende amendementen de beoogde doelstellingen niet te verwezenlijken. Hij vindt het voorstel van de PVDA-fractie niet sociaal. Het is op lange termijn slecht voor de financiën en de volksgezondheid van de burgers om eeuwig te blijven rijden met een vervuilende wagen. Het toepassingsgebied van het voorstel van Vooruit.brussels is voorts te ruim, daar het eveneens steuntrekkers en begunstigden van OCMW-steun omvat die niet noodzakelijk een wagen nodig hebben voor hun werk. Zij die de steun het meest nodig hebben, zijn werkende mensen met een laag loon voor wie het gebruik van een wagen strikt noodzakelijk is en die niet beschikken over de nodige financiële middelen om een minder vervuilende wagen aan te kopen.

Volgens de heer Dalle verzoenen de door hem ingediende amendementen alle belangen. Zijn ene amendement biedt de Brusselaars één jaar de tijd om zich te schikken naar de verstrenging van de LEZ. Hij stelt vast dat heel veel Brusselaars nog niet op de hoogte zijn van de nieuwe regels of er zich nog niet op hebben voorbereid. De huidige regering zou te weinig hebben gedaan voor bestuurders die hun wagen nodig hebben en niet kunnen overschakelen naar het openbaar vervoer. De begeleidende maatregelen voor de Parijse lage-emissiezone kunnen inspiratie bieden. Het andere amendement strekt ertoe de eigenaars van de desbetreffende wagens per brief in te lichten over de betrokken regels en begeleidende maatregelen.

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel is van mening dat er op het vlak van gezondheid en leefmilieu duidelijke parallellen te trekken zijn tussen het voorstel van ordonnantie dat zij verdedigt, en het voorstel van resolutie over de doorbetaling van de Renolutionpremies (stuk A-9/1 - 2024). Beide teksten beogen de transitie mogelijk te maken voor alle burgers en niemand aan zijn lot over te laten.

Quatrièmement, les Bruxellois doivent pouvoir avoir confiance dans les engagements pris par les pouvoirs publics, et ce, conformément au principe de confiance légitime. Cette proposition d’ordonnance est un camouflet pour les Bruxellois qui ont anticipé le renforcement de la LEZ. De plus, la proposition d’ordonnance d’aujourd’hui n’a rien à voir avec la crise sanitaire ou celle de l’énergie.

Le député entrevoit quatre erreurs dans le dispositif de la proposition d’ordonnance. Premièrement, dans les deux versions, les intitulés comportent des erreurs de traduction. Deuxièmement, l’historique législatif n’est pas mentionné. Troisièmement, la proposition d’ordonnance s’applique aux « véhicules à moteur », tels que définis dans une disposition spécifique, « ou de norme supérieure ». Cette formulation signifie que les véhicules qui répondent aux règles plus strictes ne peuvent pas non plus circuler à Bruxelles. Ceci n’est certainement pas l’intention des auteurs de la proposition. Quatrièmement, la version néerlandaise utilise le terme « inrijden » (« entrer »), ce qui, selon une lecture littérale, exclut du dispositif les automobilistes qui ne font que circuler à l’intérieur de la Région. L’orateur préfère reformuler la disposition concernée comme suit: « l’accès à la zone de basses émissions est autorisé aux... ».

Selon le député, les présents amendements risquent d’entraver la réalisation des objectifs visés. Pour lui, la proposition du PVDA n’est pas sociale. Il serait, à long terme, préjudiciable pour le portefeuille et la santé des citoyens de leur permettre de rouler éternellement avec une voiture polluante. Quant au champ d’application de la proposition de Vooruit, il est trop large car il inclut également les allocataires et les bénéficiaires du CPAS qui n’ont pas nécessairement besoin d’un véhicule pour aller travailler. La plupart des personnes qui ont besoin d’une aide sont des travailleurs à bas revenus, pour qui l’usage d’un véhicule est strictement nécessaire et qui ne possèdent pas les ressources financières nécessaires pour acheter un modèle moins polluant.

Selon M. Dalle, les amendements qu’il a déposés concilient les intérêts de tous les intéressés. Son premier amendement accorde aux Bruxellois un délai d’un an pour se conformer aux règles renforcées de la LEZ. Il constate que de nombreux Bruxellois ne sont pas encore au courant des nouvelles règles ou ne s’y sont pas encore préparés. Selon lui, l’actuel gouvernement en a fait trop peu pour les automobilistes qui doivent utiliser leur voiture, sans possibilité de recourir aux transports en commun. Les mesures d’accompagnement mises en œuvre à Paris dans le cadre de la zone de basses émissions peuvent être une source d’inspiration. Son autre amendement prévoit l’envoi d’un courrier personnel aux propriétaires des véhicules visés, afin de les informer des règles en vigueur et des mesures d’accompagnement.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel estime que la proposition d’ordonnance qu’elle défend est liée à la proposition de résolution relative à la continuité du versement des primes « Renolution » (doc. A-9/1 – 2024), sur le plan sanitaire et environnemental. Il s’agit dans les deux cas de rendre la transition possible pour tous les citoyens, en veillant à ne délaissier aucun d’entre eux.

In de volgende fase van de lage-emissiezone (LEZ) zullen meer dan 43.000 voertuigen uit het verkeer worden geweerd. Niet alle bezitters van die voertuigen hebben intussen al een alternatief gevonden. Politici moeten natuurlijk een koers uitzetten, maar ze moeten ook luisteren naar de bevolking zonder oogkleppen. De komende deadline mag niet leiden tot sociale uitsluiting en mag evenmin de economische aantrekkingskracht van ons gewest aantasten.

De LEZ is niet het enige instrument om luchtvervuiling te bestrijden. In het recentste evaluatieverslag over de LEZ staat zelfs dat de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) constant is gebleven sinds 2018, het jaar waarin de LEZ van start ging. De inspanningen hadden veel meer moeten worden toegespitst op de CO₂-uitstoot van gebouwen. Tijdens de vorige zittingsperiode heeft minister van Leefmilieu Alain Maron te lang gedraald met de invoering van maatregelen om renovatie te stimuleren (Renolutionstrategie). Die opgelopen vertraging ging ten koste van de beoogde vermindering van de CO₂-uitstoot in ons gewest. Nu het beschikbare budget om isolatiewerken te ondersteunen is opgebruikt, dreigen veel Brusselaars niet te worden beloond voor hun inspanningen. Het vertrouwen in de gewestelijke overheid heeft daardoor een deuk gekregen.

De tegenstanders van het voorstel van ordonnantie komen uit de partijen die in eerste instantie de invoering van de LEZ tegenhielden en vervolgens begeleidende maatregelen weigerden. Zonder dergelijke maatregelen zullen de Brusselaars niet klaar zijn om de volgende horde van de LEZ op 1 januari 2025 te nemen. De twee jaar uitstel die het voorstel van ordonnantie verleent, moet de Brusselaars de tijd geven om een minder vervuilend vervoermiddel aan te schaffen dat aan hun behoeften voldoet. Sinds de lancering van de LEZ zes jaar geleden heeft de gewestregering blijk gegeven van haar onvermogen om de bevolking daarbij naar behoren te helpen.

Mevrouw d'Ursel wil er echter geen twijfel over laten bestaan. Uitstel van de deadline met twee jaar betekent niet het einde van de LEZ. We moeten ons blijven inspannen om de luchtkwaliteit te verbeteren en op termijn afstappen van verbrandingsmotoren. We geven onze klimaatverplichtingen niet op.

De LEZ heeft in belangrijke mate bijgedragen aan een betere luchtkwaliteit. Volgens Leefmilieu Brussel is in 2022 een bijzonder belangrijke stap gezet met een verbod op Euro 4-dieselveertuigen, die verantwoordelijk waren voor een aanzienlijk deel van de uitstoot van fijnstof en stikstofoxide in Brussel. Tussen 2018 en 2022 is de uitstoot van stikstofoxide door het gemotoriseerde verkeer met 31% gedaald en die van fijnstof met 30%. Het percentage dieselveertuigen is bijna gehalveerd. Sinds 2020 voldoen alle Brusselse meetstations van de luchtkwaliteit aan de Europese normen voor de uitstoot van koolstofdioxide. We moeten ons blijven inspannen om voortaan ook toe te werken naar de normen van de WGO.

Het gewest heeft begeleidende maatregelen getroffen zodra de LEZ van start ging. Die zijn echter niet voldoende gebleken om een soepele overgang naar de volgende fase te

La prochaine échéance de la zone de basses émissions (LEZ) interdira plus de 43.000 véhicules, dont les propriétaires n'ont toujours pas trouvé de solution de remplacement. Les responsables politiques doivent certes fixer un cap, mais ils doivent aussi rester à l'écoute de leur population, sans dogmatisme. Cette prochaine échéance ne peut donc se muer en un facteur d'exclusion sociale et de perte d'attractivité économique.

La LEZ n'est pas le seul instrument de lutte contre la pollution de l'air. Le dernier rapport d'évaluation de la LEZ avance même que les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) sont restées constantes depuis 2018, année de lancement de la LEZ. Il aurait fallu porter les efforts bien davantage sur les émissions de CO₂ provenant du bâti. Le ministre de l'environnement Alain Maron a, lors de la précédente législature, trop tardé à déployer les mesures d'incitation à la rénovation (stratégie «Renolution»). Ce retard a eu des effets dommageables sur la réduction attendue des émissions de CO₂ dans notre Région. De plus, les crédits budgétaires disponibles pour soutenir les travaux d'isolation sont désormais épuisés, mettant à mal les efforts de nombreux Bruxellois. La confiance dans notre Région s'est en trouvée ébranlée.

Ceux qui s'opposent à la proposition d'ordonnance sont issus des partis qui avaient initialement freiné l'instauration de la LEZ puis qui avaient refusé des mesures d'accompagnement. Faute de telles mesures, les Bruxellois ne seront pas prêts à passer à la prochaine étape de la LEZ le 1er janvier 2025. Les deux ans supplémentaires accordés par la proposition d'ordonnance devraient donner le temps aux Bruxellois de se doter d'un moyen de transport moins polluant et adapté à leurs besoins. Depuis le lancement de la LEZ, il y a six ans, le gouvernement régional s'est montré incapable d'accompagner correctement la population en ce sens.

Mme d'Ursel veut toutefois dissiper toute ambiguïté. Reporter la prochaine échéance de deux ans ne signifie pas vouloir abandonner le processus de la LEZ. Il faut poursuivre nos efforts d'amélioration de la qualité de l'air et ne plus recourir à terme aux moteurs thermiques. Nos engagements climatiques ne sont pas reniés.

La LEZ a fortement contribué à améliorer la qualité de notre air. D'après Bruxelles Environnement, le jalon de 2022 s'est avéré particulièrement important puisqu'il a interdit l'accès de véhicules diesel Euro 4, qui engendraient une partie significative des particules fines et des émissions d'oxyde d'azote à Bruxelles. Entre 2018 et 2022, les émissions d'oxyde d'azote engendrées par le trafic automobile ont diminué de 31 % et celles de particules fines de 30 %. La part des véhicules diesel a été presque divisée par deux. Depuis 2020, toutes les stations bruxelloises de mesure de la qualité de l'air ont respecté les normes européennes d'émissions de dioxyde d'azote. Il convient de poursuivre les efforts pour atteindre désormais les normes de l'OMS.

La Région a certes déployé des mesures d'accompagnement du dispositif de la LEZ, dès son lancement, mais elles ne se sont pas révélées suffisantes pour

waarborgen, die aanvankelijk gepland was voor 1 januari 2025. In 2022 werden bijvoorbeeld slechts een tiental transitiepremies toegekend aan micro-ondernemingen en kleine bedrijven. Deze premies zijn daar duidelijk onvoldoende op afgestemd. Voorts werden de uitgekeerde bedragen van de Brussel'Air-premie onlangs opgetrokken, hoewel in 2024 minder middelen daarvoor werden begroot. De spreker is er daarom van overtuigd dat alle begeleidende maatregelen moeten worden herzien. Dat wordt een werkpunt voor de volgende regering, die op deze manier meer tijd krijgt om dat te doen.

De heer Jamal Ikazban is het beu om steeds weer te horen dat mensen tegen elkaar worden opgezet, met voorvechters van het milieu aan de ene kant en vervuilende automobilisten aan de andere kant. Iedereen vindt luchtkwaliteit belangrijk, maar sommigen besteden meer aandacht aan het risico op sociale uitsluiting. Er zijn mensen die aangewezen zijn op de auto om zich te verplaatsen, en het is ongehoord om op hen neer te kijken.

Voorts zou de voorgestelde tekst volgens de tegenstanders ervan de onderhandelingen over de vorming van een nieuwe gewestregering belemmeren. Dat argument is geringschattend ten aanzien van de parlementsleden, die niet lijdzaam kunnen blijven toezien op de lang aanslepende onderhandelingen. De Nederlandstalige parlementsleden verdienen weliswaar respect, maar dat geldt ook en zelfs in nog grotere mate voor de Brusselse kiezers.

Uit dit debat blijkt dat sociale begeleidende maatregelen van cruciaal belang zijn voor de slaagkansen van de LEZ. Alle commissieleden tonen zich nu bezorgd om de armste Brusselaars. Hopelijk blijft dat zo. Het is belangrijk dat de bevolking achter de doelstellingen van de LEZ staat, zonder het gevoel te krijgen dat ze het gelag moet betalen. Veel Brusselaars zijn voorstander van fietsen en deelvoertuigen, maar ergeren zich wanneer er parkeerplaatsen worden opgeofferd om daar ruimte voor te maken. De heer Ikazban vindt dat volksvertegenwoordigers oren moeten hebben naar hun ontevredenheid, ongeacht welke doelstelling ze nastreven. Bovendien zal de toekomstige regering wellicht bepaalde financiële stimuli moeten invoeren om de elektrificatie van het wagenpark, in het bijzonder in de taxisector, te versnellen.

De spreker wijst de heer Pitseys erop dat hij niet de enige is die begaan is met gezondheid en luchtkwaliteit. De PS maakt daar ook strijdpunten van, onder meer door begeleidende maatregelen voor de LEZ te bepleiten. Het verschil is dat de PS oren heeft naar de verzuchtingen van de kiezer, die ontredderd is over de nakende LEZ-deadline. Dat geldt in het bijzonder voor grote gezinnen, alleenstaande moeders, bezorgers en kleine ondernemers, want zij hebben vaak een auto nodig.

Het betoog van de heer Benjamin Dalle was verdienstelijk, omdat eruit blijkt dat het voorstel van ordonnantie niet van communautaire aard is en evenmin tegen de Nederlandstaligen is gericht. De heer Ikazban steunt dan ook zijn amendement, dat ertoe strekt de chauffeurs van voertuigen die binnenkort zullen worden geweigerd in de LEZ, te informeren. Hij staat achter die voorlichtende aanpak,

parvenir sans heurts au prochain pallier, prévu initialement le 1er janvier 2025. Ainsi, à titre d'exemple, seule une petite dizaine de prime de transition ont été accordées en 2022 aux micro-entreprises et aux petites entreprises. Ces primes sont manifestement inadaptées. Par ailleurs, les montants alloués par la prime « Bruxell'air » ont augmenté récemment mais les crédits budgétaires inscrits dans ce cadre ont pourtant été abaissés en 2024. L'oratrice est donc convaincue qu'il faut revoir l'ensemble des mesures d'accompagnement; c'est une tâche qui attend le prochain gouvernement, qui jouira pour ce faire d'un délai supplémentaire.

M. Jamal Ikazban ne supporte plus d'entendre des discours qui opposent les gens, entre d'une part les défenseurs de l'environnement et d'autre part les automobilistes pollueurs. Tout le monde est soucieux de la qualité de l'air, mais certains sont plus attentifs aux risques d'exclusion sociale. Certaines personnes ne peuvent se déplacer autrement qu'en voiture et il ne faudrait pas les dédaigner.

D'autre part, certains opposants au texte présenté voient dans celui-ci une entrave à la poursuite des négociations en vue de constituer un gouvernement régional. Cet argument fait peu de cas des élus du Parlement, qui ne peuvent rester les bras ballants durant ces longues négociations. Il faut certes respecter les parlementaires néerlandophones mais aussi et surtout les électeurs bruxellois.

Ce débat montre que les mesures sociales d'accompagnement sont cruciales pour la réussite de la LEZ. À présent, tous les membres de la commission affichent une préoccupation pour les plus démunis. Espérons que cela dure. Il faut que la population adhère aux objectifs de la LEZ, sans avoir l'impression d'en être la dupe. De nombreux Bruxellois sont favorables au vélo et aux véhicules partagés mais grincent des dents quand les aménagements en faveur de ces transports ont pour effet de supprimer des places de stationnement automobile. M. Ikazban estime qu'un mandataire doit savoir entendre ces mécontentements, quel que soit l'objectif qu'il s'est fixé. De plus, le gouvernement à venir devra sans doute accorder certains incitants financiers, notamment aux taxis, pour accélérer l'électrification des véhicules.

L'orateur prévient M. Pitseys qu'il n'a pas le monopole de la santé et de la qualité de l'air. Le groupe PS lutte aussi pour ces objectifs, entre autres par le biais des mesures d'accompagnement du dispositif de la LEZ. Cependant, il a su en l'occurrence entendre l'appel de l'électeur et son désarroi face à cette nouvelle échéance approchant. C'est particulièrement le cas des familles nombreuses, des mères célibataires, des livreurs et des petits entrepreneurs, qui ont souvent besoin d'une voiture.

Enfin, l'intervention de M. Benjamin Dalle a eu le mérite de mettre en lumière que cette proposition d'ordonnance n'a pas une portée communautaire et n'est pas dirigée contre les néerlandophones. M. Ikazban soutient donc son amendement visant à informer les conducteurs dont le véhicule sera prochainement refusé au sein de la LEZ. Cette approche éducative est bonne et correspond à la volonté des auteurs de

die aansluit bij de doelstelling van de indieners van het voorstel van ordonnantie, namelijk ervoor zorgen dat de Brusselaars de doelstelling van de LEZ meer gaan steunen.

De heer Christophe De Beukelaer verklaart dat gezondheid en leefmilieu centraal staan in zijn parlementaire werk. Hij herinnert er trouwens aan dat voormalig minister Céline Fremault, van zijn partij, de LEZ heeft ingevoerd in 2018, ook al heeft haar opvolger, minister Alain Maron, vervolgens geprobeerd om alle eer daarvoor op te strijken. De Ecolofractie moet haar gebruikelijke arrogantie eens opzijschuiven, want ze belichaamt de LEZ niet. In het Waals Gewest heeft minister Céline Tellier van Ecolo trouwens de toepassing van lage-emissiezones aan banden gelegd, waarmee ze inging tegen de oorspronkelijke intentie van haar voorganger, minister Carlo Di Antonio van Les Engagés.

De LEZ heeft tot dusver uitstekende resultaten opgeleverd. Het is dan ook geenszins de bedoeling van dit voorstel van ordonnantie om die in vraag te stellen. Gelet op de financiële moeilijkheden waarmee veel Brusselse gezinnen kampen als gevolg van de covidcrisis en vervolgens de prijsstijgingen door de oorlog in Oekraïne, is uitstel echter noodzakelijk, want anders komt het hele proces in het gedrang. Om de ambitie gaaf te houden, moeten we ons aanpassen aan de omstandigheden.

Het moge duidelijk zijn dat het uitstel van de komende deadline veel vragen oproept, zelfs bij les Engagés, maar de heer De Beukelaer zegt aan iedereen die het horen wil, dat we dit moeten doen om het draagvlak bij de bevolking voor de doelstellingen in stand te houden. Hij verdedigde dat standpunt trouwens al voor de gewestverkiezingen van 9 juni 2024. De knoop over het uitstel moet onmiddellijk worden doorgemaakt, want 1 januari 2025 komt met rasse schreden dichterbij.

De heer De Beukelaer spreekt de bewering van de heer de Patoul tegen dat het voorstel slechts voor een minderheid zou gelden. Hij wijst erop dat het om ongeveer 35.000 auto's gaat, wat niet min is. Défi en Ecolo hadden zich tijdens de vorige regeerperiode trouwens veel harder moeten inzetten voor een ander dossier dat verband houdt met volksgezondheid en leefmilieu, namelijk het vliegverkeer boven Brussel. De LEZ is overigens slechts een instrument, en geen doel op zich. In de eerste plaats moet er worden toegezien op de maatregelen ten behoeve van de luchtkwaliteit en moet ernaar worden gestreefd om de normen van de WGO te halen.

De spreker wil de heer Bex geruststellen. Hij moet niet bang zijn dat Les Engagés een heleboel parlementaire initiatieven zal nemen voordat er een regeerakkoord wordt gesloten, want het is niet de bedoeling om de lopende onderhandelingen te verstoren.

Een van de redenen waarom we de volgende fase van de LEZ nu moeten uitstellen, is dat de begeleidende maatregelen van de vorige regeerperiode onvoldoende zijn gebleken. Minister Maron heeft niet aan de verwachtingen kunnen voldoen en heeft ook het onderhoud en de vervanging van defecte ANPR-camera's verwaarloosd.

la proposition, celle de renforcer l'adhésion des Bruxellois aux objectifs de la LEZ.

M. Christophe De Beukelaer affirme que la santé et l'environnement sont au cœur de son action parlementaire. Il faut d'ailleurs rappeler que c'était l'ancienne ministre Céline Fremault, de son groupe politique, qui a instauré la LEZ en 2018, même son successeur, le ministre Alain Maron, a tenté ensuite de se l'approprier. Le groupe Ecolo doit se défaire de l'arrogance à laquelle il est coutumier: il n'incarne pas la LEZ. En Région wallonne, la ministre Ecolo Céline Tellier a d'ailleurs réduit le champ d'application des zones de basses émissions, à rebours de ce que son prédécesseur, le ministre Engagé Carlo Di Antonio, avait initié.

Le dispositif de la LEZ a livré d'excellents résultats jusqu'à présent. C'est pourquoi cette proposition d'ordonnance n'entend nullement le remettre en cause. Cependant, étant donné les difficultés économiques dans lesquelles de nombreux ménages bruxellois sont plongés, à cause de la crise sanitaire du Covid-19 puis de la flambée des prix suite à la guerre en Ukraine, il faut savoir temporiser, sous peine de mettre à mal tout le processus. Pour maintenir cette ambition, il faut s'adapter aux circonstances.

Autant le dire, le report de cette échéance suscite de nombreux questionnements, même au sein des Engagés, mais M. De Beukelaer explique à qui veut l'entendre que cela est nécessaire au maintien de l'adhésion de la population aux buts de la LEZ. Il défendait d'ailleurs déjà ce point de vue avant les élections régionales du 9 juin 2024. Une telle décision doit être prise sans attendre, car la date du 1er janvier 2025 est désormais très proche.

M. De Beukelaer conteste les dires de M. de Patoul selon qui la proposition ne concernerait qu'une minorité de personnes. Il faut rappeler que 35.000 voitures environ sont visées, ce qui n'est pas rien. D'autre part, le groupe DéFi et le groupe Ecolo auraient dû déployer bien plus de forces, lors de la dernière législature, dans un autre dossier de santé publique et d'environnement, celui du survol de Bruxelles. La LEZ n'est d'ailleurs qu'un moyen, pas une fin en soi. Il faut avant tout surveiller les mesures de qualité de l'air et s'efforcer de tendre vers les normes de l'OMS.

L'orateur veut apaiser M. Bex. Il ne faut pas craindre de la part des Engagés une multiplication des initiatives parlementaires avant la conclusion d'un accord de gouvernement, afin de ne pas perturber les négociations en cours.

L'une des raisons du report d'échéance nécessaire aujourd'hui, c'est que les mesures d'accompagnement de la LEZ mises en œuvre sous la dernière législature se sont révélées insuffisantes. Le ministre Maron n'a pas répondu à cette attente, tout comme il est resté passif dans l'entretien et le remplacement des caméras ANPR défectueuses.

Meerdere tegenstanders van het voorliggende voorstel van ordonnantie baseerden zich op een recent rapport van Leefmilieu Brussel, waarin wordt onderzocht wat er zou gebeuren als alle deadlines van de LEZ zouden worden uitgesteld. Dat rapport houdt dus geen verband met het huidige voorstel van ordonnantie, dat slechts over één deadline gaat, namelijk die van 1 januari 2025. Het uitstel van deze laatste deadline heeft dus geen gevolgen voor welke auto's in 2030 al dan niet worden toegelaten tot de LEZ.

Tot slot geeft de heer De Beukelaer toe dat de voorbereiding van dit voorstel van ordonnantie beter had gekund. Om de gemoederen te bedaren zou het verkieslijk zijn geweest om de Nederlandstalige partijen die onderhandelen over een regeerakkoord, bij het voorstel te betrekken. De Les Engagés-fractie zal altijd aandacht besteden aan het delicate evenwicht tussen Franstaligen en Nederlandstaligen, dat de basis vormt van het Brussels Gewest en zelfs van ons land.

Mevrouw Imane Belguenani wil kort reageren op het betoog van de heer Stijn Bex om te verduidelijken dat zij door het ondertekenen van deze tekst geen mes in de rug van Groen plant. Haar fractie streeft naar een breed draagvlak voor het Brusselse klimaat van de toekomst. Het is tijd om te handelen, ongeacht of er al een meerderheid aan Vlaamse zijde bestaat, en dit zonder economische of sociale schade: uitstel is geen afstel. Dit is een prijs die haar partij graag betaalt, in het belang van de LEZ.

De heer Oliver Rittweger vindt het betreurenswaardig dat de meeste parlementsleden geen voeling hebben met de werkelijkheid. Heel veel Brusselaars, vaak werknemers en zelfstandigen, kunnen zich geen nieuw voertuig veroorloven. Ze worden benadeeld door de LEZ en dreigen daardoor soms zelfs hun baan te verliezen. Ze hebben weliswaar tijd gehad om zich voor te bereiden op de nieuwe deadline, maar ze hebben er de middelen niet voor. Er kan hun dan ook geen gebrek aan vooruitziendheid worden verweten.

Bovendien dient gehoor te worden gegeven aan de eensgezinde oproep van de taxisector, zowel die van de straattaxi's als die van de standplaatstaxi's, om een moratorium in te stellen. Het overleven van duizenden chauffeurs en hun gezinnen staat op het spel. Daarnaast moeten we ook aandacht hebben voor gezinnen waarvan de kinderen naar verschillende scholen gaan.

De LEZ is de zoveelste ecologische strafmaatregel die de elite bevoordeelt en waardoor de mensen uiteindelijk een afkeer zullen krijgen van de bescherming van het leefmilieu. De leden van de PTB-fractie staan niet onverschillig tegenover luchtkwaliteit, maar richten hun pijlen op de zwaarste vervuilers, namelijk multinationals. De PTB is de enige partij die zulke bedrijven wil dwingen om hun vervuilende uitstoot te beperken.

Voorts bepleit de heer Rittweger alternatieven voor de LEZ die veel efficiënter zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om te beginnen moet het openbaar vervoer worden uitgebreid en gratis worden gemaakt. Het is onbegrijpelijk dat een voorstel van de PTB daarover werd verworpen tijdens de vorige regeerperiode, terwijl de

Par ailleurs, plusieurs opposants à la proposition d'ordonnance se sont appuyés sur un rapport récent de Bruxelles Environnement, qui évalue les effets de l'hypothèse selon laquelle tous les jalons du processus de la LEZ seraient reportés. Ce rapport n'a donc pas été écrit au sujet de la proposition d'ordonnance, qui ne porte d'ailleurs que sur l'un des jalons, celui du 1er janvier 2025. Par conséquent, en 2030, le parc automobile admis au sein de la LEZ sera le même que si ce jalon n'avait pas été reporté.

Pour conclure, M. De Beukelaer admet que la préparation de cette proposition d'ordonnance aurait pu être meilleure. Pour plus de sérénité, il aurait mieux valu y associer les partis néerlandophones qui sont en train de négocier un accord de gouvernement. Le groupe des Engagés restera toujours attentif au délicat équilibre entre francophones et néerlandophones sur lequel repose notre Région mais aussi notre pays.

Mme Imane Belguenani souhaite répondre brièvement à l'intervention de M. Stijn Bex afin de préciser qu'en signant ce texte, elle ne plante pas un couteau dans le dos de Groen. Son groupe cherche à instaurer un large soutien pour l'avenir en faveur du climat bruxellois. Il est temps d'agir, qu'une majorité existe ou non du côté flamand, et sans engendrer de dommages économiques ou sociaux: un report n'est pas un abandon. C'est un prix que son parti accepte de payer, pour les besoins de la LEZ.

M. Oliver Rittweger constate avec regret que la plupart des députés sont déconnectés de la réalité. Pour de nombreux Bruxellois, qui sont généralement des travailleurs et des indépendants, acheter un véhicule neuf est impayable. Ils sont pénalisés par le dispositif de la LEZ, qui risque même de leur faire perdre leur emploi. Ils ont certes eu le temps pour se préparer à cette nouvelle échéance, mais pas les moyens. On ne peut leur reprocher un défaut de prévoyance.

En outre, il faut entendre l'appel unanime du secteur des taxis, qu'il s'agisse de taxis de rue ou de station, pour demander un moratoire. La survie de milliers de chauffeurs et de leur famille est en jeu. Il faut penser aussi aux familles ayant des enfants dans des écoles différentes.

La LEZ est, une fois de plus, une mesure élitiste d'écologie punitive. Une telle mesure finit par dégoûter les gens de la protection de l'environnement. Les députés du groupe PTB ne sont néanmoins pas indifférents à la qualité de l'air mais ils dirigent leur vindicte contre ceux qui polluent le plus, c'est-à-dire les multinationales. Le PTB est le seul parti à vouloir imposer à ces entreprises de réduire leurs émissions polluantes.

D'autre part, M. Rittweger prône aussi des mesures alternatives à la LEZ, bien plus efficaces pour améliorer la qualité de l'air. Il faut commencer par faire rouler plus de transports en commun et les rendre gratuits. Cette proposition du PTB a, de manière incompréhensible, été rejetée sous la précédente législature, alors que ce dispositif a fait ses

maatregel zijn nut heeft bewezen in Duinkerke en Luxemburg. Het Brussels Gewest heeft echter de tarieven van het openbaar verhoogd en de frequentie van de buslijnen verlaagd. Die beslissingen zijn nefast voor de luchtkwaliteit. Alle andere partijen hebben ook tegen een voorstel van de PTB-fractie gestemd dat ertoe strekte de eerste metro's al vroeger in de ochtend te laten rijden. Ook het aanbod van de NMBS is ontoereikend voor werknemers die vroeg beginnen of tot 's avonds laat aan de slag zijn. De spreker weidt dan zelfs niet uit over het GEN, waar we nog steeds op wachten. In plaats van alternatieven voor de auto te bieden aan werknemers, leggen overheden op gemakzuchtige wijze de schuld bij hen. De onveiligheid op het openbaar vervoer is nog een probleempunt.

De heer Rittweger stelt ook de vervuiling door goederenvervoer over de weg aan de kaak. Het Brussels Gewest doet nog veel te weinig om vervoer per spoor of over het water te bevorderen. De vliegtuigen boven Brussel vervuilen trouwens veel meer dan dieselwagens met euronorm 5. Het parlementslid wijst ook op de gentrificatie, waardoor de volksklassen naar de rand worden verdreven. Ook dat leidt tot een toename van het autoverkeer.

De spreker heeft dus een hele rist mogelijke maatregelen opgesomd die veel beter voor de luchtkwaliteit zouden zijn dan de LEZ. De heer Rittweger vraagt bijgevolg niet enkel om de volgende fase van de LEZ uit te stellen, maar eist dat ze onvoorwaardelijk wordt afgeschaft. Daarnaast roept hij op om tegelijkertijd werk te maken van de alternatieve maatregelen die hij zonet opsomde. Alle bronnen van vervuiling moeten worden aangepakt.

De heer Fouad Ahidar wijst erop dat hij het voorstel waarin hij om twee jaar uitstel vroeg, in april 2024 al indiende. Het parlementslid wil niet vooruitlopen op het gevolg dat moet worden gegeven aan de evaluatie die tijdens die pauze moet worden uitgevoerd. Dat zou kunnen gaan van een herinvoering van het oorspronkelijke tijdschema tot een afschaffing van de lage-emissiezone. Geen enkele fractie heeft een monopolie als het over milieu- of gezondheidskwesties gaat. Er wordt gewoon twee jaar uitstel gevraagd om Brusselaars die het economisch moeilijk hebben en zich geen andere wagen kunnen veroorloven, te helpen. Het klopt dat zij zes jaar geleden op de hoogte werden gebracht, maar ze zijn vandaag niet klaar voor de volgende fase van de LEZ. In Wallonië en Vlaanderen zijn er faciliteiten toegestaan. Er is geen enkele reden om de Brusselaars te benadelen. Het parlementslid roept de toekomstige regering op om ondertussen sociale maatregelen te nemen, zodat de betrokken Brusselaars een nieuw voertuig kunnen kopen, en om daarnaast ook alternatieve vervoermiddelen te promoten. De spreker geeft aan dat hij zich trouwens dagelijks verplaatst met de fiets. Volgens hem is het voorgestelde uitstel de enige mogelijkheid. Hij zal dan ook voor het voorstel nr. A-10/1 stemmen, ook als de goedkeuring ertoe leidt dat zijn eigen tekst doelloos wordt. Het parlementslid diende niettemin een amendement in met betrekking tot de motorfietsen. Hij vindt het immers onrechtvaardig dat motorrijders zouden worden gediscrimineerd.

preuves à Dunkerque et à Luxembourg. Au contraire, la Région a augmenté les tarifs des transports en commun et a restreint la fréquence des lignes de bus. Ce sont des décisions néfastes pour la qualité de l'air. De même, tous les partis ont voté contre une autre proposition du groupe PTB, qui consistait à avancer l'heure des premiers services de métro. L'offre de la SNCB est également inappropriée pour les travailleurs qui commencent tôt et pour ceux qui terminent tard. L'orateur ne s'attarde même pas sur le réseau de RER, toujours attendu. Au lieu de proposer des alternatives à la voiture à ces travailleurs, les pouvoirs publics versent dans la facilité et les culpabilisent. L'insécurité dans les transports en commun est un autre élément défaillant.

M. Rittweger poursuit en fustigeant la pollution du transport routier de marchandises. La Région fait encore bien trop peu pour promouvoir le transport ferroviaire et le transport fluvial. Par ailleurs, les avions survolant Bruxelles polluent beaucoup plus que les voitures diesel Euro 5. Le député dénonce également le phénomène de gentrification, qui chasse vers la périphérie les classes populaires, ce qui contribue aussi à accroître le trafic automobile.

L'orateur a donc cité une multitude de mesures à prendre, qui auraient des conséquences bien plus favorables pour la qualité de l'air que la LEZ. M. Rittweger ne demande donc pas seulement un report de la prochaine échéance de la LEZ, mais l'abolition pure et simple de ce dispositif, conjuguée à l'adoption des mesures alternatives qu'il vient d'énumérer. Il faut s'attaquer à toutes les sources de pollution.

M. Fouad Ahidar rappelle que sa proposition avait été déposée dès avril 2024 et demandait déjà un report de deux ans. Le député ne préjuge pas des suites à réserver à l'évaluation qui devraient être menées pendant cette pause, et qui pourraient aller d'une reprise du calendrier initial à une suppression de la zone de basses émissions. Aucun groupe ne dispose d'un monopole sur les questions écologiques ou sanitaires; il s'agit seulement ici de demander un report de deux ans pour soulager les Bruxellois dont la situation économique est difficile et qui n'ont pas la possibilité de changer de véhicule. Ils ont certes été prévenus il y a six ans, mais ils ne sont pas prêts. Des facilités ont été accordées en Wallonie et en Flandre; il n'y a pas de raisons que les Bruxellois soient punis. Le député encourage le futur gouvernement à prendre dans l'intervalle les mesures sociales qui leur permettraient d'acheter un nouveau véhicule et à promouvoir les modes de déplacements alternatifs – lui-même est d'ailleurs un cycliste quotidien. Le report proposé est d'après l'orateur le seul choix possible; il votera donc en faveur de la proposition n° A-10/1, même si l'adoption de celle-ci rend son propre texte sans objet. Le député a néanmoins déposé un amendement relatif aux motos car il lui semblerait injuste que les motocyclistes soient discriminés.

Voorts roept het parlementslid op om het voorstel nr. A-12/1 te verwerpen. Hij vindt het immers niet aangewezen om burgers te stigmatiseren op basis van hun inkomen, zeker omdat de inkomens van 2024 niet voor 2026 kunnen worden gecontroleerd.

De spreker kreeg eveneens vragen vanuit de taxisector. Hij hoopt dat hun vraag om de termijn voor de elektrificatie van het wagenpark te verlengen, wordt gehoord (de uittreedende regering zou daar positief tegenover hebben gestaan).

De heer Stijn Bex betreurt de manier waarop dit voorstel van ordonnantie tot stand is gekomen en verder wordt behandeld. Deze wijze kan niet de manier zijn waarop in Brussel aan politiek wordt gedaan en aan teksten wordt gewerkt in een parlement. Het parlementslid dankt de heer Pascal Smet voor de basis die deze laatste heeft gelegd in zijn hoedanigheid als minister, waarop minister Elke Van den Brandt vervolgens vijf jaar lang verder heeft kunnen bouwen met een stevig mobiliteitsbeleid. Dit werk werd beloond door de Nederlandstalige kiezers met een mooie score. Deze kiezers verdienen het om te worden gehoord. Hij verduidelijkt dat de LEZ net als de andere door de heer Smet aangehaalde ethische thema's een op zichzelf staand dossier is. De spreker acht het moeilijk om op één dossier een voorafname te doen en vervolgens alle andere dossiers te regelen bij consensus. Dit is niet de wijze waarop met eventuele meerderheidspartners wordt omgegaan. Het valt het parlementslid op dat enkele andere Nederlandstalige partijen zich niet aansluiten bij dit standpunt. Hij waardeert dat de heer De Beukelaar toegeeft dat die werkwijze niet was zoals het hoort, en mist een gelijkaardige erkenning vanwege de twee andere indieners van het voorstel, de heren Leisterh en Laaouej.

De antwoorden die de spreker heeft ontvangen op een aantal van zijn concrete vragen, wekken bij hem de indruk dat het voorstel van ordonnantie onzorgvuldig werd voorbereid bij gebrek aan concrete gegevens. De vragen van het parlementslid over de samenhang tussen de verschillende tijdschema's voor de lage-emissiezones van de andere gewesten en over de aangevoerde grote economische gevolgen blijven tevens onbeantwoord.

Hij verwijst naar de uitspraak dat met Les Engagés in de regering in 2030 hetzelfde wagenpark rondrijdt in Brussel als datgene dat was voorzien zonder dat de ordonnantie zou worden goedgekeurd. Hij vraagt of de andere partijen van de toekomstige meerderheid dit kunnen bevestigen en/of dit reeds is afgesproken, of dat dit stof is voor de onderhandelingen. De gevraagde en besproken paragraaf aangaande de monitoring van de luchtkwaliteit en het behalen van de Europese en WGO-normen en de eventueel daaruit voortvloeiende aanpassing van het beleid, bevindt zich niet in deze tekst.

Aansluitend op de juridische analyse van de heer Dalle over de verenigbaarheid van het voorstel van ordonnantie met het standstill-beginsel van artikel 23 van de Grondwet ontwaart de heer Bex een risico op vernietiging van het voorstel van ordonnantie door het Grondwettelijk Hof, omdat bij een aanzienlijke vermindering van het

Le député appelle pour le surplus au rejet de la proposition n° A-12/1, car il ne paraît pas opportun de stigmatiser les citoyens selon leur revenu, d'autant moins que les revenus 2024 ne pourront pas être contrôlés avant 2026.

L'orateur a également été interpellé par le secteur des taxis; il espère que leur demande de prolongation du délai d'électrification de la flotte sera entendue (le gouvernement sortant y aurait été favorable).

M. Stijn Bex déplore la manière dont cette proposition d'ordonnance a vu le jour ainsi que la manière dont elle est traitée. Cette façon de faire de la politique et de traiter les textes dans un parlement n'a, selon lui, pas sa place à Bruxelles. Le député remercie M. Pascal Smet pour avoir posé, en sa qualité de ministre, les bases sur lesquelles Elke Van den Brandt a pu s'appuyer pendant cinq ans avec une politique de mobilité solide. Ce travail a été récompensé par les électeurs néerlandophones avec un score non négligeable. Ces électeurs méritent d'être entendus. M. Bex précise que la LEZ constitue un dossier autonome aussi épineux que les autres questions éthiques soulevées par M. Smet. L'orateur estime qu'il est difficile de prendre une décision anticipée sur un dossier et de régler ensuite tous les autres dossiers par consensus. Tel n'est pas le bon moyen de traiter avec d'éventuels partenaires de majorité. Le député est frappé par le fait que certains autres partis néerlandophones n'adhèrent pas à cette position. Il apprécie que M. De Beukelaar reconnaisse que cette façon de travailler n'est pas la bonne, et il regrette que les deux autres auteurs de la proposition, MM. Leisterh et Laaouej, ne fassent pas de même.

Les réponses que l'orateur a reçues à certaines de ses questions concrètes lui donnent à penser que la proposition d'ordonnance a été préparée avec négligence, en l'absence de données concrètes. Les questions du député sur la cohérence des différents calendriers des zones de basses émissions des autres Régions et sur la prétendue incidence économique majeure restent également sans réponse.

Il se réfère à l'affirmation selon laquelle, avec Les Engagés au gouvernement, le parc automobile en circulation à Bruxelles en 2030 sera le même que celui qui était prévu sans que l'ordonnance ne soit votée. Il demande si les autres partis de la future majorité peuvent confirmer cette affirmation et/ou si cela a déjà été convenu ou si cela fait l'objet de négociations. Le paragraphe demandé et discuté concernant la surveillance de la qualité de l'air et l'atteinte des normes européennes et de l'OMS ainsi que tout ajustement politique qui en résulterait ne figure pas dans ce texte.

Outre l'analyse juridique de M. Dalle sur la compatibilité de la proposition d'ordonnance avec le principe de standstill de l'article 23 de la Constitution, M. Bex perçoit un risque d'annulation de la proposition d'ordonnance par la Cour constitutionnelle au motif qu'en cas de réduction significative du niveau de protection, le principe de standstill serait violé.

beschermingsniveau het standstill-beginsel wordt geschonden.

Het parlementslid ziet niet in waarom niet wordt gechopt voor een tijdelijk uitstel van boetes. Op dergelijke rechtszekere wijze wordt de in overtreding zijnde burger gewaarschuwd, maar wordt hem de mogelijkheid geboden om zich in regel te stellen tegen een bepaalde datum.

Het door Open Vld ingediende amendement met een uitdrukkelijke datum van inwerkingtreding laat de heer Bex vermoeden dat die partij er geen vertrouwen in heeft dat de zittende regering deze maatregel effectief zal uitvoeren. In het oorspronkelijke voorstel staat dat de wet in werking treedt, zodra zij in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt. Het amendement van Open Vld laat de betrokken regeling in werking treden per 1 januari. De heer Bex geeft aan dat de Brusselse regering, met Groen erin, geen intentie heeft om een door het parlement goedgekeurde regeling niet te bekrachtigen en niet uit te voeren.

De heer Pascal Smet verduidelijkt de beginselen van bekrachtiging door de regering. Hij geeft aan dat een onbepaalde inwerkingtreding “op de datum van bekendmaking in het Belgisch Staatsblad” maanden op zich kan laten wachten, nu de diensten van het Belgisch Staatsblad kampen met achterstand.

De heer Stijn Bex meent dat het parlement in deze slecht juridisch werk levert op basis van heel weinig informatie. Hij acht de kans op vernietiging door het Grondwettelijk Hof groot. Het parlementslid meent dat er andere, juridische robuustere oplossingen denkbaar waren. Dit voorstel van ordonnantie wordt, volgens hem, aangewend om in de kijker te staan met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen.

Mevrouw Isabelle Pauthier stelt dat de parlementsleden die voor het voorstel nr. A-10/1 zijn, uiteindelijk kiezen voor twee bijkomende jaren vervuiling, zonder aandacht te hebben voor de gezondheid van de Brusselaars, en in het bijzonder die van zwangere vrouwen, kinderen en ouderen. Uit de barometer van Le Soir blijkt dat 53% van de Brusselaars positief staat tegenover de lage-emissiezone. Binnen die groep zijn vrouwen en jongeren - met andere woorden, de bevolkingsgroepen die zich het minst met gemotoriseerde voertuigen verplaatsen - oververtegenwoordigd. Er bestaat onmiskenbaar een objectieve afhankelijkheid van de auto (bijvoorbeeld bij personen die in ploegendienst werken), maar die komt veel minder voor dan de subjectieve afhankelijkheid (bij personen die de neiging hebben om de auto te beschouwen als een symbool van individuele vrijheid en maatschappelijk succes). Dat afhankelijkheidsgevoel wordt door de uitgebreidere dienstregeling van het openbaar vervoer overigens alsnog minder relevant. Het heeft geen zin om ecologische en sociale bekommernissen tegenover elkaar te plaatsen, want het gaat om de twee zijden van dezelfde medaille. Dat blijkt ook uit het feit dat de positieve gevolgen van de lage-emissiezone voor de luchtkwaliteit uitgesproken zijn in de arme wijken. Het gaat dus om een sociaal rechtvaardige maatregel. De eigenaars van voertuigen wonen, slapen en betalen belastingen buiten de stad. Welke belangen worden er dan hier verdedigd? Niet die van de Brusselaars, die geen gemotoriseerd voertuig bezitten, maar

Le député ne voit pas pourquoi il n'est pas opté pour une suspension temporaire des amendes. Dans le cadre d'une telle sécurité juridique, le citoyen contrevenant est averti mais a la possibilité de se mettre en règle avant une date donnée.

L'amendement déposé par Open VLD, qui prévoit une date d'entrée en vigueur explicite, donne à penser à M. Bex que ce parti n'a pas confiance dans la capacité du gouvernement en place à mettre en œuvre efficacement cette mesure. Dans la proposition originale, il est stipulé que la loi entrera en vigueur dès sa publication au Moniteur. Dans l'amendement déposé par Open VLD, la date d'entrée en vigueur du règlement en question est le 1er janvier. M. Bex indique que le gouvernement bruxellois, avec Groen en son sein, n'a pas l'intention de ne pas ratifier et de ne pas mettre en œuvre un règlement approuvé par le Parlement.

M. Pascal Smet clarifie les principes de la ratification par le gouvernement. Il indique que l'entrée en vigueur indéfinie « à la date de publication au Moniteur belge » pourrait prendre des mois, car les services du Moniteur belge sont confrontés à des retards.

M. Stijn Bex estime que le Parlement fait un mauvais travail juridique sur la base de très peu d'informations. Il estime que les risques d'annulation par la Cour constitutionnelle sont élevés. Le député estime que d'autres solutions juridiquement plus solides étaient envisageables. Selon lui, cette proposition d'ordonnance est utilisée à des fins publicitaires en vue des élections communales.

Mme Isabelle Pauthier soutient qu'en dernière analyse, les députés en faveur de la proposition n° A-10/1 font le choix de polluer deux années supplémentaires, sans égard pour la santé des Bruxellois, en particulier des femmes enceintes, des enfants et des personnes âgées. Le baromètre du Soir montre que 53 % des Bruxellois sont favorables à la zone de basses émissions, avec une surreprésentation des femmes et des jeunes – c'est-à-dire les catégories de la population les moins motorisées. La dépendance objective à la voiture est indéniable (par exemple pour les personnes travaillant à horaire décalé), mais elle est moins fréquente que la dépendance subjective (chez les personnes socialisées à voir dans la voiture un symbole de liberté individuelle et de réussite sociale) – sentiment que l'extension des horaires des transports publics rend de moins en moins justifié. Opposer préoccupations environnementales et sociales est dépourvu de sens: ce sont les deux faces de la même pièce – ce que démontre le fait que les effets positifs de la zone de basses émissions sur la qualité de l'air sont plus marqués dans les quartiers défavorisés. Il s'agit donc aussi d'une mesure de justice sociale. Les voitures vivent, dorment et paient des impôts en périphéries – dès lors, quels intérêts s'agit-il de défendre? Pas ceux des Bruxellois qui ne sont pas motorisés mais en subissent les nuisances, regrette l'oratrice. Alors que les chiffres disponibles démontrent que les véhicules circulant dans la Région respectent, pour 99 % d'entre eux, la zone de basses émissions, aucune étude d'incidence ne permet

er wel de nadelen van ondervinden, zo betreurt de spreekster. Uit de beschikbare cijfers blijkt dat 99% van de voertuigen die in het gewest rondrijden, in de lage-emissiezone toegelaten is. Er bestaat daarentegen geen enkele effectenstudie die een beeld schetst van de te verwachten gevolgen van het voorgestelde uitstel op economisch, sociaal en ecologisch vlak. Niets wijst erop dat dit uitstel in het voordeel zal zijn van de groepen die zich het meest met een gemotoriseerd voertuig verplaatsen (ouderen, gezinnen met kinderen ...)

De spreekster reageert vervolgens op enkele tegenwerpingen. Ze herinnert mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel eraan dat het openbaar vervoer in het hele gewest beschikbaar is, ook in de verste uithoeken van Ukkel. Aan de heer Christophe De Beukelaer antwoordt ze dat bewezen is dat lage-emissiezones alleen werken in grote steden en dat Brussel een grote stad is. Ze wijst de heer Olivier Rittweger de Moor erop dat het aandeel van vrachtwagens in de luchtverontreiniging weliswaar kleiner is dan dat van auto's, maar dat zij toch ook onder de volgende fase van de lage-emissiezone vallen. Ten slotte merkt ze in verband met de nota van Leefmilieu Brussel op dat die instelling zich te goeder trouw baseerde op de eerste versie van het voorstel nr. A-10/1 (zoals neergelegd door de indieners), waardoor het uitvoeringsbesluit werd geschorst, en niet op de huidige versie (gewijzigd voor de inoverwegingneming en verzending naar de commissie), waarmee een bepaling aan het BWLKE wordt toegevoegd.

De heer Benjamin Dalle dankt de heer De Beukelaer voor diens bevestiging dat het vooropgestelde tijdschema voor de lage-emissiezone zal worden gehandhaafd. Hij vraagt de MR- en PS-indieners van het voorstel of zij kunnen garanderen dat zij niet zullen ingaan op een vraag tot uitstel van de verstrenging in 2029, en of zij bevestigen dat zij gedurende de volledige zittingsperiode het vooropgestelde tijdschema niet opnieuw zullen vertragen. In geval van een ontkennend antwoord lijkt het aangewezen om de Raad van State te raadplegen.

De heer Jonathan de Patoul wil geen algemeen uitstel van de volgende fase van de lage-emissiezone, gezien de effecten die dat voor de gezondheid zou hebben. Bovendien wenst de meerderheid van de Brusselaars dat de lage-emissiezone er komt zoals ze gepland was. Daarnaast brengt de voorgestelde aanpassing het al wankele vertrouwen van de burger in de politiek in gevaar. De Les Engagés-fractie beloofde dat er later geen uitstel meer zal volgen, maar wat met de twee andere fracties, de MR en de PS, die het voorstel nr. A-10/1 mee hebben ingediend? Het parlementslid betreurt overigens dat er geen antwoord kwam op de vragen over de naleving van het standstill-beginsel.

Mevrouw Imane Belguenani wil twee punten verduidelijken die zijn aangehaald door de heer Stijn Bex en die gericht zijn tegen haar partij. Uiteraard wil haar partij ervoor zorgen dat er in de toekomst voldoende rekening wordt gehouden met de Nederlandstaligen. In het belang van de Brusselaars is het echter belangrijk om nu de grond van de zaak aan te pakken.

d'anticiper les effets économiques, sociaux et environnementaux du report proposé. Rien n'indique que les catégories les plus motorisées (personnes âgées, familles avec enfants...) soient effectivement concernées par ce report.

L'oratrice répond ensuite à quelques objections. À Mme Anne-Charlotte d'Ursel, elle rappelle que les transports en commun circulent dans toute la Région, en ce compris les quartiers les plus reculés d'Uccle. À M. Christophe De Beukelaer, elle répond qu'il est démontré que les zones de basses émissions ne sont pertinentes que dans les grandes villes; or, Bruxelles est une telle ville. À M. Olivier Rittweger de Moor, elle fait observer que les poids lourds, bien que leur responsabilité dans la pollution de l'air soit moindre que celle des voitures, sont visés par la prochaine échéance de la zone de basses émissions. Elle souligne enfin, à propos de la note de Bruxelles Environnement, que cette administration s'est fondée de bonne foi sur la première version de la proposition n° A-10/1 (telle que déposée par les auteurs), qui suspendait l'arrêté d'exécution, et non sur la version actuelle (modifiée avant d'être prise en considération et renvoyée en commission), qui ajoute une disposition au CoBrACE.

M. Benjamin Dalle remercie M. De Beukelaer pour avoir confirmé que le calendrier fixé pour la zone de basses émissions sera respecté. Il demande aux auteurs MR et PS de la proposition de garantir à leur tour qu'ils n'accéderont pas à une demande de report en 2029, et de confirmer qu'ils ne retarderont pas à nouveau le calendrier convenu en cours de législature. En cas de réponse négative, il serait avisé de consulter le Conseil d'État.

M. Jonathan de Patoul ne veut pas d'un report généralisé de la prochaine phase de la zone de basses émissions, compte tenu des incidences sanitaires d'un tel report et du fait que la majorité des Bruxellois souhaite le maintien de la zone de basses émissions telle que prévue. En outre, la palinodie proposée met à mal la confiance, déjà fragile, entre les citoyens et le monde politique. Les Engagés ont promis qu'il n'y aurait pas d'autre report, mais qu'en est-il des deux autres groupes, MR et PS, qui portent la proposition n° A-10/1 ? Le député déplore par ailleurs l'absence de réponse aux questions sur le respect du principe de standstill.

Mme Imane Belguenani souhaite clarifier deux points qui concernent M. Stijn Bex et qui visent son parti. Bien entendu, son parti veut s'assurer que les néerlandophones seront dûment pris en considération à l'avenir. Toutefois, dans l'intérêt des Bruxellois, il convient de s'attaquer dès maintenant à la racine du problème.

Ten tweede heeft de spreker de indruk dat de heer Stijn Bex vanuit wantrouwen handelt. De tekst is niet ingediend tegen Groen, en het amendement is op suggestie van de fiscale administratie ingediend, om te zorgen voor rechtszekerheid.

De heer David Weytsman is van mening dat degenen die zich afvragen wat de reikwijdte is van de tekst die hij mede heeft ondertekend, er goed aan zouden hebben gedaan om de toelichting te lezen, waarin duidelijk staat dat “*de doelstellingen en toegangsbeperkingen tot de lage-emissiezone die vooropgesteld waren voor 2028, 2030 en 2036 ongewijzigd blijven, net als de streefdoelen om koolstofneutraal te worden en de directe uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Alleen de methode om die doelstellingen te verwezenlijken wordt binnen de perken van de beoordelingsvrijheid van de wetgever bijgestuurd.*”

De heer Christophe De Beukelaer antwoordt de heer Stijn Bex dat de voorliggende voorstellen geen monitoring- en begeleidingsmaatregelen omvatten, ook al zijn die uiterst belangrijk. Hij roept daarom op tot de snelle vorming van een regering, die zich om te beginnen dient toe te leggen op die uitvoeringskwesties.

De spreker weerlegt de opmerking dat de problemen die het voorgestelde uitstel beoogt op te vangen, over twee jaar nog steeds dezelfde zullen zijn. Sommige voertuigen zullen immers niet meer rondrijden in het verkeer. Bovendien zullen er in de tussentijd maatregelen worden genomen om de nodige bijsturingen door te voeren, zoals de betrokkenen beter informeren dat het voertuig waarvan zij eigenaar zijn of dat zij overwegen te kopen, niet voldoet aan de volgende fase van de lage-emissiezone.

De spreker betwist dat de lage-emissiezone bedoeld is om de klimaatopwarming tegen te gaan, aangezien voertuigen die in het gewest worden geweerd, elders blijven rondrijden. Het gaat louter om een gezondheidsmaatregel, die bedoeld is om de luchtkwaliteit te verbeteren.

In antwoord op de vraag van mevrouw Isabelle Pauthier geeft de spreker aan dat Leefmilieu Brussel in zijn nota rekening heeft gehouden met een uitstel van twee jaar, maar daarbij is uitgegaan van de verkeerde veronderstelling dat het uitstel ook van toepassing zou zijn op het hele verdere tijdschema. Zoals de heer David Weytsman al heeft opgemerkt, is er evenwel nooit sprake van geweest om de volgende deadlines van de lage-emissiezone in vraag te stellen. Mevrouw Pauthier beweert voorts dat een lage-emissiezone alleen relevant is in grote steden. Nochtans werd op initiatief van Ecolo het decreet ingetrokken waardoor alleen in grote steden in het Waals Gewest dergelijke zones zouden mogen worden ingevoerd.

De heer Calvin Soiresse Njall kondigt aan dat zijn fractie er nauwlettend op zal toezien dat de belofte om de lage-emissiezone niet uit te hollen, wordt nagekomen, en dat de volgende deadlines worden nageleefd. Hij zal er ook op toezien dat de beloofde versterking van de begeleidende maatregelen er komt.

Het parlementslid voegt eraan toe dat geen enkele fractie het monopolie heeft op milieukwesties en dat de respectieve

Deuxièmement, l'oratrice a l'impression que M. Stijn Bex agit avec méfiance. Le texte n'est pas déposé contre Groen, et l'amendement est déposé pour des raisons de sécurité juridique, sur la suggestion de l'administration fiscale.

M. David Weytsman est d'avis que ceux qui s'interrogent sur la portée du texte qu'il cosigne auraient bien fait d'en lire les développements, qui énoncent clairement que les «*objectifs et restrictions d'accès à la zone de basses émissions prévus à l'horizon 2028, 2030 et 2036 demeurent inchangés et les objectifs poursuivis en matière de neutralité carbone et de réduction des émissions directes de gaz à effet de serre demeurent également inchangés, c'est uniquement la manière d'atteindre ces objectifs qui est modifiée, dans le respect de la marge d'appréciation dont bénéficie le législateur.*».

M. Christophe De Beukelaer répond à M. Stijn Bex que les mesures de monitoring et d'accompagnement, pour nécessaires qu'elles soient, n'entrent pas dans l'objet des propositions à l'examen; aussi appelle-t-il à la formation rapide d'un gouvernement, dont l'une des premières tâches devrait être de s'atteler à ces questions d'exécution.

L'orateur récuse l'idée selon laquelle les problèmes que pallie le report proposé seront toujours présents, inchangés, dans deux ans: d'une part, une partie des véhicules concernés ne seront plus en circulation et, d'autre part, des mesures seront prises pendant cet intervalle pour faire évoluer la situation (par exemple, informer efficacement les intéressés de la non-conformité du véhicule qu'il possède ou dont ils envisagent l'achat au regard de la prochaine phase de la zone de basses émissions).

L'intervenant conteste que la zone de basses émissions ait pour objectif de lutter contre le réchauffement climatique, dans la mesure où les véhicules interdits dans la Région continuent de circuler ailleurs. Il s'agit d'une mesure purement sanitaire, visant à améliorer la qualité de l'air.

En réponse à Mme Isabelle Pauthier, l'orateur indique que Bruxelles Environnement a bel et bien établi sa note sur l'hypothèse d'un report de deux ans, mais en pensant – à tort – que tout le calendrier ultérieur faisait l'objet du même report; or, comme l'a rappelé M. David Weytsman, il n'a jamais été question de revenir sur les prochains jalons de la zone de basses émissions. Par ailleurs, la précitée soutient qu'une zone de basses émissions n'est pertinente que dans les grandes villes et pourtant, d'après le député, c'est à l'initiative d'Ecolo que le décret permettant qu'il ne soit instauré de telles zones que dans les grandes villes de la Région wallonne a été abrogé.

M. Calvin Soiresse Njall annonce que son groupe sera attentif au respect de la promesse de ne pas détricoter la zone de basses émissions et d'en respecter les jalons suivants. Il veillera de même au respect de l'engagement de renforcer les mesures d'accompagnement.

Le député ajoute que si aucun groupe n'a le monopole sur les questions écologiques, les positions des uns et des autres

standpunten daarover evenveel uiteenlopen als die van de MR-fractie en de PS-fractie over sociale kwesties. Niemand betwist dat mensen die hun auto nodig hebben om te werken, moeten worden geholpen, maar niet alle fracties lijken even bezorgd te zijn over de gevolgen van die steun voor de volksgezondheid. Gezondheid valt nochtans niet te verwaarlozen: zelfs automobilisten hebben baat bij een betere luchtkwaliteit! Het échte nadeel dat mensen en dan vooral kwetsbare gezinnen aan den lijve zullen ondervinden, zijn mogelijke hart- en vaatziekten en luchtwegaandoeningen, alsook de kosten die ze als gevolg daarvan moeten dragen.

Mevrouw Cielte Van Achter verwijst naar het inhoudelijk erg interessante debat. Het is goed dat de voorgestelde tekst kort is. Andere aspecten blijven totaal open voor de toekomstige meerderheid. Het is dan ook vreemd te horen dat Ecolo de tekst te mager vindt. Gratis openbaar vervoer is één zaak. Veilig en proper openbaar vervoer is een andere zaak: het zal het openbaar vervoer aantrekkelijk maken en daarvoor zijn mensen bereid te betalen.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

III.1 Voorstel van ordonnantie dat ertoe strekt de uitvoeringsdatum van de volgende fase van de lage-emissiezone (LEZ) vast te stellen op 1 januari 2027

nr. A-10/1 – G.Z. 2024

Artikel 1

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 2

De heer Jonathan de Patoul dient amendement nr. 7 in en verantwoordt het.

Het doel is om autobestuurders die minder dan 3.000 km per jaar rijden, en bepaalde kwetsbare categorieën vrij te stellen. Daarnaast dient het parlement de bevoegdheid om dergelijke vrijstellingen te verlenen, over te nemen van de regering.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel juicht toe dat voorstellen die de MR al lang geleden heeft geformuleerd, vandaag in de vorm van amendementen worden overgenomen. De regering zal ongetwijfeld voorzien in bijkomende specifieke vrijstellingen. Het is echter aangewezen om eerst de begeleidende maatregelen te verbeteren alvorens vrijstellingen te overwegen.

Mevrouw Isabelle Pauthier vindt de intentie lovenswaardig, maar de voorgestelde maatregelen zijn niet

en la matière diffèrent autant que celles des groupe MR et PS sur les questions sociales. Si nul ne conteste qu'il faille aider les personnes qui ont besoin de leur véhicule pour travailler, tous les groupes ne semblent pas se soucier avec la même intensité des conséquences de ces aides sur la santé publique. On ne peut cependant pas négliger la santé: même les automobilistes bénéficient d'une qualité de l'air améliorée! Souffrir d'un accident cardiovasculaire ou d'une affection respiratoire, et devoir exposer les dépenses y afférentes, c'est cela qui est punitif, surtout pour les familles précaires.

Mme Cielte Van Achter indique que le contenu du débat était très intéressant. Il est positif que le texte proposé soit court. D'autres aspects restent totalement ouverts pour la future majorité. Il est donc étrange d'entendre qu'Ecolo estime que le texte est trop léger. La gratuité des transports en commun est une chose. Leur sécurité et leur propreté en est une autre: si les transports en commun sont plus attractifs, les gens sont prêts à payer.

III. Discussion des articles et votes

III.1 Proposition d'ordonnance visant à fixer la mise en œuvre de la prochaine phase de la zone de basses émissions (LEZ) au 1er janvier 2027

n° A-10/1 – S.O. 2024

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 15 membres présents

Article 2

M. Jonathan présente et justifie l'amendement n°7.

Il s'agit d'exonérer les automobilistes qui parcourent moins de 3.000 km par an ainsi que certaines catégories vulnérables. Il s'agit également de retirer au gouvernement la faculté d'accorder ces exonérations pour rendre cette compétence au Parlement.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel salue le fait que des propositions formulées par le MR depuis longtemps soient reprises sous la forme d'amendements. Le gouvernement prévoira certainement des exonérations ciblées complémentaires. Ceci dit, il vaut mieux améliorer les mesures d'accompagnement avant de penser aux exemptions.

Mme Isabelle Pauthier estime que l'intention est louable, mais pour autant, les mesures proposées ne sont pas

uitvoerbaar. Een systeem van dagpassen voor mensen met een afspraak in het ziekenhuis kan door Brussel Fiscaliteit onmogelijk worden opgevolgd. Daarvoor is immers ook een controle achteraf vereist, wat vragen oproept over het respect voor privacy en het medisch geheim.

Voor auto's die niet veel rijden zou een federale car-pass beter zijn. Die bestaat echter niet en kan waarschijnlijk niet op korte termijn worden ingevoerd. Om een dergelijk project te starten, zou een haalbaarheidsstudie moeten worden gevraagd aan Brussel Fiscaliteit.

Mevrouw Cieltje Van Achter zal dit amendement niet steunen omdat het te complex is.

De heer Jamal Ikazban legt uit dat hij amendement nr. 8 heeft ingediend om onduidelijkheid te voorkomen. Het uitstel van de LEZ zou ook gelden voor vrachtwagens en motorfietsen.

De heer Christophe De Beukelaer verduidelijkt dat het wel degelijk de bedoeling is om de nieuwe fase voor iedereen uit te stellen. Dat is duidelijk en coherent.

De heer Stijn Bex voert aan dat bromfietsen, en dan vooral de oudere modellen, geluids- en milieuoverlast veroorzaken. Er zijn op de markt zeer betaalbare alternatieven voor dergelijke voertuigen verkrijgbaar. Hij begrijpt noch de opgeworpen hoogdringendheid, noch het belang om dit element te wijzigen in de ordonnantie. Groen zal dan ook tegenstemmen. De spreker beschouwt dit punt en de reeds actuele noodzaak tot reparatie als kenmerkend voor de slordigheid waarmee het voorstel is opgemaakt. Het parlementslid vindt het jammer dat men er niet voor kiest om gericht te werk te gaan en te zoeken naar de echte problemen, en integendeel zo veel mogelijk kiezers tevreden tracht te stellen die zouden kunnen worden geconfronteerd met de gevolgen van de reeds zeven jaar bekende regelgeving.

De heer Fouad Ahidar merkt op dat zijn amendementen nrs. 10 en 11 over hetzelfde onderwerp gaan. Hij trekt ze bijgevolg in.

De heer Benjamin Dalle betreurt de haast waarmee het voorstel van ordonnantie werd behandeld. Hij vraagt naar het voorwerp van zijn twee amendementen op artikel 2 van het voorstel van ordonnantie indien het amendement van de indieners wordt aangenomen. Hij is bereid om zijn amendementen in te dienen als nieuwe amendementen.

Stemmingen

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 14 stemmen tegen 1.

Amendement nr. 8 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

Bijgevolg worden de amendementen nrs. 1, 2, 3, 4 en 5 doelloos.

De indieners kondigen aan dat zij dezelfde amendementen nrs. 1, 2, 3, 4 en 5 op het nieuwe artikel 2 zullen indienen.

praticables. L'usage de passes journaliers pour des visites à l'hôpital est ingérable pour Bruxelles Fiscalité. En effet, cela nécessite un contrôle a posteriori qui soulève des questions de respect de la vie privée et du secret médical.

Concernant les voitures qui roulent peu, il faudrait un car-pass fédéral qui n'existe pas et qui n'est guère déployable à court terme. Pour lancer un tel projet, une étude de faisabilité devrait être demandée à Bruxelles Fiscalité.

Mme Cieltje Van Achter ne soutiendra pas cet amendement, car il est trop complexe.

M. Jamal Ikazban explique avoir déposé l'amendement n° 8 pour éviter toute ambiguïté. Les camions et les motos seront également concernés par le report de la LEZ.

M. Christophe De Beukelaer précise que l'objectif était bien de reporter la nouvelle phase pour tout le monde. C'est une question de lisibilité et de cohérence.

M. Stijn Bex affirme que les cyclomoteurs, en particulier les anciens modèles, sont source de pollution sonore et environnementale. Des solutions de substitution à ces véhicules sont disponibles à des prix assez abordables sur le marché. M. Bex ne comprend ni l'urgence invoquée, ni l'importance de modifier cet élément de l'ordonnance, c'est pourquoi Groen votera contre. L'orateur considère ce point et l'actuelle nécessité de réparation comme caractéristiques de la négligence avec laquelle la proposition a été rédigée. Le député considère qu'il est dommage de ne pas travailler de manière ciblée et se pencher sur les vrais problèmes plutôt que d'essayer de satisfaire un maximum d'électeurs susceptibles d'être confrontés aux conséquences d'une réglementation déjà connue depuis sept ans.

M. Fouad Ahidar relate que ses amendements n°10 et 11 portent sur le même objet. En conséquence de quoi, il les retire.

M. Benjamin Dalle regrette la précipitation avec laquelle la proposition d'ordonnance a été traitée. Il s'interroge sur l'objet de ses deux amendements à l'article 2 de la proposition d'ordonnance si l'amendement des auteurs est adopté. Il est prêt à déposer ses amendements sous forme de nouveaux amendements.

Votes

L'amendement n°7 est rejeté par 14 voix contre 1.

L'amendement n°8 est adopté par 11 voix contre 2 et 2 abstentions.

En conséquence, les amendements n°1, n°2, n°3, n°4 et n°5 deviennent sans objet.

Dès lors, les déposants annoncent redéposer les mêmes amendement n°1, n°2, n°3, n°4 et n°5 sur le nouvel article 2.

Nieuw artikel 2 (zoals ingevoegd door amendement nr. 8)

De heer Pascal Smet dient amendement nr. 1 in en verantwoordt het. Het steunt op de argumenten die hij tijdens de inleidende uiteenzetting heeft verdedigd.

Het komt erop neer dat wie de nodige middelen heeft, een nieuwe wagen dient te kopen, terwijl wie dat niet kan betalen, twee jaar uitstel krijgt. In de waterordonnantie wordt een categorie met een databank gehanteerd. Dit kan makkelijk worden overgenomen.

De heer Ibrahim Dönmez is het niet eens met deze te restrictieve beperking. Er zijn veel werknemers met een laag inkomen voor wie het amendement van Pascal Smet niet geldt.

De heer Fouad Ahidar is van oordeel dat Brussel Fiscaliteit niet genoeg personeel heeft om deze gegevens te controleren. Dat wordt een administratief kluwen.

Mevrouw Cielte Van Achter verwijst naar het in Vlaanderen bekende personage 'Deborah van de kassa'. Deborah is iemand die werkt, maar die ondanks haar lage loon niet in aanmerking komt voor een verhoogde tegemoetkoming. Mensen met een dergelijk profiel zouden door het eerste amendement van de heer Pascal Smet worden uitgesloten.

De heer Stijn Bex begrijpt de sociale intentie die de heer Pascal Smet vooropstelt. De voorwaarden die in het amendement zijn geformuleerd, horen volgens hem echter eerder thuis in een besluit en niet in wetgeving. Ondanks dit voorbehoud zal hij voor het amendement stemmen.

Mevrouw Isabelle Pauthier meent dat het voorgestelde amendement aansluit bij de sociale bekommernissen die de aanleiding vormden voor de indiening van de voorstellen van ordonnantie. 31% van de Brusselaars geniet een verhoogde tegemoetkoming voor geneeskundige verzorging en dit amendement heeft de verdienste dat het de LEZ niet uitholt. Mensen met een verhoogde tegemoetkoming maken geen groot deel uit van de eigenaars van een motorvoertuig. De meeste bezitters van een motorvoertuig vinden we onder de welgestelden. In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, rijden veel rijke mensen overigens met een oude wagen.

Aangezien er al een databank bestaat waarin alle rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming zijn opgenomen, kan deze vrijstelling vorm krijgen zonder extra administratieve rompslomp of inbreuken op de privacy. Daarom zal zij dit amendement steunen. Een effectenbeoordeling zou ons wel in staat stellen een meer evenwichtige beslissing te nemen.

De heer Benjamin Dalle kan zich vinden in de sociale bekommernissen van de heer Pascal Smet. Veel mensen met een laag loon zullen op die manier echter worden uitgesloten.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is van mening dat door mensen met een verhoogde tegemoetkoming in de tekst op te

Nouvel article 2 (tel qu'inséré par l'amendement n°8)

M. Pascal Smet présente et justifie l'amendement n°1 qui correspond aux arguments qu'il a défendus lors de l'exposé introductif.

Il s'agit de dire que ceux qui ont les moyens achètent une nouvelle voiture, tandis que ceux qui ne peuvent pas se le permettre bénéficient d'un report de deux ans. L'ordonnance « Eau » a recours à une catégorie avec une base de données. Cette solution peut facilement être adoptée.

M. Ibrahim Dönmez ne se rallie pas à cette limitation trop restrictive. Il y a énormément de travailleurs à bas revenus qui ne sont pas concernés par l'amendement de M. Pascal Smet.

M. Fouad Ahidar estime que Bruxelles Fiscalité n'a pas assez de personnel pour vérifier ces données. Cela va créer un imbroglio administratif.

Mme Cielte Van Achter se réfère à la figure connue en Flandre de «Déborah à la caisse». Déborah travaille mais malgré son salaire très bas, elle ne bénéficie pas du statut BIM. L'amendement n° 1 de Pascal Smet exclurait ce type de profils.

M. Stijn Bex entend l'intention sociale défendu par M. Pascal Smet. Il lui semble cependant que les termes de l'amendement, tels qu'ils sont libellés, devraient plutôt se retrouver dans un arrêté et non une législation. Malgré ces réserves, il votera en faveur de l'amendement.

Mme Isabelle Pauthier estime que la proposition d'amendement rejoint les préoccupations sociales qui ont motivé les dépôts des propositions d'ordonnance. Les BIM représentent 31 % de la population bruxelloise et cet amendement a le mérite de ne pas détricoter la LEZ. Les BIM ne constituent pas la part de la population la plus motorisée. La part de la population la plus motorisée est la plus favorisée et, contrairement aux idées reçues, les riches sont nombreux à amortir des voitures anciennes.

Comme il existe déjà une base de données des BIM, il est possible d'organiser cette exemption sans surcharge administrative et sans atteinte à la vie privée. Voilà pourquoi elle soutiendra cet amendement. Ceci dit, une étude d'impact nous permettrait de prendre une décision plus équilibrée.

M. Benjamin Dalle rejoint les préoccupations sociales de M. Pascal Smet. Néanmoins, cela va exclure de nombreuses personnes ayant des bas salaires.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel estime que si l'on n'inclut que les BIM, on exclut tous les autres publics, dont les

nemen, alle andere groepen, zoals werknemers met een laag inkomen, worden uitgesloten. Zij pleit voor een ambitieuze, eerlijke, inclusieve en economisch evenwichtige transitie.

De heer Oliver Rittweger de Moor verwijst naar werknemers die net onder de drempel zitten. Zij zouden bij goedkeuring van dit amendement worden uitgesloten.

De heer Pascal Smet begrijpt al deze opmerkingen. Mevrouw Pauthier heeft het goede antwoord gegeven om het nieuwe amendement te verdedigen. Het betreft het gemak om dit toe te passen. Men kan ruimere criteria vinden, maar het is niet makkelijk om die dan ook toe te passen. Sommige rijke mensen zijn krenterig en rijden met een oud voertuig.

De heer Benjamin Dalle dient de amendementen nrs. 2 en 3 in en verantwoordt ze.

De heer Pascal Smet vindt het idee van de heer Dalle erg goed. Men dient het amendement te herschrijven: elke autobestuurder wordt geïnformeerd over de wijzigingen wanneer hij de eerste keer de zone binnenrijdt. De fiscale administratie is onderbemand. Men kan de woorden “onverwijld” en “aussitôt” schrappen. (*instemming*)

De heer Benjamin Dalle dient amendement nr. 4 in en verantwoordt het.

De spreker vindt het belangrijk om de eigenaars van de wagens die nog niet voldoen aan de toekomstige wetgeving, tijdig te informeren. Heden worden geen individuele brieven verstuurd naar de betrokken bestuurders. De spreker stelt voor om die bestuurders, eenmaal ze geïdentificeerd zijn met behulp van de ANPR-camera's tijdens de overgangperiode, een brief te sturen met vermelding van de consequenties, sancties en ondersteuningsmaatregelen.

De heer Stijn Bex vindt de intentie inzake kennisgeving van het amendement van de heer Dalle nobel, maar vindt de stemming van het amendement te verregaand.

De heer Christophe De Beukelaer wijst erop dat de regering nader dient te bepalen hoe er zal worden geïnformeerd. Het is niet de bedoeling om telkens wanneer een voertuig het gewest binnenrijdt, een brief te sturen.

Mevrouw Cieltje Van Achter vindt het interessant om deze periode te benutten om de betrokkenen correct te informeren over de volgende fasen van de LEZ. Zij stelt zich echter vragen bij de voorgestelde formulering. Zij vreest dat er verwarring kan ontstaan over de noodzaak om automobilisten, telkens wanneer zij zich in de zone begeven, te informeren.

Ook de heer Pascal Smet uit zijn twijfels over de formulering. Het amendement dient allicht te worden herschreven om dergelijke verwarring te voorkomen. Brussel Fiscaliteit kan onmogelijk iedere betrokken automobilist aanschrijven telkens wanneer die zich in de zone begeeft.

De heer Christophe De Beukelaer stelt voor om het woord ‘onverwijld’ in amendement nr. 4 te schrappen.

travailleurs à bas revenus. Elle souhaite une transition ambitieuse, juste, inclusive et économiquement équilibrée.

M. Oliver Rittweger de Moor se réfère aux travailleurs juste en dessous du seuil. Ces derniers seraient exclus si cet amendement était adopté.

M. Pascal Smet comprend toutes ces remarques. Mme Pauthier a donné la bonne réponse pour défendre le nouvel amendement: la facilité d'application. On peut trouver des critères plus larges, mais ils ne sont pas toujours faciles à appliquer. Parfois, les personnes fortunées sont pingres et elles conduisent de vieux véhicules.

M. Benjamin Dalle présente et justifie les amendement n° 2 et 3.

L'idée de M. Dalle plaît beaucoup à M. Pascal Smet. Il faudrait réécrire l'amendement: la première fois qu'il entre en voiture dans la zone, chaque conducteur est informé des changements. L'administration fiscale est en sous-effectifs. Les termes «onverwijld» et «aussitôt» peuvent être supprimés. (consensus)

M. Benjamin Dalle présente et justifie l'amendement n°4.

L'orateur attache une grande importance à ce que les propriétaires de voitures qui ne sont pas encore conformes à la future législation soient informés à temps. À ce jour, aucune lettre individuelle n'a été envoyée aux conducteurs concernés. L'orateur suggère que ces conducteurs, une fois identifiés par les caméras ANPR durant la période transitoire, reçoivent une lettre indiquant les conséquences, les sanctions et les mesures de soutien.

M. Stijn Bex considère que l'intention de notification évoquée dans l'amendement de M. Dalle est noble, mais estime que le vote de l'amendement va trop loin.

M. Christophe De Beukelaer rappelle que le gouvernement précisera les modalités liées à cette information. Le but n'est pas d'envoyer un courrier à chaque fois qu'un véhicule concerné pénètre sur le territoire de la Région.

Mme Cieltje Van Achter estime qu'il est intéressant d'utiliser cette période pour informer correctement les personnes concernées des prochaines étapes de la LEZ. Elle s'interroge néanmoins sur la formulation proposée. Elle craint une confusion sur la nécessité d'informer les automobilistes à chaque fois qu'ils pénètrent dans la zone.

M. Pascal Smet exprime également ses doutes sur la formulation. Il faut sans doute réécrire l'amendement pour éviter une telle confusion. Bruxelles Fiscalité est incapable d'adresser un courrier à chaque automobiliste concerné à chaque fois qu'il pénètre dans la zone.

M. Christophe De Beukelaer propose que l'on retire le terme «aussitôt» de l'amendement n°4.

De heer Jamal Ikazban stemt hiermee in. Autobestuurders die binnenkort met hun wagen niet meer worden toegelaten tot de LEZ, vernemen dat momenteel bij de technische keuring, maar

De heer Benjamin Dalle wenst de regering te machtigen om de praktische modaliteiten van de kennisgeving te bepalen. In het amendement wordt niet vermeld om dit elke keer te doen. De notie “onverwijld” kan evenwel verwarring scheppen en wordt beter geschrapt.

De heer Kalvin Soiresse Njall vindt de intentie goed. Er dient wel te worden nagegaan of die modaliteit niet al bestaat.

De heer Oliver Rittweger de Moor dient amendement nr. 5 in en verantwoordt het. Hij vreest dat we ons over een paar maanden in dezelfde situatie zullen bevinden als vandaag. We moeten mensen vooral alternatieven geven.

Stemmingen

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 3.

Amendement nr. 2 wordt verworpen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Bijgevolg wordt amendement nr. 3 doelloos.

Amendement nr. 4, zoals mondeling gesubamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen, bij 5 onthoudingen.

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 13 stemmen tegen 2.

Het aldus geamendeerde nieuwe artikel 2 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 3 onthoudingen.

Amendement nr. 6 (nieuw artikel 2/2)

De heer Oliver Rittweger de Moor verklaart dat hij dit amendement heeft ingediend om een drastische daling van het aantal taxi's in Brussel te voorkomen.

De heer Jamal Ikazban zegt dat hij daarover al enkele maanden contact heeft met de taxisector. De datum van 1 januari 2025 is voor de sector onhaalbaar. Hij begrijpt de bezorgdheid, maar het is aan de regering om het nodige te doen via besluiten. Het voorgestelde amendement heeft geen betrekking op deze ordonnantie, maar op de taxiordonnantie.

Stemming

Amendement nr. 6 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 3.

Artikel 3

Mevrouw Imane Belguenani licht het amendement toe dat werd ingediend om te zorgen voor meer duidelijkheid en meer

M. Jamal Ikazban abonde dans ce sens. Actuellement, les automobilistes sont prévenus via le contrôle technique que leur véhicule sera bientôt concerné par la LEZ mais

M. Benjamin Dalle souhaite habiliter le gouvernement à déterminer les modalités pratiques de cette communication. L'amendement ne mentionne pas que cela doit être fait systématiquement. Toutefois, la notion «aussitôt» peut prêter à confusion et il est préférable de la supprimer.

M. Kalvin Soiresse Njall estime que l'intention est bonne. Il faudrait cependant vérifier si cette modalité n'est pas déjà prévue.

M. Oliver Rittweger de Moor présente et justifie l'amendement n°5. Il craint que l'on se retrouve dans quelques mois dans la même situation qu'aujourd'hui. Il faut avant tout donner des alternatives aux citoyens.

Votes

L'amendement n°1 est rejeté par 12 voix contre 3.

L'amendement n°2 est rejeté à l'unanimité des 14 membres présents.

En conséquence, l'amendement n°3 devient sans objet.

L'amendement n°4, tel que sous-amendé oralement, est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

L'amendement n°5 est rejeté 13 voix contre 2.

Le nouvel article 2, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 3 et 3 abstentions.

Amendement n°6 (nouvel article 2/2)

M. Oliver Rittweger de Moor relate avoir introduit cet amendement pour éviter une chute drastique du nombre de taxis à Bruxelles.

M. Jamal Ikazban dit être en contact avec le secteur des taxis à ce sujet depuis plusieurs mois. La date du 1er janvier 2025 est impossible à respecter pour le secteur. Il souscrit pleinement à ces inquiétudes mais c'est au gouvernement d'agir via des arrêtés. La proposition d'amendement ne concerne pas cette ordonnance mais bien l'ordonnance taxis.

Vote

L'amendement n°6 est rejeté par 12 voix contre 3

Article 3

Mme Imane Belguenani explique l'amendement déposé pour plus de clarté et de sécurité juridique. La date d'entrée en

rechtszekerheid. De datum van inwerkingtreding wordt “1 januari 2025”.

Stemmingen

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 12 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Artikel 3, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 12 stemmen, bij 3 onthoudingen.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van ordonnantie

Het voorstel van ordonnantie nr. A-10/1, zoals geamendeerd, wordt in zijn geheel aangenomen met 11 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Bijgevolg worden de voorstellen van ordonnantie nrs. A-11/1, A-12/1 en A-13/1 doelloos.

- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.

De rapporteurs, De voorzitter van de vergadering,

Gaëtan VAN GOIDSENHOVEN Aurélie CZEKALSKI
Hasan KOYUNCU

vigueur est « le 1^{er} janvier 2025 ».

Votes

L'amendement n° 3 est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

L'article 3, tel qu'amendé, est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance

L'ensemble de la proposition d'ordonnance n° A-10/1, telle qu'amendée, est adopté par 11 contre 3 et 1 abstention.

En conséquence, les propositions d'ordonnance nos A-11/1, A-12/1 et A-13/1 deviennent sans objet.

- Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.

Les Rapporteurs, La Présidente de séance,

Gaëtan VAN GOIDSENHOVEN Aurélie CZEKALSKI
Hasan KOYUNCU

V. Tekst aangenomen door de commissie

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

dat ertoe strekt de uitvoeringsdatum van de volgende fase van de lage-emissiezone (LEZ) vast te stellen op 1 januari 2027

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

In artikel 3.2.16 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, ingevoegd bij de ordonnantie van 7 december 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2, eerste lid, worden de woorden “, onder voorbehoud van de toepassing van paragraaf 6,” ingevoegd tussen het woord “zoals ” en de woorden “bepaald door de Regering.”;

2° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidende :

“§ 6. Motorvoertuigen van de categorieën M1, M2 en M3 van Klasse I, Klasse II, Klasse III, Klasse A, Klasse B, en van categorieën N1-I, N1-II et N1-III, N2, N3, L1, L2, L3, L4, L5, L6 en L7 die beantwoorden aan de normen bedoeld in 5, § 1er, 3°, derde kolom van het besluit van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone of die beantwoorden aan hoger normen, zijn toegelaten tot de lage-emissiezone tot en met 31 december 2026.

Elke titularis van de nummerplaat van het motorvoertuig dat in de voormelde periode in de lage-emissiezone rijdt en door middel van nummerplaatherkenning geïdentificeerd wordt, wordt in kennis gesteld van de datum waarop het motorvoertuig niet meer toegelaten is in de lage-emissiezone, de gevolgen van het rijden met een niet-toegelaten motorvoertuig na deze datum in de lage-emissiezone en de voorziene begeleidende maatregelen. De Regering kan de vorm en de inhoud van de kennisgeving nader bepalen.”.

Artikel 3

Deze ordonnantie treedt in werking op 1 januari 2025.

V. Texte adopté par la commission

PROPOSITION D'ORDONNANCE

visant à fixer la mise en œuvre de la prochaine phase de la zone de basses émissions (LEZ) au 1^{er} janvier 2027

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

À l'article 3.2.16 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, inséré par l'ordonnance du 7 décembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, les mots «Sous réserve de l'application du paragraphe 6, » sont insérés avant les mots «La restriction au droit d'accès» ;

2° l'article est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit :

«§ 6. Les véhicules à moteur de la catégorie M1, M2 et M3 de classe I, classe II, classe III, classe A, classe B, et de la catégorie N1-I, N1-II et N1-III, N2, N3, L1, L2, L3, L4, L5, L6 et L7 qui répondent aux normes visées à l'article 5, § 1^{er}, 3°, troisième colonne de l'arrêté du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions ou aux normes supérieures sont autorisés à accéder à la zone de basses émissions jusqu'au 31 décembre 2026.

Chaque titulaire d'une plaque d'immatriculation de véhicule à moteur circulant dans la zone de basses émissions au cours de la période susmentionnée et qui est identifié par la reconnaissance des plaques d'immatriculation est informé de la date à laquelle le véhicule à moteur n'est plus autorisé dans la zone de basses émissions, des conséquences de la conduite d'un véhicule à moteur non autorisé après cette date dans la zone de basses émissions et des mesures d'accompagnement prévues. Le Gouvernement peut préciser quelle forme prendra cette notification ainsi que son contenu. ».

Article 3

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

VI. Amendementen

NR. 1 (van de heren Pascal SMET, Ilyas MOUANI, Jonathan de PATOUL en mevr. Joëlle MAISON)

Artikel 2

Artikel 2 aanvullen met wat volgt:

“indien de titularis van de nummerplaat in de periode van de inwerkingtreding van deze ordonnantie tot en met 31 december 2026 een persoon is die geniet van de verhoogde verzekeringstegemoetkoming voor geneeskundige verzorging in de zin van artikel 37, § 19, van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen gecoördineerd op 14 juli 1994.

De informatie dat een gebruiker de in het vorige lid bedoelde verhoogde verzekeringstegemoetkoming voor geneeskundige verzorging geniet, maakt het voorwerp uit van een automatische gegevensuitwisseling, op basis van het Rijksregisternummer, tussen de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid en de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel, of elke derde door hem aangeduid om de verwerking van deze gegevens te verzorgen. De verwerking van de uitgewisselde persoonsgegevens gebeurt met inachtneming van de bepalingen inzake de bescherming van persoonsgegevens en na advies van de kamer « Sociale zekerheid en Gezondheid » van het informatieveiligheidscomité overeenkomstig artikel 15 van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid. De verwerking van die gegevens vindt uitsluitend plaats ten behoeve van de toepassing van de in deze paragraaf bedoelde vrijstelling en de gegevens worden bewaard gedurende de periode die voor dit doel noodzakelijk is, met een maximum van vijf jaar.”

VERANTWOORDING

Het voorliggend amendement strekt er toe een evenwicht te vinden tussen het belang van propere lucht en het halen van de klimaat- en gezondheidsdoelstellingen enerzijds en het voeren van een sociale politiek anderzijds.

Het uitstel van de invoering van de LEZ wordt via dit amendement voorbehouden voor personen die genieten van de verhoogde verzekeringstegemoetkoming voor geneeskundige verzorging. Hiervoor kan beroep gedaan worden op de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid, hetgeen geen bijkomende administratieve lasten met zich zal meebrengen voor de betrokkenen.

VI. Amendements

N° 1 (de MM. Pascal SMET, Ilyas MOUANI, Jonathan de PATOUL et Mme Joëlle MAISON)

Article 2

Compléter l'article 2 par deux alinéas rédigés comme suit :

"si le titulaire de la plaque d'immatriculation est, au cours de la période allant de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance au 31 décembre 2026, une personne qui bénéficie de l'intervention majorée de l'assurance soins de santé au sens de l'article 37, § 19, de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994.

L'information précisant qu'un utilisateur bénéficie de l'intervention majorée de l'assurance soins médicaux visée à l'alinéa précédent fait l'objet d'un échange automatique de données, sur base du numéro de Registre national, entre la Banque Carrefour de la sécurité sociale et le Service public de la Région de Bruxelles-Capitale, ou tout tiers désigné par lui pour traiter ces données. Les données à caractère personnel échangées seront traitées dans le respect des dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel et après avis de la chambre sécurité sociale et santé du Comité de sécurité de l'information conformément à l'article 15 de la loi du 15 janvier 1990 organique de la Banque Carrefour de la sécurité sociale. Le traitement de ces données a pour seule finalité l'application de l'exemption visée au présent paragraphe et les données sont conservées pendant la période nécessaire à cette fin, avec un maximum de cinq ans."

JUSTIFICATION

Le présent amendement vise à établir un équilibre entre, d'une part, l'importance de la pureté de l'air et la réalisation des objectifs en matière de climat et de santé et, d'autre part, la volonté de mener une politique sociale.

Par cet amendement, le report de l'introduction de la LEZ est réservé aux personnes qui bénéficient de l'intervention majorée de l'assurance soins de santé. Cela peut se faire par le biais de la Banque Carrefour de la sécurité sociale, ce qui n'entraînera aucune charge administrative supplémentaire pour les personnes concernées.

NR. 2 (van de heer Benjamin DALLE)

Artikel 2

Het artikel vervangen door wat volgt:

“Art. 2.

Artikel 3.2.16, § 2, tweede lid, van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, ingevoegd bij ordonnantie van 7 december 2017, wordt aangevuld met de volgende zinnen:

“Voor motorvoertuigen van categorie M1, M2 en M3 van klasse I, klasse II, klasse III, klasse A, klasse B, N1-I, N1-II en N1-III die voldoen aan de normen bedoeld in artikel 5, § 1, 2°, d), van het besluit van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone is de toegang tot de lage-emissiezone tot en met 31 december 2025 toegelaten.””

VERANTWOORDING

De lage emissiezone (LEZ) is een belangrijk instrument om schadelijke emissies door wegvervoer terug te dringen. Hoewel er de voorbije jaren dankzij de LEZ grote vooruitgang is geboekt, blijft de luchtkwaliteit in heel wat Brusselse wijken en straten slecht. Uit een evaluatie van Brussel Leefmilieu in 2022 bleek eerder al dat de NOx-uitstoot en de emissies van fijn stof dankzij de volgende fase opnieuw fors zullen dalen. Dit wordt ook bevestigd in de nota van Brussel Leefmilieu die begin deze week werd overgemaakt aan het Brussels Parlement. De impact van een uitstel met twee jaar van de volgende fase van de lage emissiezone op de emissies van stikstofdioxide en op de directe broeikasgasemissies is niet te onderschatten. De daling van de CO₂-uitstoot zou door deze beslissing afgeremd worden en slechts 43% bedragen tegen 2030 (referentiedatum: 2005), in plaats van de doelstelling om de directe uitstoot van broeikasgassen met 47% te verminderen. Ook zou 8% van het totale wegennet van het Brussels Gewest tegen 2030 blootgesteld blijven aan NO₂-niveaus boven de EU-norm (20 µg/m³). De gevolgen voor de klimaatambities en de Brusselse luchtkwaliteit zijn dus aanzienlijk. De verschuiving van de kalender moet beperkt blijven tot wat strikt noodzakelijk is om de eigenaars van een niet-conform voertuig de mogelijkheid te geven zich in regel te stellen, zonder de doelstellingen inzake de reductie van schadelijke emissies en broeikasgassen uit het oog te verliezen. Daarom is een uitstel van één jaar te verkiezen boven twee jaar.

Verder is het in de Belgische context essentieel om rekening te houden met de beslissingen van de andere gewesten met betrekking tot lage-emissiezones. Door de inwerkingtreding in Brussel uit te stellen met één jaar in plaats van twee jaar, zorgen we ervoor dat de drie gewesten dezelfde kalender hanteren voor de volgende verstrenging. Dat is duidelijker voor de automobilisten en beperkt de economische divergenties tot een minimum.

Verder bevat het amendement ook enkele taalkundige aanpassingen:

- De voorgestelde tekst vermeldt dat de voertuigen die voldoen aan de normen bedoeld in artikel 5, § 1, 2°, d) "of hoger" nog tijdelijk toegelaten zijn. A contrario zou deze bepaling zo gelezen kunnen worden dat ook andere voertuigen dan die voldoen aan de normen bedoeld in artikel 5, § 1, 2°, d), niet langer toegelaten zouden zijn na

N° 2 (de M. Benjamin DALLE)

Article 2

Remplacer l'article par ce qui suit:

« Art. 2.

L'article 3.2.16, §2, alinéa 2, de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, inséré par l'ordonnance du 7 décembre 2017, est complété par les phrases suivantes:

"Pour les véhicules à moteur de catégorie M1, M2 et M3 de classe I, classe II, classe III, classe A, classe B, N1-I, N1-II et N1-III qui répondent aux normes visées à l'article 5, § 1er, 2°, d) du décret du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions, l'accès à la zone de basses émissions est autorisé jusqu'au 31 décembre 2025 inclus. »

JUSTIFICATION

La zone de basses émissions (LEZ) est un instrument crucial pour réduire les émissions nocives dues au transport routier. Bien que la LEZ ait permis d'obtenir des résultats considérables ces dernières années, la qualité de l'air reste médiocre dans de nombreux quartiers et rues de Bruxelles. Une évaluation réalisée en 2022 par Bruxelles Environnement indiquait déjà que la prochaine phase permettra de réduire fortement les émissions d'oxyde d'azote NOx et de particules fines, ce qui a également été confirmé dans la note que Bruxelles Environnement a soumise au Parlement bruxellois en début de semaine. Il ne faut pas sous-estimer l'impact d'un report de deux ans de la prochaine phase de la zone de basses émissions sur les émissions de dioxyde d'azote et sur les émissions directes de gaz à effet de serre. Cette décision ralentirait la baisse des émissions de CO₂, qui n'atteindrait que 43 % en 2030 (date de référence: 2005), au lieu de l'objectif de réduire les émissions directes de gaz à effet de serre de 47 %. En outre, 8 % du réseau routier total de la Région bruxelloise resterait exposé à des niveaux de dioxyde d'azote (NO₂) supérieurs à la norme de l'Union Européenne (20 µg/m³) d'ici à 2030. Les répercussions sur les ambitions climatiques et sur la qualité de l'air à Bruxelles sont donc considérables. Le report du calendrier doit se limiter au strict nécessaire pour permettre aux propriétaires de véhicules non conformes de se mettre en conformité, sans perdre de vue les objectifs de réduction des émissions nocives et des gaz à effet de serre. C'est pourquoi un délai d'un an est préférable à deux années.

En outre, dans le contexte belge, il est essentiel de prendre en considération les décisions des autres Régions concernant les zones de basses émissions. En retardant l'entrée en vigueur à Bruxelles d'une année au lieu de deux, nous nous assurons que les trois Régions suivent le même calendrier pour le prochain renforcement des normes. Cette solution est plus claire pour les automobilistes et elle minimise les divergences économiques.

En outre, l'amendement contient également quelques adaptations linguistiques:

- Il est écrit dans le texte proposé que les véhicules des classes répondant aux normes visées à l'article 5, §1, 2°, d) "ou supérieures" restent temporairement autorisés. À contrario, on pourrait croire à la lecture de cette disposition que les autres véhicules que ceux des classes répondant aux normes visées à l'article 5, §1, 2°, d) ne seraient plus autorisés non

het aflopen van het uitstel. Om die reden schrapt het amendement de woorden "of hoger".

- De voorgestelde tekst verleent enkel een uitstel aan bepaalde motorvoertuigen die de Brusselse lage-emissiezone "inrijden". Bij een letterlijke lezing van de tekst vallen dus enkel motorvoertuigen die vanuit het Vlaamse of het Waalse Gewest de grens van de Brusselse LEZ overschrijden onder de toepassing van het uitstel, met uitzondering van motorvoertuigen die circuleren binnen de Brusselse LEZ. Om die reden vervangt het amendement het woord "inrijden" door de formulering die vandaag reeds wordt gebruikt in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone gericht op de invoering van de criteria voor 2025-2036, zoals gewijzigd door het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30 juni 2022.

NR. 3 (van de heer Benjamin DALLE)

Opschrift

Het opschrift vervangen door wat volgt:

“VOORSTEL VAN ORDONNANTIE die ertoe strekt de uitvoering van de volgende fase van de lage-emissiezone (LEZ) vast te stellen op 1 januari 2026”

VERANTWOORDING

Zie amendement nr 2

NR. 4 (van de heer Benjamin DALLE)

Artikel 2

Het artikel aanvullen met de volgende bepaling:

“Elke titularis van de nummerplaat van het motorvoertuig dat in de voormelde periode in de lage-emissiezone rijdt en door middel van nummerplaatherkenning geïdentificeerd wordt, wordt onverwijld in kennis gesteld van de datum waarop het motorvoertuig niet meer toegelaten is in de lage-emissiezone, de gevolgen van het rijden met een niet-toegelaten motorvoertuig na deze datum in de lage-emissiezone en de voorziene begeleidende maatregelen. De Regering kan de vorm en de inhoud van de kennisgeving nader bepalen.”

VERANTWOORDING

De laatste maanden gaven heel wat eigenaars of bestuurders van motorvoertuigen die onder de toepassing vallen van de volgende fase van de lage-emissiezone aan dat ze niet op de hoogte zijn van het ogenblik waarop de nieuwe fase in werking zou treden, van de

plus après l'échéance du report. C'est pourquoi l'amendement supprime les mots "ou supérieures".

- Le texte proposé n'accorde un report qu'à certains véhicules à moteur qui "accèdent" dans la zone de basses émissions bruxelloise. Une lecture littérale du texte indique que seuls les véhicules à moteur qui franchissent la limite de la LEZ bruxelloise en provenance de la Région flamande ou de la Région wallonne sont concernés par l'application du report, à l'exception des véhicules à moteur qui circulent à l'intérieur de la LEZ bruxelloise. C'est pourquoi l'amendement remplace le mot "accéder" par la formulation déjà utilisée aujourd'hui dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions visant à introduire les critères pour la période 2025-2036, tel que modifié par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juin 2022.

N° 3 (de M. Benjamin DALLE)

Titre

Remplacer le titre comme suit:

« PROPOSITION D'ORDONNANCE visant à fixer la mise en œuvre de la prochaine phase de la zone de basses émissions (LEZ) au 1er janvier 2026 »

JUSTIFICATION

Voir amendement n°2

N° 4 (de M. Benjamin DALLE)

Article 2

Compléter l'article par la disposition suivante :

« Chaque titulaire d'une plaque d'immatriculation de véhicule à moteur circulant dans la zone de basses émissions au cours de la période susmentionnée et qui est identifié par la reconnaissance des plaques d'immatriculation est informé aussitôt de la date à laquelle le véhicule à moteur n'est plus autorisé dans la zone de basses émissions, des conséquences de la conduite d'un véhicule à moteur non autorisé après cette date dans la zone de basses émissions et des mesures d'accompagnement prévues. Le Gouvernement peut préciser quelle forme prendra cette notification ainsi que son contenu. »

JUSTIFICATION

Ces derniers mois, de nombreux propriétaires ou conducteurs de véhicules à moteur soumis à l'application de la prochaine phase de la zone de basses émissions ont indiqué qu'ils n'étaient pas au courant de la date d'entrée en vigueur de la nouvelle phase, des conséquences

gevolgen van deze nieuwe fase, noch van de voorziene begeleidende maatregelen. Dit amendement beoogt hieraan tegemoet te komen door het bestuur te verplichten elke titularis van de nummerplaat van het motorvoertuig dat in de genoemde periode in de lage-emissiezone rijdt en d.m.v. nummerplaatherkenning geïdentificeerd wordt, onverwijld te informeren over voormelde elementen.

NR. 5 (van de heer Oliver RITTWEGER de MOOR en mevr. Danaé MICHAUX MAIMONE)

Het tweede lid vervangen door wat volgt:

“Dieselvoertuigen met euronorm 5 of hoger en benzinevoertuigen met euronorm 2 of hoger krijgen tot en met 31 december 2034 automatisch en zonder betaling van enige vergoeding toegang tot de lage-emissiezone(s).”

VERANTWOORDING

Dit amendement strekt ertoe een moratorium in te stellen voor de voertuigen die in de volgende fasen van de LEZ zouden worden geweerd, in plaats van te opteren voor twee jaar uitstel, zoals bepaald in de ordonnantie. Over slechts twee jaar zullen de sociaal-economische omstandigheden immers niet ingrijpend veranderd zijn: de openbaarvervoersinfrastructuur zal tegen dan onvoldoende zijn uitgebreid en volwaardige alternatieven voor de wagen zullen nog steeds beperkt zijn. Dat tijdsbestek is dus te kort en dreigt andermaal uit te monden in een grote sociale crisis, zonder dat het probleem ten gronde raakt opgelost. Door tien jaar meer uit te trekken, kunnen we werk maken van duurzame maatregelen, zoals de ontwikkeling van gratis openbaar vervoer, en kunnen we tegelijk voorkomen dat de meest kwetsbare werknemers en gezinnen onrechtvaardig worden benadeeld. Het is nodig om het openbaar vervoer voldoende uit te breiden en gratis te maken en om voldoende laadpalen te plaatsen. Daarnaast moeten elektrische en hybride voertuigen betaalbaarder worden voor de gezinnen.

NR. 6 (van de heer Oliver RITTWEGER de MOOR en mevr. Danaé MICHAUX MAIMONE)

Artikel 2/2 (nieuw)

Een nieuw artikel invoegen, dat luidt als volgt:

“Voor voertuigen van de taxisector, zoals bedoeld in de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende taxidiensten, geldt hetzelfde uitstel als voor de andere voertuigen vermeld in het tweede lid van artikel 3.2.16, §2 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing.”

VERANTWOORDING

Taxi's, waarmee diensten van openbaar nut worden verleend, voldoen reeds aan de strengste Europese vervuilingnormen. De taxisector kampt met dezelfde problemen (onbetaalbare prijzen van

de cette nouvelle phase, ni des mesures d'accompagnement prévues. Cet amendement vise à remédier à cette situation en obligeant le gouvernement à informer rapidement des éléments susmentionnés chaque titulaire d'une plaque d'immatriculation de véhicule à moteur circulant dans la zone de basses émissions au cours de ladite période et qui est identifié au moyen de la reconnaissance des plaques d'immatriculation.

N° 5 (de M. Oliver RITTWEGER de MOOR et Mme Danaé MICHAUX MAIMONE)

Remplacer le deuxième alinéa par ce qui suit :

«Les véhicules diesel à partir de la norme Euro 5 et suivantes, ainsi que les véhicules essence à partir de la norme Euro 2 et suivantes bénéficient d'un accès automatique et sans paiement spécifique à la ou aux zone(s) de basses émissions jusqu'au 31 décembre 2034.»

JUSTIFICATION

L'amendement propose un moratoire aux interdictions de circulation prévues aux prochaines étapes de la LEZ, au lieu du report de 2 ans prévu dans l'ordonnance. En effet, en seulement 2 ans, les conditions socio-économiques ne changeront pas fondamentalement : les infrastructures de transport en commun ne seront pas suffisamment développées et les alternatives viables à la voiture resteront limitées. Ce délai trop court risquerait de créer à nouveau une crise sociale importante sans régler le problème de fond. En prolongeant de 10 ans, on permettrait de mettre en place des mesures durables, telles que le développement du transport public gratuit, tout en évitant de pénaliser injustement les travailleurs et ménages les plus vulnérables. Il faut que les transports publics soient suffisamment développés et rendus gratuits, que les bornes de recharge soient en nombre suffisant et que les véhicules électriques ou hybrides deviennent plus accessibles financièrement pour les ménages.

N° 6 (de M. Oliver RITTWEGER de MOOR et Mme Danaé MICHAUX MAIMONE)

Article 2/2 (nouveau)

Insérer un nouvel article rédigé comme suit :

“Les véhicules du secteur du taxi, tels que visés par l'ordonnance du 09/06/2022 relative aux services de taxis, bénéficie du même report que les autres véhicules cités à l'alinéa 2 de l'article 3.2.16, § 2, de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie.”

JUSTIFICATION

Les taxis, service d'utilité publique, respectent déjà les normes européennes les plus strictes en matière de pollution. Le secteur du taxi est confronté aux mêmes difficultés (coût des nouveaux

nieuwe voertuigen, gebrek aan laadpalen, onvoldoende autonomie van de batterijen enzovoort). Bovendien was de haalbaarheidsstudie die de regering onlangs aan de adviesraad van de sector voorlegde, onvolledig en hield ze geen rekening met de specifieke kenmerken van de sector. Een bijzonder aandachtspunt zijn de snellaadpalen, die onontbeerlijk zijn om het werkritme van taxi's voldoende hoog te houden. Als de maatregel niet wordt uitgesteld, zal het aantal taxi's dat voldoet aan de normen om in het Brussels Gewest te mogen rijden drastisch dalen, met ernstige gevolgen voor de dienstverlening aan het publiek en het financiële voortbestaan van een aanzienlijk aantal chauffeurs van standplaats- en straattaxi's.

NR. 7 (van de heer Jonathan de PATOUL en mevr. Joëlle MAISON)

Artikel 2

Het artikel vervangen door wat volgt:

“In artikel 3.2.16, §2 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing wordt het tweede lid als volgt vervangen:

“Gelet op de aard, het type of het gebruik van het betreffende motorvoertuig, evenals op sociaal-economische criteria, kan de toegang tot de lage-emissiezone op basis van een afwijking worden toegestaan voor volgende motorvoertuigen:

- 1. voertuigen voor speciale doeleinden in de betekenis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 die voldoen aan de definitie van kampeerwagens;*
- 2. voertuigen die specifiek zijn aangepast voor het vervoeren van personen met een handicap of voor het besturen door een persoon met een handicap, waarvoor door de bevoegde openbare instantie een goedkeuring van aanpassing van een voertuig is afgeleverd of een gelijkaardig bewijs van aanpassing van het voertuig in geval van afwezigheid van deze goedkeuring en waarvan de nummerplaathouder of een persoon die op het adres van de nummerplaathouder is gedomicilieerd, houder is van de speciale kaart bedoeld in artikel 27.4.3. van de Wegcode of van een gelijkgesteld document zoals bedoeld in artikel 27.4.1 van de Wegcode;*
- 3. voertuigen waarvan de nummerplaathouder of een persoon die op het adres van de nummerplaathouder is gedomicilieerd, recht heeft op een verhoogde tegemoetkoming en houder is van de speciale kaart, bedoeld in artikel 27.4.3 van de Wegcode. De afwijking kan per speciale kaart slechts voor één enkel voertuig worden gevraagd;*
- 4. voertuigen die zijn uitgerust met een geïntegreerd systeem dat in of aan het voertuig is gemonteerd en dat bestemd is om te worden gebruikt om de rolstoel samen met de gebruiker in het voertuig te plaatsen en die niet zijn vermeld in punt 2°. Deze afwijking*

véhicules prohibitifs, manque de bornes de rechargement, autonomie des batteries insuffisantes...). De plus, l'étude de faisabilité présentée récemment par le gouvernement au conseil consultatif du secteur était incomplète et ne tenait pas compte des spécificités du secteur. Notamment en ce qui concerne les bornes de recharge rapide, indispensables pour que les taxis puissent maintenir un rythme de travail suffisant. Sans report de la mesure, le nombre de taxis respectant les normes qui autorisent à rouler en Région bruxelloise chuterait drastiquement, impactant durement le service offert à la population et la survie financière d'un nombre considérable de chauffeurs de taxi de station et de rue.

N° 7 (de M. Jonathan de PATOUL et Mme Joëlle MAISON)

Article 2

Remplacer l'article par ce qui suit :

« À l'article 3.2.16, § 2, de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

“Compte tenu de la nature, du type ou de l'utilisation du véhicule à moteur concerné ainsi que des critères socio-économiques, l'accès à la zone de basses émissions peut être autorisé sur dérogation pour :

- 1. les véhicules à usage spécial au sens de l'arrêté royal du 15 mars 1968 qui répondent à la définition d'auto-caravane ;*
- 2. les véhicules spécifiquement adaptés au transport de personnes handicapées ou à la conduite par une personne handicapée, pour lesquels une approbation d'adaptation d'un véhicule a été délivrée par l'instance publique compétente ou une preuve équivalente de l'adaptation du véhicule en cas d'absence de cette approbation et dont le titulaire de la plaque d'immatriculation ou une personne, domiciliée à l'adresse du titulaire de la plaque d'immatriculation, est titulaire de la carte spéciale, visée à l'article 27.4.3 du Code de la route, ou d'un document assimilé tel que visé à l'article 27.4.1 du Code de la route ;*
- 3. les véhicules dont le titulaire de la plaque d'immatriculation ou une personne, domiciliée à l'adresse du titulaire de la plaque d'immatriculation a droit à une intervention majorée et est titulaire de la carte spéciale, visée à l'article 27.4.3 du Code de la route. La dérogation ne peut être demandée que pour un seul véhicule par carte spéciale ;*
- 4. les véhicules équipés d'un système intégré dans ou au véhicule et qui est destiné à l'embarquement d'une personne en fauteuil roulant et non visés au point 2°. Cette dérogation n'est pas accordée aux véhicules de la catégorie M2 et M3, classe A, code carrosserie CV,*

- wordt niet toegekend voor voertuigen van categorie M2 en M3, klasse A, koetswerkcode CV, klasse I, koetswerkcode CE, CF, CG en CH en klasse II, koetswerkcode CM, CN, CO en CP, zoals bedoeld in artikel 1, §1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968;
5. voertuigen die niet in België zijn ingeschreven en die sedert meer dan dertig jaar in verkeer zijn gesteld;
 6. voertuigen ingeschreven in België onder een van de kentekenplaten bedoeld in artikel 4, §2 van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, indien ze sedert meer dan dertig jaar in verkeer zijn gesteld;
 7. voertuigen die sedert meer dan dertig jaar in verkeer zijn gesteld en die worden gebruikt voor toeristische vrijetijdsdoeleinden of andere commerciële doeleinden waarvoor het "oldtimervoertuig" deel uitmaakt van het "businessconcept";
 8. voertuigen die in noodsituaties of bij reddingswerken worden gebruikt op verzoek van de brandweer, de politie, het leger, de civiele bescherming of de wegenautoriteiten;
 9. voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor het onderhoud en de controle van infrastructuur en installaties van algemeen nut;
 10. voertuigen die speciaal zijn aangepast voor markten, kermessen, optochten en ambulante handel, evenals voor de productie van audiovisuele films;
 11. uitzonderlijk vervoer met een geldige vergunning voor uitzonderlijk vervoer afgeleverd door de bevoegde instantie;
 12. mobiele kranen, zoals bedoeld in artikel 1, §1, 9 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968;
 13. voertuigen van categorie M2 en M3, klasse I, II en A met een plug-in hybride motorisatie die zijn uitgerust met geofencingtechnologie;
 14. motorvoertuigen van categorie M1 met 8 zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, alsook motorvoertuigen van categorie M2, categorie M3 en categorie NI-I, NI-II en NI-III die uitsluitend worden gebruikt voor schoolvervoer en voor collectief vervoer van personen met een handicap, in voorkomend geval, samen met hun materiaal of goederen, en die voor het eerst zijn ingeschreven voor 31 december 2025, en dit tot het voertuig in kwestie de levensduur van 11 jaar bereikt te rekenen vanaf de eerste inschrijving;
 15. prioritaire voertuigen, bedoeld in artikel 37 van de Wegcode;
 16. voertuigen van de krijgsmacht;
 17. landbouwvoertuigen;
 18. tot en met 31 december 2024, motorvoertuigen die niet beantwoorden aan de categorieën M1, M2 en M3, klasse I, klasse II, klasse III, klasse A, klasse B,
- classe I, code carrosserie CE, CF, CG en CH et classe II, code carrosserie CM, CN, CO en CP, tel que visés à l'article 1er, § 1er, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;
5. les véhicules mis en circulation depuis plus de trente ans qui ne sont pas immatriculés en Belgique ;
 6. les véhicules immatriculés en Belgique sous une des plaques d'immatriculation telles que précisées à l'article 4 § 2, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules et qui sont en circulation depuis plus de trente ans ;
 7. les véhicules mis en circulation depuis plus de trente ans et qui sont utilisés à des fins de loisirs touristiques ou autres fins commerciales pour lesquels le véhicule " oldtimer " fait partie du " business concept " ;
 8. les véhicules utilisés en situation d'urgence ou opération de sauvetage à la demande des pompiers, de la police, de l'armée, de la protection civile ou des autorités routières ;
 9. les véhicules spécialement équipés pour l'entretien et le contrôle d'infrastructures et d'installations d'intérêt général ;
 10. les véhicules adaptés spécialement pour les marchés, les foires, les parades et les commerces ambulants ainsi que pour la production des films ;
 11. les transports exceptionnels disposant d'une autorisation valide de transport exceptionnel délivrée par l'autorité compétente ;
 12. les grues mobiles telles que visées à l'article 1er, § 1er, 9, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;
 13. les véhicules à motorisation plug-in hybride de la catégorie M2 et M3 de Classe I, II et A équipés avec la technologie de geo-fencing ;
 14. les véhicules à moteur de la catégorie M1 comprenant, outre le siège du conducteur, 8 places assises, ainsi que les véhicules à moteur de la catégorie M2, de la catégorie M3 et de la catégorie NI-I, NI-II et NI-III qui sont exclusivement utilisés pour le transport scolaire ou pour le transport collectif de personnes avec un handicap, avec leur matériel ou marchandises le cas échéant, et qui sont immatriculés pour la première fois avant le 31 décembre 2025, et ce jusqu'à ce que le véhicule en question atteigne l'âge de 11 ans à compter de la date de première immatriculation ;
 15. les véhicules prioritaires visés à l'article 37 du Code de la route ;
 16. les véhicules des forces armées ;
 17. les véhicules agricoles ;
 18. jusqu'au 31 décembre 2024, les véhicules à moteur autres que ceux répondant des catégories M1, M2 et M3 de Classe I, Classe II, Classe III, Classe A, Classe

NI-I, NI-II en NI-III, en motorvoertuigen van categorie NI met koetswerkcode BC zoals bedoeld in artikel 1.2. van het koninklijk besluit van 15 maart 1968;

19. *voertuigen die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maximaal 3.000 kilometer per jaar rijden;*
20. *voertuigen waarvan de nummerplaathouder een medisch attest bezit waaruit de noodzaak van een medische raadpleging of ziekenhuisopname blijkt en dat aantoon dat de gezondheidstoestand van de houder van dien aard is dat hij geen ander vervoermiddel kan gebruiken dan zijn persoonlijk voertuig.*

De regering kan bovendien afwijkingen bepalen op de beperking van de toegang tot de lage-emissiezone(s) in uitzonderlijke en in tijd beperkte situaties.”

VERANTWOORDING

Dit amendement voegt twee nieuwe categorieën voertuigen toe waarvoor een afwijking kan worden toegestaan op de toegangsbeperking tot de lage-emissiezone (LEZ) van het Brussels Gewest. Het beoogt de LEZ-regels te benaderen op een proportionele manier met oog voor het menselijke aspect door milieudoelstellingen te verzoenen met de noodzakelijke aandacht voor sociale rechtvaardigheid en de volksgezondheid. Deze toevoeging valt te verantwoorden op basis van verschillende argumenten.

De beperkte milieu-impact van voertuigen waarmee weinig wordt gereden: een voertuig dat slechts 3.000 kilometer per jaar aflegt, heeft een aanzienlijk lagere milieu-impact dan een voertuig waarmee veel wordt gereden. De slijtage en vervuilende uitstoot van een voertuig zijn evenredig met het gebruik ervan. Bijgevolg zal het beperken van de toegang voor voertuigen waarmee zeer weinig wordt gereden, de vervuiling in het gewest slechts in uiterst beperkte mate verminderen. Aangezien de totale impact van deze voertuigen op de luchtkwaliteit te verwaarlozen is in vergelijking met voertuigen die regelmatig op de weg rijden, kan een afwijking worden overwogen.

Het recht van kwetsbare mensen om zich te verplaatsen: sommige mensen die lijden aan een ernstige of invaliderende ziekte maar niet erkend zijn als persoon met beperkte mobiliteit, kunnen door hun gezondheidstoestand geen gebruik maken van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is niet altijd aangepast aan hun specifieke behoeften (toegankelijkheid, comfort, nabijheid van haltes). Indien zij geen gebruik meer mogen maken van hun eigen voertuig, wordt hun bewegingsvrijheid beperkt en kan hun fundamentele recht op gezondheid en toegang tot medische verzorging in het gedrang komen. Voor deze mensen zijn regelmatige bezoeken aan de dokter of het ziekenhuis van vitaal belang. Door hun mobiliteit extra te beperken, dreigt hun medische toestand nog te verergeren. Daarom is het gepast te voorzien in een afwijking om aan de behoeften van deze mensen tegemoet te komen zonder een ongerechtvaardigde beperking op te leggen.

Maatregelen moeten sociaal billijk en proportioneel zijn: overheidsbeleid, zoals de invoering van lage-emissiezones, moet proportioneel zijn en rekening houden met de specifieke situatie van

B, NI-I, NI-II et NI-III, ainsi que les véhicules à moteur de la catégorie NI avec le code carrosserie BC visé à l'article 1er, 2. de l'arrêté royal du 15 mars 1968.

19. *le véhicule qui parcourt, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, une distance totale inférieure ou égale à 3.000 kilomètres par an ;*
20. *le véhicule dont le titulaire de la plaque d'immatriculation dispose d'un certificat médical attestant d'une consultation ou d'une hospitalisation et certifiant qu'il est dans un état de santé qui l'empêche d'utiliser un autre moyen de transport que son véhicule personnel.*

Le Gouvernement peut en outre définir des dérogations à la restriction au droit d'accès à la ou aux zones de basses émissions en cas de situations exceptionnelles et limitées dans le temps.”

JUSTIFICATION

Le présent amendement ajoute deux nouvelles catégories de véhicules pouvant faire l'objet de dérogation à la restriction au droit d'accès à la zone de basses émissions de la Région bruxelloise et vise à garantir une approche proportionnée et humaine des règles de la LEZ en permettant de concilier les objectifs environnementaux et les nécessités de justice sociale et de santé publique. Pour le justifier, il convient de prendre en compte plusieurs éléments.

L'impact environnemental limité des véhicules roulant peu : un véhicule qui ne parcourt que 3000 kilomètres par an a un impact environnemental significativement plus faible qu'un véhicule circulant fréquemment. L'usure et les émissions polluantes d'un véhicule sont proportionnelles à son utilisation. Par conséquent, limiter l'accès de ces véhicules, qui roulent très peu, ne réduira que marginalement la pollution dans la région. En tenant compte du fait que l'impact global de ces véhicules sur la qualité de l'air reste négligeable par rapport à ceux circulant régulièrement, une dérogation peut être envisagée.

Le droit à la mobilité pour les personnes vulnérables : bien que ne disposant pas du statut de personnes à mobilité réduite, certains citoyens souffrant de maladies graves ou handicapantes sont incapables d'utiliser les transports publics en raison de leur état de santé. Les transports en commun ne sont pas toujours adaptés à leurs besoins spécifiques (accessibilité, confort, proximité des arrêts). Les priver de l'accès à leur propre véhicule reviendrait à restreindre leur liberté de mouvement et pourrait porter atteinte à leur droit fondamental à la santé et à l'accès aux soins médicaux. Pour ces personnes, se rendre régulièrement à des consultations médicales ou à l'hôpital est vital. Imposer des restrictions supplémentaires à leur mobilité pourrait aggraver leur situation médicale. Il convient donc de prévoir une dérogation pour répondre à ces besoins sans imposer de contrainte injustifiée.

L'équité sociale et proportionnalité des mesures : les politiques publiques, comme la création de zones de basse émission, doivent être proportionnées et tenir compte de la situation spécifique de certains groupes vulnérables. Il serait disproportionné d'appliquer

bepaalde kwetsbare groepen. Het zou disproportioneel zijn om dezelfde beperkingen op te leggen aan mensen die ernstig ziek zijn of weinig rijden, want dat zou mensen die het nu al moeilijk hebben, in een nog lastiger parket kunnen brengen, zonder dat het iets wezenlijks bijdraagt aan de milieudoelstelling van de LEZ. De toegangsbeperkingen tot lage-emissiezones mogen de sociale ongelijkheden niet vergroten. Mensen die niet in staat zijn om het openbaar vervoer te gebruiken of een minder vervuילend voertuig te kopen, dreigen overboord te vallen. Een afwijking moet deze ongelijkheden verminderen en de meest kwetsbaren beschermen.

Het toestaan van een afwijking voor voertuigen waarmee weinig wordt gereden of voor mensen met grote medische behoeften valt te rechtvaardigen, aangezien deze voertuigen een beperkte impact hebben op het milieu en de betrokken personen zich vaak in een kwetsbare situatie bevinden. Een proportionele benadering van de LEZ-regels met oog voor het menselijke aspect moet het mogelijk maken milieudoelstellingen te verzoenen met de noodzakelijke aandacht voor sociale rechtvaardigheid en de volksgezondheid.

Voorts beoogt dit amendement ter wille van de overzichtelijkheid en rechtszekerheid de regering haar bevoegdheid te ontnemen om afwijkingen te bepalen op de toegangsbeperkingen tot de lage-emissiezone(s) op grond van de aard, het type en het gebruik van het betreffende motorvoertuig en op basis van sociaal-economische criteria, evenals in uitzonderlijke situaties die beperkt zijn in de tijd.

Door een bevoegdheid van de regering over te hevelen naar het parlement, kan de directe democratische controle op bepaalde beslissingen worden versterkt. Het parlement is een meer getrouwe afspiegeling van de verscheidenheid aan meningen en politieke stromingen in de samenleving. Bovendien hebben beslissingen van het parlement vaak een grotere legitimiteit bij de bevolking, omdat ze het resultaat zijn van een open, publiek debat en vaak van compromissen tussen verschillende politieke krachten. Het is hier niet de bedoeling om de lijst te beperken van voertuigen die in aanmerking komen voor een afwijking op de toegangsbeperking tot de LEZ, maar wel om eventuele toekomstige wijzigingen ervan door te voeren via de meer democratische weg van een parlementair debat.

Daarnaast heeft deze wijziging tot doel de wetteksten over de afwijkingen met betrekking tot de LEZ transparanter en overzichtelijker te maken en meer rechtszekerheid te bieden. Bovenvermeld voorstel van ordonnantie gaat in zijn huidige vorm immers niet alleen ten koste van de overzichtelijkheid, maar creëert ook een onderscheid tussen afwijkingen van wetgevende aard en van verordenende aard.

NR. 8 (van de heren Jamal IKAZBAN, Ibrahim DÖNMEZ, mevr. Imane BELGUENANI, mevr. Anne Charlotte d'URSEL, de heer Mounir LAARISSI)

Artikel 2

Het artikel vervangen als volgt :

« In artikel 3.2.16 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, ingevoegd bij de ordonnantie van 7 december 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2, eerste lid, worden de woorden “, onder

les mêmes restrictions aux personnes gravement malades ou roulant peu, car cela risquerait d'aggraver des situations déjà difficiles sans bénéficier significativement à l'objectif environnemental de la LEZ. Les restrictions liées aux zones de basse émission ne doivent pas creuser les inégalités sociales. Les personnes incapables de prendre les transports publics ou de financer un véhicule moins polluant pourraient se retrouver marginalisées. Une dérogation vise ainsi à réduire ces inégalités et à protéger les plus vulnérables.

Accorder une dérogation pour les véhicules qui roulent peu ou pour les personnes ayant des besoins médicaux importants est justifiable, car ces véhicules ont un impact environnemental limité et les personnes concernées sont souvent dans des situations de vulnérabilité. Une approche proportionnée et humaine des règles de la LEZ permettrait de concilier les objectifs environnementaux et les nécessités de justice sociale et de santé publique.

Par ailleurs, l'amendement vise à retirer au Gouvernement la compétence de pouvoir définir des dérogations à la restriction au droit d'accès à la ou aux zones de basses émissions, en fonction de la nature, du type, de l'utilisation faite du véhicule à moteur concerné, de critères socio-économiques, ainsi qu'en cas de situations exceptionnelles et limitées dans le temps pour des raisons de lisibilité et de sécurité juridique.

Transférer une compétence du gouvernement vers le Parlement permet de renforcer le contrôle démocratique direct sur certaines décisions. Le Parlement représente plus fidèlement la diversité des opinions et des courants politiques de la société. Par ailleurs, les décisions prises par le Parlement ont souvent une plus grande légitimité populaire puisqu'elles sont le fruit de débats ouverts, publics et souvent de compromis entre différentes forces politiques. En l'occurrence, il ne s'agit pas de limiter la liste des véhicules pouvant bénéficier d'une dérogation à la restriction d'accès à la LEZ, mais d'organiser les futures éventuelles modifications de celle-ci par le biais plus démocratique d'un débat parlementaire.

En outre, cette modification tend à garantir plus de transparence, une plus grande lisibilité et sécurité juridique des textes légaux relatifs au régime de dérogation à la LEZ. En effet, la mouture proposée par la proposition d'ordonnance susmentionnée, outre la perte de lisibilité qu'elle occasionne, crée une distinction entre des dérogations qui, d'une part, seraient d'ordre législatif et, d'autre part, d'ordre réglementaire.

N° 8 (de MM. Jamal IKAZBAN, Ibrahim DÖNMEZ, Mmes Imane BELGUENANI, Anne Charlotte d'URSEL, M. Mounir LAARISSI)

Article 2

Remplacer l'article par ce qui suit :

« À l'article 3.2.16 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, inséré par l'ordonnance du 7 décembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, les mots «Sous réserve de

voorbewoud van de toepassing van paragraaf 6,” ingevoegd tussen het woord “zoals ” en de woorden “bepaald door de Regering.”;

2° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidende :

“§ 6. Motorvoertuigen van de categorieën M1, M2 en M3 van Klasse I, Klasse II, Klasse III, Klasse A, Klasse B, en van categorieën N1-I, N1-II et N1-III, N2, N3, L1, L2, L3, L4, L5, L6 en L7 die beantwoorden aan de normen bedoeld in 5, § 1er, 3°, derde kolom van het besluit van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone of die beantwoorden aan hoger normen, zijn toegelaten tot de lage-emissiezone tot en met 31 december 2026.”.

VERANTWOORDING

In de toelichting van dit voorstel van ordonnantie stellen de indieners ervan duidelijk dat zij beogen om de inwerkingtreding van de volgende fase van de lage emissiezone uit te stellen tot 1 januari 2027.

Voor genoemde fase van de lage emissiezone treft evenwel ook bepaalde voertuigen die niet zijn opgenomen in de huidige formulering van artikel 2 van het voorstel. Het gaat met name om voertuigen van de types N2, N3, L1, L2, L3, L4, L5, L6 en L7.

Dit amendement beoogt ervoor te zorgen dat de inwerkingtreding van de volgende fase van de lage emissiezone ook voor deze voertuigen zal worden uitgesteld.

Om interpretatiemoeilijkheden te voorkomen wordt de verwijzing naar het besluit van 25 januari 2018 licht aangepast.

NR. 9 (van mevr. Imane BELGUENANI, de heren Jamal IKAZBAN, Ibrahim DÖNMEZ, mevr. Anne Charlotte d'URSEL, de heer Mounir LAARISSI)

Artikel 3

In artikel 3 van het voorstel worden de woorden “de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt” **vervangen door de woorden** “op 1 januari 2025”.

VERANTWOORDING

Dit amendement is bedoeld om ervoor te zorgen dat deze ordonnantie, los van haar datum van publicatie in het Belgisch Staatsblad, zeker in werking zal treden voor de datum die oorspronkelijk was voorzien voor de inwerkingtreding van de nieuwe fase van de lage-emissiezone.

l'application du paragraphe 6, » sont insérés avant les mots «La restriction au droit d'accès» ;

2° l'article est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit :

«§ 6. Les véhicules à moteur de la catégorie M1, M2 et M3 de classe I, classe II, classe III, classe A, classe B, et de la catégorie N1-I, N1-II et N1-III, N2, N3, L1, L2, L3, L4, L5, L6 et L7 qui répondent aux normes visées à l'article 5, § 1^{er}, 3°, troisième colonne de l'arrêté du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions ou aux normes supérieures sont autorisés à accéder à la zone de basses émissions jusqu'au 31 décembre 2026.».

JUSTIFICATION

Dans l'exposé des motifs de cette proposition d'ordonnance, les auteurs de la proposition précisent qu'ils visent à reporter l'entrée en vigueur de la phase suivante de la zone de basses émissions au 1er janvier 2027.

Cependant, la phase susmentionnée de la zone de basses émissions concerne également certains véhicules qui ne sont pas inclus dans le libellé actuel de l'article 2 de la proposition. Il s'agit notamment des véhicules de type N2, N3, L1, L2, L3, L4, L5, L6 et L7.

Cet amendement vise à garantir que l'entrée en vigueur de la prochaine phase de la zone de basses émissions sera également repoussée pour ces véhicules.

Afin d'éviter des difficultés d'interprétation, le renvoi à l'arrêté du 25 janvier 2018 est légèrement modifié.

N° 9 (de Mme Imane BELGUENANI, MM. Jamal IKAZBAN, Ibrahim DÖNMEZ, Mme Anne Charlotte d'URSEL, M. Mounir LAARISSI)

Article 3

Dans l'article 3 de cette proposition, les mots «dès le jour de sa publication au *Moniteur belge*» **sont remplacés par les mots** «le 1er janvier 2025».

JUSTIFICATION

Cet amendement vise à assurer que, peu importe la date de sa publication au *Moniteur belge*, cette ordonnance entrera en vigueur avant la date initialement prévue pour l'entrée en vigueur de la prochaine phase de la zone de basses émissions.

NR. 10 (van de heer Fouad AHIDAR)

Artikel 2

De toevoeging aan de eerste zin van artikel 3.2.16 §5 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing vervangen door:

“behalve voor de Euro 5- en Euro V dieselveertuigen evenals de voertuigen van categorieën L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, die in de lage-emissiezone(s) op het grondgebied automatisch en zonder betaling toegelaten zijn tot 31 december 2026.”

VERANTWOORDING

Een zeer belangrijk punt dat naar voren komt bij de kiezers, bij wie de discussie ook al maanden aan de gang is, is het probleem van motociclettes en motorfietsen. Als uitstel wordt overwogen voor bepaalde soorten voertuigen, zou ik ook willen pleiten voor de mogelijkheid dat motociclettes en motoren van dit uitstel kunnen profiteren. Deze voertuigen, hoewel ze vaak worden verwaarloosd in de debatten, hebben een andere milieu- en stedelijke impact dan auto's en verdienen wat mij betreft bijzondere aandacht.

Redenen waarom motoren kunnen blijven rijden in Brussel:

1. Minder files en congestie

Motoren dragen bij aan het verminderen van de stedelijke congestie. Ze zijn kleiner en lichter dan auto's, wat helpt om de wegen te ontlasten en het verkeer te vergemakkelijken. Een studie van de Universiteit van Leuven uit 2012 toonde aan dat als slechts 10% van de auto's door motoren werd vervangen, de congestietijd met 40% zou afnemen.

2. Minder globale vervuiling

Hoewel sommige oudere motoren hogere emissieniveaus hebben dan recente auto's, voldoen Euro 3 motoren, die vanaf 2025 verplicht zouden moeten worden, aan veel strengere emissienormen en spelen ze een cruciale rol in de stedelijke mobiliteit.

3. Vermindering van congestie en ruimtegebruik

Motoren helpen de wegen in Brussel te ontlasten. Ze nemen veel minder ruimte in op de weg en helpen zo bij het verminderen van files, vooral tijdens de spits.

4. Vervuiling: Vergelijking met toegestane auto's

Oude motoren stoten minder vervuiling uit dan een Euro 5 dieselauto. Bijvoorbeeld, een motor produceert minder CO₂ per kilometer dan een auto uit dezelfde periode.

5. Parkeerruimte en vermindering van druk op infrastructuur

Motoren nemen veel minder ruimte in dan een auto, waardoor de druk op de infrastructuur en de kosten van publieke ruimte worden verminderd, wat cruciaal is in Brussel.

6. Economische en sociale impact

Veel motorgebruikers zijn vaak mensen met een bescheiden inkomen. Een uitstel van twee jaar zou hen in staat stellen de kosten voor een eventuele vervanging van hun motor te spreiden.

N° 10 (de M. Fouad AHIDAR)

Article 2

Remplacer l'ajout à la première phrase de l'article 3.2.16 §5 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie par:

“à l'exception des véhicules diesel Euro 5 et Euro V ainsi que ceux des catégories L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, qui sont automatiquement autorisés sur le territoire dans la ou les zones de basses émissions et sans rien payer jusqu'au 31 décembre 2026.”

JUSTIFICATION

Un point très important qui revient des électeurs, chez qui le débat se fait aussi depuis des mois, est le problème des motociclettes et motos. Si le report est envisagé pour certains types de véhicules, je souhaiterais plaider aussi pour que les motociclettes et les motos puissent également bénéficier de ce report. Ces véhicules, bien que souvent négligés dans les débats, présentent un impact environnemental et urbain différent des voitures, et méritent, à mon sens, une attention particulière.

Raisons pour lesquelles les motos devraient pouvoir continuer à circuler à Bruxelles :

1. Moins de files et de congestion

Les motos contribuent à réduire la congestion urbaine. Elles sont plus petites et plus légères que les voitures, ce qui aide à désengorger les routes et à fluidifier le trafic. Une étude de l'Université de Leuven de 2012 a montré que si seulement 10 % des voitures étaient remplacées par des motos, le temps de congestion diminuerait de 40 %.

2. Moins de pollution globale

Bien que certaines motos plus anciennes aient des niveaux d'émissions supérieurs aux voitures récentes, les motos Euro 3, qui devraient s'imposer à partir de 2025, respectent des normes d'émission beaucoup plus strictes et jouent un rôle crucial dans la mobilité urbaine.

3. Réduction de la congestion et de l'occupation de la voirie

Les motos aident à désengorger les routes de Bruxelles. Elles prennent beaucoup moins de place sur la route et aident à réduire les embouteillages, surtout aux heures de pointe.

4. Pollution : Comparaison avec les voitures autorisées

Les anciennes motos émettent moins de polluants qu'une voiture diesel Euro 5. Par exemple, une moto produit moins de CO₂ par kilomètre qu'une voiture de la même période.

5. Espace de stationnement et réduction de la pression sur les infrastructures

Les motos prennent beaucoup moins de place qu'une voiture, réduisant ainsi la pression sur l'infrastructure et les coûts de l'espace public, ce qui est crucial à Bruxelles.

6. Impact économique et social

De nombreux utilisateurs de motos sont souvent des personnes à revenus modestes. Un report de deux ans leur permettrait d'amortir le coût d'un éventuel remplacement de leur moto.

7. Harmonisatie met aangrenzende regio's

Noch Vlaanderen noch Wallonië legt de Euro 5-dieselrestricties op voor motoren. Geen uitstel voor deze voertuigen zou kunnen leiden tot een verschuiving van motoractiviteit naar deze regio's.

Conclusie

Samengevat, hoewel sommige motoren ouder zijn, bieden ze aanzienlijke voordelen op het gebied van vermindering van congestie, ruimtegebruik en globale emissiereductie, vooral in vergelijking met thermische voertuigen en zelfs elektrische voertuigen die nog zijn toegestaan.

NR. 11 (van de heer Fouad AHIDAR)

Artikel 2

Bij de opsomming van de voertuigtypes in paragraaf 2 in de zin die artikel 2 van artikel 3.2.16, §2 van het ordonnantie van 2 mei 2013 betreffende de Brusselse Lucht-, Klimaat- en Energiewet aanvult, voeg na « ...N1-II en N1-III » de tekst « evenals de voertuigen L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7 » toe.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 10.

7. Harmonisation avec les régions voisines

Ni la Flandre ni la Wallonie n'imposent les restrictions Euro 5 diesel aux motos. Ne pas accorder de report à ces véhicules risquerait de déplacer l'activité des motocyclistes vers ces régions.

Conclusion

En somme, bien que certaines motos soient plus anciennes, elles présentent des avantages importants en termes de réduction de la congestion, d'occupation de l'espace, et de réduction des émissions globales, particulièrement par rapport aux véhicules thermiques et même électriques autorisés.

N° 11 (de M. Fouad AHIDAR)

Article 2

Dans l'énumération des types de véhicules au paragraphe 2 dans la phrase qui complète l'article 2 de l'article 3.2.16, §2 de l'ordonnance du 2 mai 2013 relative à la loi bruxelloise de l'Air, du Climat et de l'Énergie, ajouter le texte « ainsi que les véhicules L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7 » après « ...N1-II et N1-III ».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 10.