

RAADPLEGING VAN STAKEHOLDERS OVER DE UITSTAP UIT DIESEL- EN BENZINEMOTOREN

CONCLUSIES



JUNI 2019

CONCLUSIES VAN DE RAADPLEGING VAN DE STAKEHOLDERS OVER DE UITSTAP UIT DIESEL- EN BENZINEMOTOREN

INHOUD

I. Context en methodologie van de raadpleging	3
1. Context van de raadpleging	3
2. Methodologie van de raadpleging	3
3. Volgende stappen na de raadpleging	4
II. Conclusies van de raadpleging	5
1. Instemming van de stakeholders met de doelstelling om naar een 'zero-emissie' wagenpark te evolueren	5
2. Dieselban of technologische neutraliteit.....	6
3. <i>Remote sensing</i> om de werkelijke uitstoot van voertuigen te controleren	6
4. De overgangsrol van CNG en herlaadbare hybriden	7
5. Afdanking van auto's en batterijen	7
6. De ontwikkeling van de oplaadinfrastructuur	7
7. De economische impact van de uitstap uit verbrandingsmotoren	8
8. De sociale impact van de overstap	9
9. Geen 'motor shift' zonder 'modal shift'	9
10. Een tijdschema voorzien voor de uitstap in functie van de beschikbare technologieën per voertuigtype of -gebruik.....	9
11. Het belang van een duidelijke boodschap en coherentie tussen de maatregelen van verschillende entiteiten	10
12. Leren uit het beleid van andere Europese steden die zich inzetten voor de geleidelijke uitstap uit fossiele brandstoffen	10
III. Deelnemers aan de raadpleging	12
1. Lijst van stakeholders die de vragenlijst hebben beantwoord (fase 1)	12
2. Lijst van stakeholders die hebben deelgenomen aan de rondetafel-gesprekken.....	13

I. CONTEXT EN METHODOLOGIE VAN DE RAADPLEGING

1. CONTEXT VAN DE RAADPLEGING

Om de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen door wegverkeer te verminderen en met het oog op de evolutie van de lage-emissiezone¹ na 2025 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 31 mei 2018 beslist om een raadpleging te organiseren met alle betrokken partijen en beroepssectoren, met als doel:

- Een verbod op dieselveertuigen tegen ten laatste 2030;
- Een verbod op benzinevoertuigen in een volgend stadium;
- De ontwikkeling op korte en middellange termijn van alternatieve technologieën, vooral van de reeds beschikbare technologieën zoals elektrische en hybride voertuigen en voertuigen op aardgas (CNG/LNG).

De regering heeft ook beslist om naast de raadpleging de nodige studies voor de implementatie van de maatregel uit te voeren en een toezichtcomité op te richten, bestaande uit de verschillende betrokken gewestelijke besturen en vertegenwoordigers van alle leden van de regering.

2. METHODOLOGIE VAN DE RAADPLEGING

De raadpleging werd onder leiding van Leefmilieu Brussel in twee fasen uitgevoerd: een schriftelijke fase (september - november 2018) waarbij de stakeholders individueel een vragenlijst konden beantwoorden, en een verdiepingfase (januari - maart 2019) waarbij via rondetafelgesprekken en focusgroepen gesproken werd over specifieke uitdagingen die in de eerste fase werden vastgesteld.

Concreet werd voor de **schriftelijke raadpleging** aan ongeveer 120 stakeholders uit verschillende sectoren (openbare, particuliere, auto-, academische, energie- en verenigingssector) gevraagd om de vragenlijst in te vullen en 64 van hen deden dat ook.

Voor de tweede fase van de raadpleging werden **9 thematische rondetafelgesprekken** met de stakeholders en 3 focusgroepen georganiseerd. Tijdens die fase werd het rapport van de eerste fase ook ter advies voorgelegd aan de Economische en Sociale Raad, de Raad voor het Leefmilieu en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

De **rondetafelgesprekken** hadden betrekking op de energie-infrastructuur (oplaadpunten en impact op de energie-infrastructuur), de verwachte ontwikkelingen op het gebied van voertuigtechnologieën, de economische impact (in het algemeen en voor de logistieke sector in het bijzonder), de sociale impact, de impact op het milieu (luchtkwaliteit en afdanking van voertuigen) en de impact op mobiliteit. Ongeveer zestig verschillende organisaties namen deel aan de rondetafelgesprekken.

De drie **focusgroepen** boden de gelegenheid dieper in te gaan op de problematiek en van gedachten te wisselen met andere betrokkenen. Het ging over:

- Een workshop met de *mobiliteit-* en *fleetmanagers* van grote Brusselse bedrijven over hun mogelijke rol in de implementatie van de uitstap uit verbrandingsmotoren, zowel voor woon-werkverkeer als voor zakenreizen en bezoekers;
- Een workshop over "zero emission cities" in samenwerking met Polis² en ICCT³, die een twintigtal Europese steden en regio's bijeenbracht om het transportbeleid ter verbetering van de stedelijke luchtkwaliteit te bespreken;
- Een workshop over "remote sensing"⁴ in samenwerking met ICCT, die de mogelijkheden van die technologie onderzocht om gegevens te verzamelen over de werkelijke uitstoot van voertuigen en om fraude te bestrijden (AdBlue en roetfilter).

¹ Het tijdschema voor het lage-emissiegebied werd vastgelegd tot in 2025: www.lez.brussels.

² Europees netwerk van steden en regio's die samenwerken voor de ontwikkeling van innovatieve transportoplossingen: www.polisnetwork.eu

³ *International Council on Clean Transportation*, een ngo die milieuprestaties van transport wil verbeteren: www.theicct.org

⁴ Teledetectie die het mogelijk maakt om in real time de uitstoot van verschillende verontreinigende stoffen van voertuigen te meten



Voor elk van de fasen is een gedetailleerd verslag beschikbaar⁵. Het doel van dit document is om de belangrijkste lessen van het project te presenteren.

3. VOLGENDE STAPPEN NA DE RAADPLEGING

De lessen uit de raadpleging zullen de rest van het studie- en besluitvormingsproces over de uitvoering van de uitstap uit fossiele brandstoffen beïnvloeden.

De studies die momenteel gepland zijn voor 2019-2020 zullen gaan over:

- De impact van verschillende scenario's op de uitstoot van transport en de luchtkwaliteit, en de vergelijking van de levensduur van verschillende technologieën;
- De impact op de gezondheid;
- De impact op mobiliteit, op economische en sociale aspecten en op energie;
- De budgettaire impact op de wagenparken van de overheid.

De raadpleging en de studies samen moeten het mogelijk maken om een roadmap op te stellen voor de geleidelijke uitstap uit fossiele brandstoffen. De stakeholders hebben aangegeven dat ze betrokken willen blijven bij het proces, maar de wijze waarop het overleg met hen wordt voortgezet, moet nog worden bepaald.

De energietransitie op het vlak van mobiliteit heeft gevolgen voor meerdere actoren en vereist **samenwerking tussen verschillende sectoren**: industrie, energie, onderzoek, overheid, mobiliteitsspelers enz. De raadpleging liet toe om elkaars mening te leren kennen en een beter inzicht te krijgen in de sectoroverschrijdende uitdagingen. Zoals gevraagd door de Economische en Sociale Raad en de Raad voor het Leefmilieu **moet het raadplegingsproces daarom worden voortgezet** en uitgebreid. Daarbij moet erop worden gelet dat ook die partijen worden bereikt die niet of slechts in beperkte mate zijn gehoord (met name de sociale sector, de gezondheidssector en het niet-georganiseerde middenveld).

Naast het door de regering opgerichte toezichtcomité, dat het mogelijk maakt om de verschillende gewestelijke besturen bij het proces te betrekken en met hen samen te werken, zou bijvoorbeeld een adviesraad kunnen worden opgericht om de studies op te volgen met stakeholders uit de verschillende private en publieke sectoren, de academische wereld, verenigingen enz.

Daarnaast moeten er samenwerkingsverbanden en partnerschappen worden opgezet voor studies of concrete projecten met het oog op de implementatie en ondersteuning van de omschakeling. Het is dus nuttig om de dialoog verder te zetten.

⁵ <https://leefmilieu.brussels/themas/mobiliteit/verbod-op-diesel-en-benzinewagens>



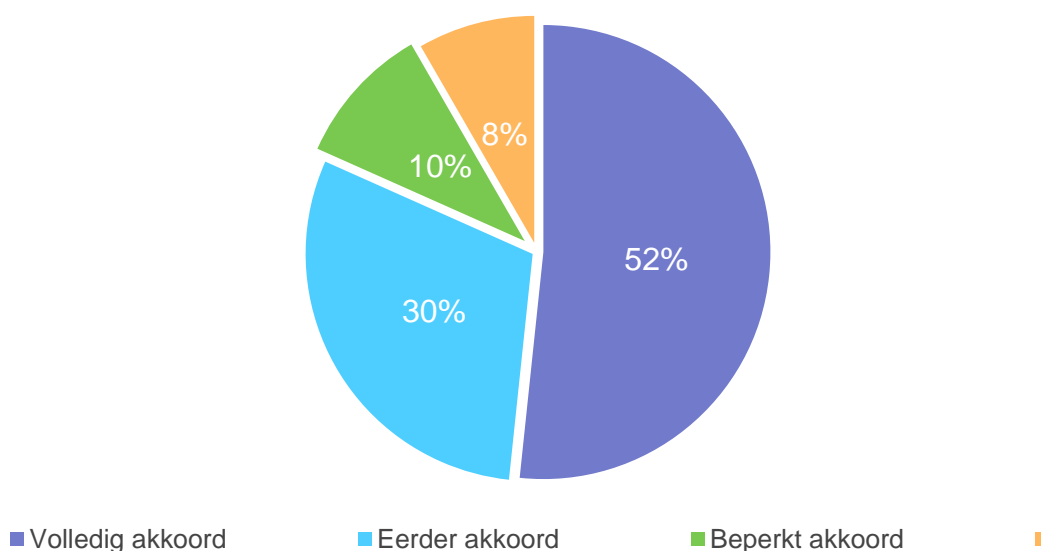
II. CONCLUSIES VAN DE RAADPLEGING

Hier belichten we de belangrijkste lessen van de raadpleging. Meer details over de verschillende fasen van de raadpleging vindt u in de gedetailleerde rapporten van fasen 1 en 2.

1. INSTEMMING VAN DE STAKEHOLDERS MET DE DOELSTELLING OM NAAR EEN 'ZERO-EMISSIE' WAGENPARK TE EVOLUEREN

Uit de analyse van de antwoorden op de vragenlijst (eerste fase van de raadpleging) bleek dat er onder de stakeholders een brede steun bestaat voor de **noodzaak om te evolueren naar een 'zero-emissie' wagenpark** om de luchtkwaliteit te verbeteren en de klimaatdoelstellingen te bereiken. Meer dan 80% van de stakeholders antwoordde dat zij het daar volledig of enigszins mee eens waren. Slechts ongeveer 10% was het er maar een beetje mee eens (en 8% antwoordde niet). Geen enkele stakeholder stelde het niet eens te zijn met de doelstelling.

Mening van de stakeholders over de doelstelling om tot een nulmissiewagenpark te komen



Het gaat evenwel niet om een onvoorwaardelijke steun en er wordt benadrukt dat het besluit om verbrandingsmotoren te verbieden niet unaniem wordt gesteund door alle stakeholders.

In de eerste fase van de raadpleging drongen de stakeholders erop aan dat niet alleen het type motor moet worden gewijzigd maar ook de stedelijke mobiliteit (gedeelde en actieve manieren van verplaatsing bevorderen) en de manier waarop energie wordt geproduceerd (hernieuwbare energiebronnen ontwikkelen). Zij maken zich ook zorgen over de impact op het elektriciteitsnet en over de sociaaleconomische gevolgen, meer in het bijzonder over het risico van sociale uitsluiting: de meest kwetsbare bevolkingsgroepen zouden kunnen worden uitgesloten van individuele gemotoriseerde mobiliteit. Sommige specifieke voertuigen hebben (op korte termijn) ook nog geen alternatief.

De stakeholders vragen ook om bij de technologische keuzes rekening te houden met de volledige levenscyclus om technologieën te kunnen vergelijken. Sommige stakeholders (een groot deel van de particuliere en automobielsector) zijn van mening dat de overheid een *technologieneutrale* aanpak zou moeten volgen door streefcijfers inzake uitstootvermindering vast te leggen in plaats van een bepaalde technologie te verbieden (dieselvoertuigen en vervolgens benzine).



Deze elementen werden in de tweede fase van de raadpleging verder uitgewerkt.

2. DIESELBAN OF TECHNOLOGISCHE NEUTRALITEIT

Het meningsverschil tussen de stakeholders over het verbod werd tijdens de tweede fase van de raadpleging bevestigd. Hoewel er algemene steun is voor het doel om over te schakelen op emissievrije voertuigen, zijn sommige stakeholders (met name de Economische en Sociale Raad) geen voorstander van een verbod op diesel- en benzinevoertuigen. Die stakeholders, die pleiten voor "*technologische neutraliteit*", zijn van mening dat de regering langetermijndoelstellingen voor uitstootvermindering moet vastleggen en dat het aan de fabrikanten is om zich daaraan aan te passen, ongeacht de gebruikte technologie of brandstof. Volgens sommigen kan het verbod op dieselmotoren de ontwikkeling van nieuwe brandstoffen (biobrandstoffen, synthetische brandstoffen en e-brandstoffen) vroegtijdig uitsluiten. Volgens anderen (met name de Raad voor het Leefmilieu) was de raadpleging te zeer gericht op de elektrische auto, zonder rekening te houden met de volledige milieubalans ervan (levenscyclusanalyse). In het bijzonder de Raad voor het Leefmilieu vraagt om doelstellingen vast te leggen voor alle verontreinigende stoffen en een algemenere visie te hanteren.

Voor andere stakeholders (vooral uit de academische wereld en verenigingen die zich zorgen maken over de luchtkwaliteit) is het omwille van de volksgezondheid **nuttig en dringend om diesel uit onze steden te verbannen**. Na het *dieselgate*-schandaal vertrouwen ze er niet langer op dat autofabrikanten de uitstootnormen respecteren. Ze vinden dat de nieuwe testprocedures onvoldoende garanties bieden om de uitstoot in reële omstandigheden en tijdens de hele levensduur van voertuigen te beperken. De ICCT⁶-presentatie wees op de beperkingen van die nieuwe testprocedures, vooral omdat autofabrikanten in Europa enkel verplicht zijn te garanderen dat de werkelijke uitstoot van voertuigen overeenstemt met de meetresultaten tijdens een zeer beperkte periode in verhouding met de levensduur van voertuigen, en dit in tegenstelling tot de regels die van toepassing zijn in de Verenigde Staten of China.

Met het oog op de klimaatproblematiek pleiten sommige stakeholders (academische wereld en bepaalde verenigingen) ervoor dat het overheidsbeleid zich duidelijk richt op de *elektrificatie van het transport* omwille van de intrinsieke energie-efficiëntie van elektrische motoren. Zij vinden dat de door de oliesector aangekondigde nieuwe generatie brandstoffen de klimaat- en energie-uitdagingen niet aankan. Sommige steden en landen hebben bovendien al voor elektriciteit gekozen, zoals Oslo, Amsterdam en Parijs.

Tot slot zijn er ook stakeholders die zich minder mengen in de technologische discussie maar die de aandacht vestigen op andere aspecten: de noodzaak om voertuigen minder te gebruiken (het aantal afgelegde kilometers), de verschuiving naar lichtere en dus minder energievervlindende auto's en het slopen of voortijdig exporteren van voertuigen die nog perfect werken.

Om zeker te zijn dat de transitie wordt gesteund, moeten dan ook **langetermijndoelstellingen worden vastgesteld** (luchtkwaliteit en klimaat), **meer gegevens worden verzameld** (levenscyclusstudies) en keuzes op een transparante manier worden beargumenteerd. De maatregel moet **in proportie en eerlijk** zijn en alle aspecten moeten zorgvuldig worden geanalyseerd om verkeerde keuzes te vermijden, zoals enkele jaren geleden, toen diesel in Europa fiscale voordelen kreeg.

3. REMOTE SENSING OM DE WERKELIJKE UITSTOOT VAN VOERTUIGEN TE CONTROLEREN

Het gebruik van *remote sensing*⁷ lijkt nuttig om een beter zicht te krijgen op de werkelijke uitstoot van voertuigen. De focusgroep rond *remote sensing* heeft aangetoond dat de techniek nuttig is bij het verschaffen van informatie over de prestaties van nieuwe Euro 6d-dieselveertuigen in Brussel, maar ook over de evolutie ervan na verloop van tijd. De technologie zou het ook mogelijk maken om fraude (door fabrikanten of autogebruikers) beter op te sporen, bv. als zij de roetfilter verwijderen of het selectieve katalytische reductiesysteem (SCR) loskoppelen. Het kan de controle van de uitstoot door voertuigen met verbrandingsmotor verbeteren, zolang die nog niet onder het verbod vallen.

⁶ International Council on Clean Transportation, <http://www.theicct.org>

⁷ Remote sensing is een teledetectiesysteem dat het mogelijk maakt om voor elk voertuig dat op een bepaalde plaats voorbijrijdt in real time de uitstoot van de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen en CO₂ te meten.



4. DE OVERGANGSROL VAN CNG EN HERLAADBARE HYBRIDEN

Een aantal stakeholders betwijfelt of **aardgas** als alternatief moet worden voorgesteld. Het blijft immers een fossiele brandstof die de uitstoot van verontreinigende stoffen en broeikasgassen slechts in beperkte mate vermindert. Voor lichte voertuigen kan aardgas (CNG) daarom slechts als overgangsbrandstof dienen. In dit verband wijzen de stakeholders erop dat het erg duur is om tankstations met CNG of LNG uit te rusten, wat brandstofleveranciers ervan weerhoudt om die weg in te slaan en autofabrikanten om dit soort voertuigen aan te bieden (omdat er geen degelijk distributienetwerk voor deze brandstof beschikbaar is). Ook al worden momenteel geen accijnzen geheven op gas als motorbrandstof, er is geen enkele garantie dat dit zo blijft, vooral als het op grote schaal voor dit doel zou worden gebruikt.

Voor **vrachtwagens en touringbussen**, waarvoor op korte termijn nog geen alternatieven op batterijen of waterstof beschikbaar zijn, kan gas (LNG) wel een alternatief bieden, ook al lijken de zuiveringssystemen voor uitlaatgassen bij nieuwe dieselvrachtwagens vandaag al vrij doeltreffend.

Plug-in-hybriden roepen ook vragen op: dit type voertuigen biedt momenteel een belastingvoordeel zonder dat wordt gecontroleerd of ze effectief op elektriciteit rijden of welke capaciteit de batterijen hebben. Die technologie moet gekaderd worden, want bij gebruik in de brandstofmodus is hun uitstoot door het extra gewicht van de accu en de elektromotor hoger dan die van een conventionele auto.

Wat **waterstof** betreft, vinden de meeste stakeholders dat er nog meer onzekerheid bestaat over dit soort brandstof vanwege de kosten van de voertuigen en de waterstofproductie, het ontbreken van een distributienetwerk en de energie-efficiëntie van de sector.

5. AFDANKING VAN AUTO'S EN BATTERIJEN

Het milieueffect van het "voortijdig" slopen van voertuigen door het verbod op verbrandingsmotoren moet volgens verschillende stakeholders in de studies nader worden onderzocht. De automobielrecyclagesector (Febelauto) benadrukt echter dat de recyclageverplichting voor fabrikanten in België zeer goed wordt opgevolgd en dat 97% van de voertuigen wordt teruggenomen: 24% wordt hergebruikt, 69% wordt gerecycleerd en de rest wordt hergebruikt voor energie.

Tijdens de eerste fase van de raadpleging gaven sommige stakeholders aan dat de recyclage van voertuigbatterijen nog niet bestaat, wat een aanzienlijk milieurisico inhoudt. De sector heeft hier echter alle vertrowen in. Batterijen krijgen nu over het algemeen een tweede leven om elektriciteit op te slaan en wanneer ze afgedankt worden, worden de hoogwaardige materialen die ze bevatten teruggewonnen. De technologie en knowhow voor die recyclage is voorhanden in België. De productie van batterijen is daarentegen zeer energie-intensief en vereist materialen waarvan de ontginning een zeer grote impact heeft op het milieu. Dit element moet dan ook in aanmerking worden genomen bij de analyse van de impact van elektrische mobiliteit.

6. DE ONTWIKKELING VAN DE OPLAADINFRASTRUCTUUR

Hoewel Sibelga geen problemen voorziet inzake elektriciteitsproductie wereldwijd, identificeert de netbeheerder niettemin twee belangrijke uitdagingen voor de **elektriciteitsinfrastructuur**:

- Het probleem van **verzadiging** van het netwerk op piekmomenten;
- De **netwerkbeperingen voor (semi-)snel opladen**.

Concreet betekent dit dat we het piekverbruik van elektriciteit (rond ongeveer 18 uur) niet mogen verergeren omdat dit tot een overbelasting van het net zou kunnen leiden, en dat we voorkeur moeten geven aan langzaam opladen buiten de piekuren. Daartoe zijn maatregelen nodig die het opladen sturen, bijvoorbeeld via gedifferentieerde tarieven, de installatie van dubbele meters of de mogelijkheid om het laadvermogen aan te passen naargelang de vraag op het net (*smart charging*).

Daarnaast wijst de netbeheerder erop dat voor de inzet van (semi-)snelle oplaadpunten rekening moet worden gehouden met het geringe aandeel 400 V in het netwerk (12% van het netwerk). 88% van het netwerk levert



namelijk 230 V, wat enkel langzaam opladen toelaat. Hoewel er een investeringsplan bestaat om delen van het netwerk geleidelijk om te vormen tot 400 V, zal dit tijd kosten en aanzienlijke investeringen vragen. Als dit proces wordt versneld, leidt dit tot extra kosten die uiteindelijk worden doorgerekend in de energiefactuur van de gezinnen. Het versnellen van de investeringen in het netwerk zou zo tot sociale onrechtvaardigheid leiden. De elektriciteitsprijs zou immers stijgen voor alle Brusselse consumenten, met inbegrip van de gezinnen met een lager inkomen, die vaak niet over een eigen voertuig en nog minder over een elektrisch voertuig beschikken.

Het zou dan ook wenselijk zijn de behoeften nauwkeuriger te bestuderen en **een strategie voor oplading (privé, semi-openbaar, openbaar) en de invoering van laadpalen uit te stippelen** die rekening houdt met de beperkingen van het netwerk. Die strategie moet ook rekening houden met het probleem van het innemen van openbare ruimte en met veiligheidsaspecten (openbare ruimte, mensen met een beperkte mobiliteit, brand in parkeergarages). Sommige spelers in de laadpaalsector vragen ook om een herziening van het door het Gewest gekozen model voor de installatie van laadpalen langs de weg (toekenning van de vergunning aan één enkele operator).

De ontwikkeling van CNG als autobrandstof in het Brusselse Gewest zou volgens Sibelga geen **grote impact hebben op het gasdistributienetwerk**.

7. DE ECONOMISCHE IMPACT VAN DE UITSTAP UIT VERBRANDINGSMOTOREN

Hoewel de uitstap uit diesel en benzine voor sommige sectoren (direct of indirect) een economische kans biedt, kan het ook een negatieve invloed hebben op andere sectoren. Er zullen dus maatregelen nodig zijn om die negatieve gevolgen te verzachten.

De sectoren die rechtstreeks **positief worden beïnvloed** volgens de stakeholders zijn met name de sectoren die actief zijn op het gebied van alternatieve energie, alternatieve motorvoertuigen, alternatieve mobiliteit (mobiliteitsdiensten, de fietssector, mobiliteitsadviseurs, ...), O&O en innovatie. Indirect kan de maatregel ook positief zijn voor de algemene werkgelegenheid in het BHG, als de levenskwaliteit er verbetert. Het Gewest zou dan aantrekkelijker worden voor bedrijven maar ook voor toerisme. Als de uitstap de actieve manieren van verplaatsing en het openbaar vervoer bevordert, zal dit ook voor de lokale handel voordelen opleveren.

De sectoren die volgens de stakeholders waarschijnlijk **negatieve gevolgen zullen ondervinden** zijn de sectoren actief in het domein van fossiele brandstoffen, het deel van de automobielsector dat nog niet heeft geïnvesteerd in de overstap en de markt van tweedehandswagens. De stijging van de kosten voor de vernieuwing van voertuigen zal vooral gevolgen hebben voor zelfstandigen en kleine en middelgrote ondernemingen, die kwetsbaarder zijn. De stakeholders vrezen ook dat de aantrekkelijkheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (door de verminderde toegankelijkheid) afneemt voor activiteiten zoals supermarkten, die sterk afhankelijk zijn van gemotoriseerde klanten, en voor culturele activiteiten en dagtoerisme. De toegangsbeperkingen kunnen het BHG ook minder aantrekkelijk maken om er te werken of diensten aan te bieden.

De deelnemers aan de rondetafelconferentie "economie" denken aan de volgende **manieren om de negatieve gevolgen te verzachten**:

- Een duidelijk tijdschema opstellen;
- Positief communiceren over de maatregel, die het BHG aantrekkelijker zal maken;
- Zorgen voor samenhang met het beleid van de andere gewesten;
- Bedrijven steunen en hen helpen bij hun mobiliteitsaanpassingen, zowel voor hun bedrijfsactiviteiten als voor de verplaatsingen van hun werknemers en leveranciers;
- Opleidingen plannen zodat bepaalde beroepen (mecaniciens, ...) zich kunnen bijscholen;
- Evalueren hoe aantrekkelijk de LEZ-premie voor kmo's en de Bruxell'Air-premie voor gezinnen zijn;
- Alternatieven ontwikkelen voor de personenwagen (actieve manieren van verplaatsing, openbaar vervoer, autodelen, ...);
- Distributiecentra ontwikkelen om de logistiek te vergemakkelijken;
- Overheidsopdrachten uitschrijven ter ondersteuning van bedrijven die aan de overstap beginnen.

8. DE SOCIALE IMPACT VAN DE OVERSTAP

De stakeholders vestigden de aandacht op het risico van sociale uitsluiting door de prijsstijging van mobiliteit per wagen en van elektriciteit (zie hierboven), en op de mogelijke negatieve gevolgen op de mobiliteit van de meest kwetsbare bevolkingsgroepen die afhankelijk zijn van de auto: mensen met beperkte mobiliteit, senioren, werknemers met wisselende werkroosters, ...

Zij benadrukken het belang van begeleidende maatregelen om de overstap aan te moedigen, rekening houdend met de specifieke kenmerken van verschillende betrokken groepen: particulieren, kroostrijke gezinnen, zelfstandigen, (kleine) bedrijven enz. Ze onderstrepen vooral dat mensen met een beperkte mobiliteit toegang moeten krijgen tot alternatieven (openbaar vervoer, taxi's, algemene toegankelijkheid van de openbare ruimte, ...).

9. GEEN 'MOTOR SHIFT' ZONDER 'MODAL SHIFT'

De stakeholders wezen erop dat het belangrijk is om de uitstap uit verbrandingsmotoren (diesel en benzine) op te nemen **in een mobiliteitsbeleid** dat zich richt op het terugdringen van het autoverkeer. Zij vrezen namelijk dat de overstap naar elektrische voertuigen de verkeerde indruk kan wekken dat het alle problemen van het huidige mobiliteitssysteem zal oplossen. De deelnemers aan de rondetafelgesprekken zijn van mening dat de uitstap uit verbrandingsmotoren deel moet uitmaken van een mobiliteitsbeleid dat gericht is op het ontwikkelen en stimuleren van alternatieven voor de eigen auto (actieve manieren van verplaatsing, openbaar vervoer en autodelen). Zij stellen bijvoorbeeld de volgende maatregelen voor:

- De oprichting door de overheid van een *MaaS-platform* ("Mobility as a Service");
- De herziening van de autobelasting, die erop gericht moet zijn het autogebruik terug te dringen, het bezit van privéwagens te verminderen ten voordele van autodelen en aan te moedigen tot de aankoop van voertuigen die aangepast zijn aan de stedelijke context (licht, minder krachtig en minder vervuילend tijdens de hele levenscyclus van de wagen);
- Een herziening van het parkeerbeleid;
- Ondersteuning van de bevolking en bedrijven, bijvoorbeeld door middel van mobiliteitscoaches of mobiliteitshuizen naar het model van de energiehuizen.

De stakeholders vinden dat het ontwerp van het nieuwe Gewestmobiliteitsplan *Good Move* dit kader biedt en moet worden uitgevoerd.

10. EEN TIJDSHEMA VOORZIEN VOOR DE UITSTAP IN FUNCTIE VAN DE BESCHIKBARE TECHNOLOGIEËN PER VOERTUIGTYPE OF -GEBRUIK

Uit de raadpleging bleek het belang van een gedifferentieerde uitstap per voertuigtype en -gebruik, zodat rekening kan worden gehouden met de marktontwikkelingen (beschikbaarheid en prijzen van voertuigen), de ontwikkeling van het energienetwerk, de afschrijvingstermijn van bepaalde voertuigen, de invloed van die voertuigen op de luchtkwaliteit en de voorbeeldfunctie van bepaalde partijen (voornamelijk de overheidsdiensten).

Voor **personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen**: hybride en 100% elektrische modellen zijn al beschikbaar op de markt. De sector gelooft ook dat de elektrische technologie vanaf 2022 op zeer grote schaal beschikbaar zal zijn en dit in de komende jaren aan dezelfde prijs als voertuigen met verbrandingsmotor.

Voor **sommige wagenparken** die veel in de stad rijden, is het wenselijk en realistisch **om de uitstap sneller te laten verlopen**: bedrijfswagens, taxi's, wagenpark van de overheid, stedelijke distributie, bussen van het openbaar vervoer en vuilniswagens.

Voor andere types van voertuigen, zoals **vrachtwagens of touringcars**, lijkt het verbod op diesel op korte termijn minder realistisch en kan aardgas slechts een overgangstechnologie zijn.

Voor **voertuigen voor speciale doeleinden** (DBDMH, bouwmaschinen enz.) zijn de alternatieven vandaag nog te beperkt en de toekomst te onzeker.



Tot slot moet worden opgemerkt dat er in de **stedelijke distributiesector** al veel projecten bestaan die de mobiliteit zonder verbrandingsmotor testen voor het bezorgen van pakjes in de laatste kilometer. Die sector zou de overstap sneller kunnen maken en de stedelijke distributie "zonder directe emissies" kunnen uitvoeren. De distributiesector pleit ook voor stimulansen: in plaats van premies kan het nog nuttiger zijn om de levertijden uit te breiden voor milieuvriendelijkere en stillere voertuigen.

11. HET BELANG VAN EEN DUIDELIJKE BOODSCHAP EN COHERENTIE TUSSEN DE MAATREGELEN VAN VERSCHILLENDE ENTITEITEN

De stakeholders, vooral de economische, wijzen op het belang en de dringendheid van een **duidelijk tijdschema en de noodzaak om de maatregel goed uit te leggen** (het beoogde doel, de rechtvaardiging van de gekozen middelen, het betrokken type voertuigen enz.). Immers, investeringen die vandaag worden aangegaan, hebben soms een afschrijvingstermijn tot na 2030. Onzekerheid heeft een negatieve invloed op de economische activiteit en de aantrekkelijkheid van het Gewest.

De stakeholders dringen er ook op aan dat er **samenhang moet zijn met de maatregelen** genomen door de **andere gewesten en de federale overheid** (LEZ, belastingen, ...). Sommigen zouden bovendien graag zien dat de maatregel in alle gewesten (en zelfs op Europees niveau) vergelijkbaar is. Dit zou het werk van de transportsector vergemakkelijken, alles begrijpelijker maken voor de bestuurders en de economische nadelen tussen de gewesten beperken.

Voor de mobiliteitsadviseurs van ondernemingen benadrukken het belang van betrouwbare **informatie en ondersteuning** bij de overstap en de omschakeling naar elektrische voertuigen (vooral voor bedrijfswagens).

De impact van **reclame**, die steeds zwaardere, krachtigere en dus energie-intensievere en gevaarlijkere wagens verheerlijkt en haaks staat op de visie van de overheid op stedelijke mobiliteit, wordt aangekaart als een belemmering voor de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsbeleid en als een factor van gebrek aan samenhang.

12. LEREN UIT HET BELEID VAN ANDERE EUROPESE STEDEN DIE ZICH INZETTEN VOOR DE GELEIDELIJKE UITSTAP UIT FOSSIELE BRANDSTOFFEN

Ook al pakken ze het verschillend aan, veel Europese steden, zoals Parijs, Londen, Madrid, Amsterdam en Oslo, zetten zich in om de luchtkwaliteit te verbeteren en de CO₂-uitstoot van transport drastisch te verminderen door middel van toegangsbeperkingen. Ze kunnen ons inspireren en we kunnen leren van hun voorbeelden. Tijdens de workshop met Europese steden werden vooral volgende elementen opgemerkt:

- De steden leggen zichzelf ambitieuze⁸ doelstellingen op, die hen in staat stellen hun beleid en acties te coördineren;
- Het zero-emissiebeleid van andere steden maakt deel uit van een mobiliteitsbeleid dat gericht is op het verbeteren van alternatieven voor de eigen auto en tegelijkertijd maatregelen invoert voor de beperking van het autogebruik (volgens het "wortel-en-stok"-principe), zoals stadstol, betalende lage-emissiezones of strengere parkeerregels in stedelijke centra⁹;
- De identificatie van stedelijke wagenparken die heel veel luchtverontreinigende stoffen uitstoten, zoals taxi's, bussen en bestelwagens, en het invoeren van specifieke maatregelen voor die wagenparken om hun uitstoot te verminderen¹⁰;
- De meest ambitieuze toegangsbeperkingen - de zero-emissiezones - worden ingevoerd in beperkte zones (stadscentra), die metertijd kunnen uitbreiden¹¹;

⁸ Oslo heeft zich als doel gesteld om de CO₂-uitstoot tegen 2020 met 50% en tegen 2030 met 95% te verminderen. Londen wil tegen 2050 een koolstofvrije stad zijn, met de beste luchtkwaliteit van alle grote wereldsteden.

⁹ Madrid heeft een luchtplan goedgekeurd dat is opgedeeld in verschillende assen: vermindering van de ruimte voor auto's, invoering van een lage-emissiezone, verbod op doorgaand verkeer en parkeerverbod voor voertuigen met verbrandingsmotoren in het centrum, versterkt aanbod van openbaar vervoer, aanwezigheid van vijf 100% elektrische autodeelbedrijven, enz. Londen en Oslo voerden stadstol en een LEZ in.

¹⁰ Londen heeft zich ertoe verbonden zijn taxi's en bussen snel te vervangen door schonere voertuigen. Madrid doet hetzelfde met de taxi's.



- Sinds de markt voor elektrische auto's aantrekkelijk wordt (omdat er veel modellen beschikbaar zijn), toont Oslo aan dat de verkoop ervan een hoge vlucht neemt als er gunstmaatregelen worden ingevoerd:
 - premies en fiscale voordelen die de prijs van elektrische voertuigen op hetzelfde niveau brengen als wagens met een verbrandingsmotor;
 - parkeervoordelen, vrijstelling van gebruiksaccijnzen, ...
 - oplaadinfrastructuur (gratis);
 - toegang tot rijstroken die normaal enkel voor bussen bestemd zijn.

Enmaal die markt gelanceerd is, bestaat de uitdaging erin de oplaadinfrastructuur te laten volgen en de toegekende mobiliteitsvoordelen te herevalueren om er zeker van te zijn dat ze geen negatieve gevolgen hebben op het mobiliteitsbeleid¹².

¹¹ Londen heeft een eerste betalende lage-emissiezone ingesteld, gecombineerd met een 'congestion charge'. Nu introduceert Londen een ultra-lage-emissiezone in het echte hart van de stad. Later zal die zone zich uitbreiden en van toepassing worden op steeds meer voertuigen.

¹² *In Noorwegen zorgt het belastingsysteem ervoor dat de elektrische auto evenveel kost als een auto met verbrandingsmotor. Oslo biedt ook andere voordelen (gratis parkeren en opladen, gebruik van busstroken enz.). Nu moet Oslo inzetten op de uitbreiding van de oplaadmogelijkheden om gelijke tred te kunnen houden met de evolutie. Tegelijkertijd wordt het stadscentrum verboden terrein voor alle voertuigen, met inbegrip van elektrische.*



III. DEELNEMERS AAN DE RAADPLEGING

1. LIJST VAN STAKEHOLDERS DIE DE VRAGENLIJST HEBBEN BEANTWOORD (FASE 1)

De volgende tabel bevat de verschillende organisaties die de vragenlijst hebben beantwoord¹³. Om de antwoorden gemakkelijker te kunnen analyseren, werden de stakeholders in 6 categorieën ingedeeld op basis van hun sector.

Milieu- en andere verenigingen	Overheidssector	Privésector (andere dan auto- of energiesector)	Autosector	Energiesector	Academische wereld
Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU)	Gemeente Oudergem	Agoria Brussel	Association for Emissions Control by Catalyst (AECC)	Brugel	VUB - Cosmopolis
Bond Beter Leefmilieu (BBL)	Gemeente Etterbeek*	BECI	AVERE (European Association for Electromobility)*	ELIA	VUB - MOBI
Brusselse Raad voor Leefmilieu (BRAL)	Gemeente Schaarbeek	Colruyt Group	Cambio	ENGIE Electrabel	ULB - ATM
Bruxsel'AIR	Gemeente Ukkel	Executive Agency for SMEs	D'Ieteren	Fluxys Belgium	
Clean Air Lovers & Lobbyists	Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe	UCM	DriveNow	Gas.be	
EUCG - European Union Cycling Group	Agentschap Net Brussel	UNIZO	Belgische Federatie van Autobus en Autocarondememers (FBAA)	Infor GazElec	
Federatie Inter-Environnement Wallonie (IEW)	Brussel Economie en Werkgelegenheid	Voka Metropolitan	Febelauto	Sibelga	
GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens	Brussel Fiscaliteit		FEBETRA		
Greenpeace	Brussel Mobiliteit		FEBIAC		
Test-Aankoop	RIZIV		Belgische Petroleum Federatie		
	OCMW Sint-Agatha-Berchem		Instituut voor de autoCar & de autoBus (ICB)		
	perspective.brussels		PitPoint.BE		
	DBDMH		Tesla		
	FOD Mobiliteit en Vervoer		Total		
	MIVB		Touring		
	TEC BW		Toyota		
	Cocom*		TRAXIO		
	Haven van Brussel		Volvo		

¹³ De respondenten met een sterretje (*) beantwoordden niet de hele vragenlijst maar gaven een - algemene of gedetailleerde - schriftelijke mening.



2. LIJST VAN STAKEHOLDERS DIE HEBBEN DEELGENOMEN AAN DE RONDETADEL- GESPREKKEN

2.1. Energie-infrastructuur

Rondetafel over energie-infrastructuur (18/02)
Agoria
BRAFCO
BRUGEL
Leefmilieu Brussel
Brussel Mobiliteit
Net Brussel
Engie
Fluxys
Greenpeace
Inter-Environnement Bruxelles
PitPoint
Sibelga
Transport & Environment
VUB Mobi

Rondetafel over laadpunten (18/02)
Agoria
AVERE
BECI
Leefmilieu Brussel
Brussel Mobiliteit
Cambio
DriveNow
EV Box
EV Point
Fastned
FEBIAC
Inter-Environnement Bruxelles
PitPoint
Haven van Brussel
MIVB
Transport & Environment
VUB Mobi

2.2. Beschikbaarheid van voertuigtechnologieën

Rondetafel over voertuigtechnologieën (18/02)
AVERE
Leefmilieu Brussel
Brussel Mobiliteit
Net Brussel
D'leteren
FBAA
FEBIAC
Inter-Environnement Bruxelles
VUB Mobi
DBDMH
Touring/VAB
Toyota
UPTR
Volvo



2.3. Milieu-impact

Rondetafel over luchtkwaliteit en klimaat (21/02)
Agentschap Net Brussel
BECI
Leefmilieu Brussel
Brussel Mobiliteit
Bruxel'air
Clean Air Lovers & Lobbyists
Greenpeace
Sciensano
FOD Mobiliteit en Vervoer
FOD Volksgezondheid
ULB
VUB Kosmopolis
VUB Mobi

Rondetafel over afdanking van voertuigen (21/02)
AGORIA
BECI
Leefmilieu Brussel
Clean Air Lovers & Lobbyists
COBEREC
FEBELAUTO
FOD Mobiliteit en Vervoer

2.4. Economische impact

Rondetafel over de impact op de economische activiteit van het BHG inclusief het grootstedelijk gebied (13/03)
Agoria
Leefmilieu Brussel
BECI
Brussel Economie en Werkgelegenheid
Brussel Fiscaliteit
Brussel Mobiliteit
BRAL
CSC
FEBIAC
UCM

Rondetafel over logistiek (13/03)
Slachthuis van Anderlecht
Artepub
Leefmilieu Brussel
Brussel Mobiliteit
Bpost
Net Brussel
Coca Cola
FEBETRA
Heidelberg Cement
PharmaBelgium
Haven van Brussel
SUMY
TLV
UPS
UPTR



2.5. Sociale impact

Rondetafel over de sociale impact en de begeleidende maatregelen (22/03)
Leefmilieu Brussel
Brussel Mobiliteit
BRAL
CSC
FGTB-ABVV
Greenpeace

2.6. Mobiliteit

Rondetafel over alternatieve mobiliteit (22/03)
AGORIA
Bond Beter Leefmilieu
Leefmilieu Brussel
Brussel Mobiliteit
BRAL
Cambio
Clean Air Lovers & Lobbyists
GRACQ
Greenpeace
Inter-Environnement Bruxelles
FOD Mobiliteit en Vervoer
Taxistop
Tier



02 775 75 75
WWW.ENVIRONNEMENT.BRUSSELS

Redactie: Sarah HOLLANDER
Leescomité: Damien SURY, Alice GÉRARD
Verantw. Uitg.: F. FONTAINE en B. DEWULF - Havenlaan 86C/3000- 1000 Brussel

