



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ADVIES OVER DE STUDIE “GROTERE EN ZWAARDERE WAGENS: ANALYSE VAN DE SITUATIE, IMPACT EN MOGELIJKE MAATREGELEN”, UITGEVOERD DOOR LEEFMILIEU BRUSSEL EN BRUSSEL MOBILITEIT

Aanvrager	Advies op eigen initiatief naar aanleiding van de presentatie van de studie “Grotere en zwaardere wagens: analyse van de situatie, impact en mogelijke maatregelen”, uitgevoerd door Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit
Verzoek ontvangen op	Nvt (advies op eigen initiatief)
Uiteenzetting	22/11/2024
Bezorgde documenten	Studie “Grotere en zwaardere wagens: analyse van de situatie, impact en mogelijke maatregelen”, uitgevoerd door Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit (FR en NL versie) PowerPoint van de uiteenzetting tijdens de zitting van het GMC op 22/11/2024
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	20/01/2025

Alle leden van de Commissie keurden het volgende advies goed, behalve Touring en Bru-Eizo waarvan het standpunt na het advies wordt weergegeven.

Algemene opmerkingen

De Commissie is blij met de studie over de steeds zwaardere wagens en de gevolgen daarvan. Deze relevante en kwaliteitsvolle studie biedt een helder overzicht van de situatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, wat een veelomvattende en stevige basis vormt voor een weloverwogen besluitvorming.

De Commissie vraagt aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om zich over dit dossier te buigen en alle hefboomen aan te wenden waarover ze beschikt om de voortdurende toename van het gewicht en het vermogen van de in het gewest rondrijdende voertuigen in te dijken. Dat is gerechtvaardigd wegens de schadelijke gevolgen van deze evolutie van het wagenpark, zowel op het gebied van verkeersveiligheid (verkeersongevallen met doden en gewonden), de

stedelijke samenleving (conflicten tussen weggebruikers, plaatsinname door deze auto's op de openbare weg en meer in het algemeen in de openbare ruimte) of het leefmilieu (luchtvervuiling of energieverbruik) en sociale inclusie. Er bestaat bovendien een consensus in alle wetenschappelijke onderzoek: de grootste en zwaarste voertuigen bieden meer veiligheid voor hun gebruikers, maar vormen een groter risico voor alle andere weggebruikers (cf. VIAS-studies¹).

Voorgestelde maatregelen: algemeen

De Commissie verwelkomt de geïntegreerde benadering en het geheel van voorgestelde maatregelen, waaronder een aanpassing van de gewestelijke autofiscaliteit, de aanpassing van het parkeerbeleid, het bepalen van zones waar zware voertuigen niet mogen parkeren, het aanmoedigen van ondernemingen om de massa van hun voertuigenvloot te beperken, samenwerking op federaal niveau en met de andere gewesten (met name op het gebied van het stelsel van bedrijfswagens), samenwerking op Europees niveau en de regulering van de reclame voor zware voertuigen. Ze verzoekt de regering om deze voorstellen te analyseren en te gebruiken als leidraad bij de uitwerking van beleid.

Ze denkt dat het wegens de omvang van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest essentieel is om - meer dan elders - maatregelen te treffen op dit vlak en ze vindt dat het gewest hierin een voortrekkersrol moet spelen.

De Commissie dringt in het bijzonder aan op de maatregelen die een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer garanderen.

Ze dringt aan op de noodzaak om doeltreffende mechanismen in te voeren die het gemiddelde gewicht van de in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rondrijdende voertuigen beperken en die tegelijkertijd het veiligheidsgevoel verhogen van weggebruikers die hebben gekozen voor andere verplaatsingswijzen dan de auto. In dat verband herinnert ze ook aan de noodzaak rekening te houden met specifieke gevallen zoals bepaalde beroepsgroepen die geen andere keuze hebben dan gebruik te maken van voertuigen die als "schadelijk" zijn gebrandmerkt (onder meer de taxisector), of personen die niet anders kunnen wegens hun persoonlijke situatie (onder meer welbepaalde gezinnen en personen met een handicap).

De Commissie benadrukt bovendien dat deze maatregelen moeten stoelen op objectieve criteria die het resultaat zijn van een evenwichtig debat en ze vestigt de aandacht op het belang van wetenschappelijk onderzoek over dit onderwerp.

De Commissie is ook van mening dat het hier om de voertuigen gaat en dat de maatregelen dus niet enkel van toepassing moeten zijn op de Brusselaars maar ook op pendelaars. Ze is van mening dat betrouwbare alternatieven voor de auto niet-Brusselaars moeten aanmoedigen en in staat stellen om in het gewest te komen winkelen en te werken.

Ondersteunende maatregelen zullen ongeacht de gekozen maatregelen belangrijk zijn. In het geval van beperkende maatregelen is het bijvoorbeeld vanzelfsprekend dat er uitzonderingen of afwijkingen mogelijk moeten zijn voor personen en activiteiten die het gebruik van een

¹ Impact van voertuigkenmerken op de letselerst van auto-inzittenden en hun botsingspartner:

https://www.vias.be/publications/Impact%20voertuigkenmerken/Impact_van_voertuigkenmerken.pdf

Impact van voertuigkenmerken op de letselerst van kwetsbare weggebruikers:

<https://www.vias.be/publications/Impact%20van%20voertuigkenmerken%20op%20de%20letselerst%20van%20kwetsbare%20weggebruikers/Impact%20van%20voertuigkenmerken%20op%20kwetsbare%20weggebruikers.pdf>

zwaar voertuig vereisen, zoals voor professionals en personen met beperkte mobiliteit (PBM) of voor specifieke behoeften (verhuizingen, uitzonderlijke leveringen, enz.).

De Commissie herinnert er bovendien aan dat verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid is van alle weggebruikers, ongeacht de verplaatsingswijze, en dat niet enkel de omvang of het gewicht van het voertuig risico's oplevert, maar wel het gedrag van de weggebruikers. Het is ook zeer belangrijk om de zichtbaarheid van voetgangers en fietsers te verbeteren en om bepaalde stedelijke infrastructuur te herdenken om ervoor te zorgen dat de verschillende weggebruikers de weg op een veiliger manier kunnen delen. Veilige en goed aangeduide voetgangersoversteekplaatsen en fietspaden en verkeersluwe zones zijn allemaal maatregelen die moeten worden ondersteund met het oog op een veiligere en duurzamere mobiliteit.

Voorgestelde maatregelen: specificiteiten

Aanpassing van de gewestelijke autofiscaliteit

De gewestelijke regeerverklaring onderstreepte dat het belangrijk is “de aankoop van voertuigen die niet aangepast zijn aan het verkeer in een stedelijke omgeving, te ontmoedigen”. In navolging van het “Voorstel van principes” op pagina 60 van de studie die aan de Commissie werd gepresenteerd, vindt die laatste dat elk project voor de hervorming van de autofiscaliteit gericht zou moeten zijn op een verlaging van het gewicht en vermogen van de voertuigen. Daartoe blijft een van de meest doeltreffende instrumenten een belasting op de aankoop van een voertuig. Als bijgevolg de intelligente kilometerheffing (Smart Move) het kader zou blijven voor een toekomstige hervorming van de gewestelijke autofiscaliteit, dan zou die moeten worden geamendeerd om er de belasting op de inverkeerstelling in te behouden. Bovendien herinnert de Commissie eraan dat, ongeacht de gekozen maatregelen, deze op een billijke wijze moeten worden toegepast en geïmplementeerd, en geflankeerd door de nodige sociale correcties.

Aanpassing van de autofiscaliteit en fiscale voordelen voor (kroostrijke) gezinnen

De studie presenteert de mogelijkheid om kroostrijke gezinnen een extra marge toe te kennen met betrekking tot de massa van het voertuig of fiscale voordelen, evenals berekeningsopties. In het kader van een marge of reductie benadrukt de Commissie dat er goed rekening moet worden gehouden met de specifieke kenmerken van de kroostrijke gezinnen maar ook met die van ouders met jongere kinderen die vaak een ruimere auto nodig hebben om allerlei kinderbenodigdheden te vervoeren. Ook moedigt ze aan rekening te houden met de aankoop van zowel nieuwe als tweedehandswagens.

Het bedrag van deze reductie moet toereikend zijn om de stijging van de belasting te compenseren en dus moet er goed op de modaliteiten worden gelet (berekeningsopties) die de reductie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal bevatten opdat de maatregel een echt voordeel oplevert voor de betrokken gezinnen.

Ook moet ervoor worden gezorgd dat de aanvaarde bewijsstukken en de registratie ervan worden vergemakkelijkt en dat rekening wordt gehouden met co-ouderschap en dat de maatregel zo veel mogelijk wordt geautomatiseerd om te vermijden dat personen hun rechten niet benutten.

Intelligente kilometerheffing en beter rekening houden met gezinnen

De principevoorstellen met betrekking tot de intelligente kilometerheffing houden rekening met kroostrijke gezinnen. De Commissie herinnert er wel aan dat alle gezinnen met kinderen (en niet alleen kroostrijke gezinnen) te maken krijgen met specifieke problemen die, naargelang het geval, het beroep op een alternatief voor de auto bemoeilijken of zelfs onmogelijk maken (vele aansluitende verplaatsingen op een dag en tijdsdruk, gezinssamenstelling - bijvoorbeeld een eenoudergezin -, moeilijkheden om toegang te krijgen tot alternatieven voor de auto).

Kenmerken van voertuigen

De studie bespreekt een reeks kenmerken van aan de stad aangepaste voertuigen. De Commissie vestigt de aandacht op het vermogen en het koppel van de motoren, die nog problematischer lijken dan het gewicht van het voertuig, en denkt dat elektrische voertuigen op dit vlak nog meer problemen opleveren voor de andere weggebruikers. Dit aspect zou ook vanuit een fiscaal oogpunt kunnen worden bekeken om het gebruik van te krachtige elektrische voertuigen en verplaatsingsmiddelen te ontmoedigen zonder de evolutie naar zero-emissions vehicle te ondermijnen.

De Commissie herinnert er bovendien aan dat wanneer het over aan de stad aangepaste voertuigen gaat, het aangewezen kan zijn ook te kijken naar de verschillende functies van de stad en de vele soorten stadsweefsels, alsook naar de verschillende soorten wegen (functies en afmetingen).

Aanpassing van de federale autofiscaliteit

De Commissie is voorstander van een geleidelijke afschaffing van het fiscaal voordeel van de salariswagens, wat in België sterker bijdraagt aan een sterkere toename van het wagenpark dan elders en de gebruikers minder bewust maakt van de rechtstreekse en onrechtstreekse kosten van hun mobiliteit. De Commissie is niet blind voor het feit dat dit onderwerp het kader van de autofiscaliteit ver overstijgt en ook betrekking heeft op de belastingen op arbeid in het algemeen. Ze roept de verschillende entiteiten op om dit onderwerp aan te pakken, vooral omdat de alternatieven bestaan, zoals het mobiliteitsbudget, waarvan ze vindt dat het intensiever mag worden benut.

Bedrijfsvervoersplan (BVP): een gewestelijke hefboom

Van de aangehaalde maatregelen springt het BVP er in eerste instantie uit als een hefboom en oplossing die de voorkeur geniet, aangezien dit meteen op gewestelijk niveau kan worden ingevoerd via een wijziging van het *BVP-besluit*. De Commissie roept onze beleidsmakers ondertussen op om de huidige drempel voor een BVP (100 werknemers) te herzien, want die lijkt te hoog om een nauwkeurig beeld van de situatie te verkrijgen. Deze drempel zou verlaagd moeten worden naar 50 werknemers, dat lijkt ons een minimum ... zo zouden besturen en beleidsmakers zich een vollediger beeld kunnen vormen. Het is echter ook belangrijk dat ondernemingen en handelszaken zich welkom voelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Reclame

Het gewestelijke mobiliteitsplan bevat een actie inzake een denkoefening over de verenigbaarheid van reclame op de openbare weg met de gewestelijke ambities. De studie stelt met name verschillende mogelijke benaderingen voor om in de openbare ruimte reclame

te verbieden voor wagens die niet zijn aangepast aan een stedelijke context. De Commissie vraagt ook om campagnes uit te werken die gebruikers zouden kunnen sensibiliseren voor de negatieve gevolgen van zware voertuigen.

Alternatieve voertuigen

In andere grote steden bestaat er een trend naar kleinere voertuigen zoals de kleine L7-voertuigen². Deze voertuigen worden in steden als Parijs of Amsterdam als een alternatief voor een gewone auto gezien. De Commissie vraagt de auteurs van de studie om een grondige analyse te maken (sterke en zwakke punten, bedreigingen en kansen) van deze alternatieve vervoerswijzen.

Aandachtspunten

Breedte van de parkeerplaatsen

Naast de toename van het gewicht van voertuigen vestigt de Commissie eveneens de aandacht op de impact van de toename van de breedte van wagens. Het is immers niet altijd mogelijk of relevant om parkeerplaatsen breder te maken. Bredere voertuigen die geparkeerd staan op niet-aangepaste ruimtes kunnen echter heel wat hinder opleveren voor het openbaar vervoer: een minder vlotte doorstroming, overtreding van de verkeersregels, opstoppen en uiteindelijk een minder kwaliteitsvolle dienstverlening en hogere kosten.

Impact op het wegonderhoud

Hoewel de steeds bredere en zwaardere privévoertuigen een slechts verwaarloosbaar effect hebben³ op de slijtage van het wegdek in vergelijking met vrachtwagens en bussen, hebben ze een grotere impact op de slijtage van fiets- en voetpaden. Welnu, het komt vaak voor dat deze voertuigen zich op de aan fietsers en voetgangers voorbehouden ruimtes bevinden, doordat ze erop geparkeerd staan, of bij het kruisen of manoeuvreren in smallere straten. In een context van een budgettaire krapte op gewestelijk en gemeentelijk niveau dringt de Commissie erop aan dat met deze impact rekening wordt gehouden.

Zone met beperkte toegang

De Commissie wijst erop dat het Onderzoekscentrum Wegenbouw momenteel een internationaal onderzoek coördineert over de UVAR-regelgeving (Urban Vehicle Access Regulations). Eind 2025 zal het gewest de resultaten en aanbevelingen daarvan kennen.

Stedelijke logistiek en veiligheid

De studie focust op auto's en schenkt geen aandacht aan andere types zware voertuigen, met name bestelwagens, waarvan het gebruik in een stedelijke omgeving sterk toenam sinds de

² vierwielers die niet onder de categorie L6 vallen, met een lege massa van ten hoogste 400 kg (550 kg voor voertuigen die bestemd zijn voor goederenvervoer), en met een nettomaximumvermogen van ten hoogste 15 kW.

³ Het is belangrijk om hier de Wet van de vierde macht te vermelden (The fourth power rule: <https://roaddamagecalculator.com/how-it-works>)

Als bijvoorbeeld het gewicht op de draagas verdubbelt, zal het voertuig niet slechts twee keer zo veel schade aan een wegdek veroorzaken, maar wel degelijk 16 keer zo veel. Dus als het wagenpark gemiddeld in gewicht toeneemt, is de schade aan het wegdek enorm en zeer duur.

groei van de online handel en de stijging van belastingen op vrachtwagens. Deze bestelwagens, die vaak omvangrijker en zwaarder zijn dan de in de studie onderzochte voertuigen, hebben een aanzienlijke impact op de veiligheid van voetgangers en fietsers. De Commissie roept de overheid op ook deze problematiek aan te pakken om een evenwicht te vinden tussen verkeersveiligheid en het behoud van economische activiteiten.

Minderheidsadvies van Touring en Brupartners-Zelfstandige ondernemers (BRU-EI_ZO).

Ze zijn meer in het bijzonder geen voorstander van een aanpassing van de autofiscaliteit voordat er een harmonisatie is met de andere gewesten. Ze vinden dat de aanpassing van het parkeerbeleid nadelig is voor zelfstandigen die voor de uitoefening van hun beroepsactiviteit niet zonder een voertuig met een zeker comfort kunnen alsook voor zelfstandigen die een zwaarder voertuig nodig hebben om hun materiaal te kunnen vervoeren. Ze zijn van mening dat het weren van voertuigen uit bepaalde zones al een negatief effect heeft gehad op het economische weefsel.

Bovendien wijst Touring op een nieuwe stigmatisering van de bedrijfswagen in de publieke opinie, en de organisatie ondersteunt het project voor een Brusselse kilometerheffing niet.