

Brussel, 15 februari 2023

Reactie openbaar onderzoek Plan Lucht Klimaat Energie (LKE) 2023-2027

Geachte heer/mevrouw

Hierbij vindt u de reactie van BRAL op het openbaar onderzoek van het ontwerp van het Plan Lucht Klimaat Energie 2023-2027.

Het voorstel voor het plan dat nu op tafel ligt, is voor BRAL niet concreet genoeg. Het blijft vaak vaag en open. De te nemen acties moeten duidelijker geformuleerd worden om impact te hebben. Er moeten **veel duidelijkere tijdspaden en tussenliggende doelstellingen** in. Veel van de naar voren geschoven beoogde data (WHO-normen luchtkwaliteit tegen 2035; Koolstofneutraal tegen 2040; ...) liggen buiten het tijdsframe van het plan. Dat is op zich geen probleem. Sommige van deze doelen zijn inderdaad niet haalbaar binnen het tijdsbestek van dit plan. Maar het plan zou wel moeten aangeven waar we in 2027 moeten staan op de weg naar dat einddoel. En misschien is het nuttig nog een paar intermediaire doelen stellen (in 2025 bijvoorbeeld). Het gaat dus om het koppelen van tussentijdse resultaten op het gebied van emissies en vervuiling aan het (vrij summiere) tijdschema (p.58). Verder merken we dat dit schema nu al niet realistisch meer is. Zo staat er dat er in 2025 25 verkeersluwe wijken zullen zijn. Dat lijkt verre van haalbaar, temeer daar deze timing door Brussel Mobiliteit al is losgelaten. Wat is het effect daarvan?

Dat brengt ons op het probleem van de verstrengeling van maatregelen uit diverse beleidsplannen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Heel veel van de voorgestelde maatregelen komen uit andere plannen. Daardoor is het niet altijd duidelijk welke zaken nu nieuw zijn en welke al door die andere plannen worden ingevuld. Ook in de MER wordt dit aangehaald. Bovendien is het niet altijd duidelijk op welke manier de voor het LKE-plan bevoegde overheden (in casu Leefmilieu Brussel) mee aan de knoppen zitten bij deze maatregelen, welk deel van de uitvoering voor haar rekening komt, en hoe zij kunnen bijsturen in geval dat deze plannen niet of laattijdig worden uitgevoerd.

Voor BRAL moet er een duidelijk plan zijn om te zorgen dat de transitie een sociale transitie is. De sociale kant van het verhaal is nog onvoldoende uitgewerkt. Nog te veel is het uitgangspunt dat sociale rechtvaardigheid te bereiken is door het meten van het effect van bepaalde maatregelen op de allerarmsten in de samenleving en dan hen steun verlenen. Er moet in plaats daarvan veel meer gezocht worden naar het uitdenken en in plaats stellen van inclusieve systemen die het recht op schone lucht, energie, comfortabel leven, wonen, mobiliteit, ... garanderen voor iedereen binnen de limieten van de vooropgestelde emissie-doelstellingen.

Het is cruciaal dat er een draagvlak wordt gecreëerd voor de maatregelen die het plan voorstelt. Zeker nu er veel van de maatregelen op de schouders van de burgers terecht zullen komen. De vragenlijst die is gekoppeld aan het openbaar onderzoek waarvan er verwacht wordt dat burgers ze gaan invullen, zal moeilijk bijdragen aan dit draagvlak. De manier waarop de burgers bevestigd worden - zoals polsen naar wat ze denken van het ambitieniveau van de maatregelen of de vier vooropgestelde principes, of ze het dan wel eens of oneens zijn met bepaalde stellingen, zal er niet voor zorgen dat het plan gedragen zal worden.

Pijler 1

Hefboom A

Het is positief dat houtkachels zullen verboden worden. Het is niet duidelijk hoe bindend hetvolgende is: “is de regering eveneens voornemens om”. (p.66) Het is een goede beslissing dat alle eigenaars een EPB-certificaat zullen moeten laten opstellen. Maar het is niet duidelijk welke ondersteuning er juist zal komen voor eigenaars om de renovatie van F, G tot E en D, E tot C te kunnen uitvoeren. Het is cruciaal om hier voldoende steun te bieden zodat de transitie voor iedereen haalbaar is.

Hefboom B

De hoofddoelstellingen zijn niet altijd even duidelijk gesteld, zoals “ernaar streven tegen 2050 koolstofneutraal te zijn” en “een voorbeeldfunctie te vervullen bij het streven naar koolstofneutraliteit tegen 2040”. (p.67) Wat betekent dit juist?

Er wordt niet ingezet op minder installaties van airco’s, wat toch een steeds belangrijker probleem zal worden met de toenemende temperaturen.

Pijler 3

Hefboom B

Het is positief dat TOTEM verder wordt ontwikkeld. Het is goed dat er met 4.2 maatregelen worden getroffen rond adaptatie.

Pijler 5

Hefboom A

Het is een goede stap dat er een volledige hefboom wordt gewijd aan de bodem en haar rol bij klimaatverandering.

Pijler 11

Hefboom A

Voor BRAL is het LKE-plan té specifiek met betrekking tot het instrument van taxatie voor het gebruik van de privé-wagen. Door te spreken van een “kilometerheffing” sluit je andere mogelijke systemen zoals een zonale heffing of een heffing per rijbeurt of zelfs een cordonheffing uit. Terwijl deze even effectief kunnen zijn. In het kader van Smart Move stelden we bijvoorbeeld vragen bij de [meerwaarde van het kilometergedeelte](#) van de heffing. Kan niet hetzelfde bereikt worden door een (hogere) vaste heffing, zonder dat alle investeringen op het gebied van gps-tracking genoodzaakt zijn?

Wij blijven hier voorstander van een zonale heffing. Het is belangrijk om te anticiperen dat Smart Move in een testfase zit, en dat er nog veel bijgestuurd kan worden na deze fase. Het is best om met het LKE-plan duidelijkheid te bieden over wat dit specifieke instrument moet bieden om bij te dragen aan de LKE-doelstellingen, eerder dan welk instrument het moet zijn. In deze zou vanuit het LKE-plan een duidelijke doelstelling aan Smart Move gekoppeld worden.

Smart Move neemt nu vooral de daling van de congestie als uitgangspunt. Voor de luchtkwaliteit en de klimaatdoelstellingen is dat echter onvoldoende. Als er door Smart Move eerder verschuivingen van verplaatsingen naar andere tijdstippen, buiten de spitsuren, en naar het weekend optreden, dan is de impact qua LKE eerder beperkt. Voor ons moet er gestreefd worden naar een daling van het autoverkeer en niet enkel een daling van de congestie. Dus: stel het doel om het verkeersvolume - gelijk hoe het wordt aangedreven - te doen dalen met 25% in het hart van een instrument voor taxatie van gebruik.

Nog enkele aandachtspunten voor Smart Move:

- Stel elektrische wagens niet vrij;
- Blijf zoeken naar oplossingen voor de mobiliteitsnoden van de hele samenleving;
- Bestudeer de impact van een systeem dat louter een basistarief installeert. Is het wel de moeite waard om een complex systeem in te voeren waarbij alle data moeten bewaard en verwerkt worden?

Budget en personeel is inderdaad nodig. Ook meer goede participatie is nodig. De vraag is of dit plan ook de gemeentes zal ondersteunen?

Salariswagens en leasewagens worden niet vermeld in dit plan. Deze aanpakken zal nochtans de grootste impact hebben op het Brussels Gewest.

Hefboom B

Het is positief dat er met hefboom B wordt ingezet op nabijheid. De vraag is of de verbintenissen voldoende zijn. Om echt te zorgen voor alle diensten op een korte afstand moet er verder gedacht worden dan enkel de werkzaamheden van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO). In het GPDO staat er niet exact hetzelfde als wat in dit plan staat. In het GPDO wordt er over "stadsdiensten" / "services urbains" gesproken. Dit is niet hetzelfde als de diensten die je elke dag nodig hebt?

Er wordt in het GPDO gesproken over:

- in pijler 4: "Développer une ville mixte et polycentrique et donner vie au principe de « ville des courtes distances » : Contribuer à limiter les besoins de déplacements motorisés en offrant un maximum de services urbains à 5 minutes à pied de chez soi ;"
- in pijler 1: "Des rayons de 400 m ont été pris en compte autour des espaces verts de plus d'un hectare, correspondant à un trajet de 5 minutes à pied."

De grote vraag blijft welke planningsinstrumenten er zijn/zullen komen om de stad op korte afstand mogelijk te maken? Om ook privé-actoren een stimulans te geven om hieraan mee bij te dragen? Naast een inventaris en proefzones zijn deze instrumenten cruciaal om dit echt te ondersteunen.

Het deel mitigatie zit in het GPDO, maar doet dit plan dit wel echt? Welke middelen gebruiken zij om de stad op korte afstand te realiseren?

Er wordt hiermee geprobeerd groen en blauw in te plannen op korte afstand. Hoe zal dit concreet gepland worden?

Hefboom C

BRAL juicht de doelstelling toe om een luik “massa en vermogen” toe te voegen aan de criteria waarop wagenbezit en –gebruik belast wordt. Hierbij willen we er wel op wijzen dat het voorgemelde instrument Smart Move voorziet in de afschaffing van de Belasting op Inverkeerstelling (BIV). Dit terwijl studies aantonen dat sturing inzake *welk soort wagen* mensen kopen vooral dient te gebeuren bij de aanschaf van een voertuig. Het vooruitzicht op een hogere belastingschijf bij het gebruik van een bepaalde wagen weegt onvoldoende door bij de aankoopbeslissing.

De belasting op massa en vermogen moet dus opgenomen worden bij de aankoop van het voertuig, zodat het daar het aankoopgedrag van mensen kan sturen. Het pas belasten bij het gebruik van het voertuig zal een veel minder grote impact hebben. Het voornaamste argument dat nu gemaakt wordt voor het afschaffen van de BIV, is dat deze zodanig laag is dat haar impact sowieso beperkt is. Naast de studie van de technische mogelijkheden om massa en vermogen op te nemen als belastbare criteria, zou in het kader van het LKE-plan ook bestudeerd kunnen worden hoe de BIV dan wel kan ingezet worden als een aankoop-sturende maatregel.

Verbod op reclame voor voertuigen die niet aangepast zijn aan de stad, moet voor ons aangepast worden naar een algemeen verbod op reclame voor voertuigen. Geen enkele wagen is echt aangepast aan de stadsomgeving.

Hefboom D

Voor BRAL kan Schaarbeek Vorming gebruikt worden als een plek voor logistiek als er tegelijkertijd ook milieuwinst geboekt wordt. Bijvoorbeeld door het verkeer van de (snel)wegen en uit de stad te halen en effectief te werken via het water en het spoor. Dat overstijgt de site en impliceert ook een doortastend logistiek plan. Er moet een dynamisch beheer komen waarbij de economische productie afgestemd wordt op de natuur die er aanwezig is. Er moet eerst gewerkt worden aan het landschappelijk en ecologisch verhaal waarin plaats voorzien kan worden voor gewenste economische ontwikkelingen die dan evolutief ingevuld kunnen worden. We hebben hier een enorme kans een heel mooi verhaal te schrijven waar nog vele generaties trots op kunnen zijn. Wanneer we weten waar we zeker niet willen bouwen, kunnen we andere percelen vrij houden voor een mogelijke ontwikkeling. In de tussentijd kan de natuur ook daar zijn gang gaan.

In ieder geval zou er zo snel mogelijk moeten geïdentificeerd worden welke zones op de site het gevoeligst zijn voor verstoring en welke zones veel potentie hebben voor verdere ecologische ontwikkeling. Uiteraard komen hier veel verschillende belangen samen: de uitbouw van het groenblauw netwerk, industriële ontwikkeling met dynamisch beheer.

We vragen ons af of de studie die zal uitgevoerd worden door de Haven van Brussel en CityDev met een voldoende open blik zal gevoerd worden. Verder vragen ons af wat er gebeurd is met de plannen qua logistiek voor Delta. “Gewestelijke actoren bewustmaken van impact logistiek” is een wel erg magere doelstelling.

Hefboom E

Parkeren kan gebruikt worden als een ontmoedigingsbeleid voor autogebruik. Hier moet dan ook sterker op ingezet worden. “De rol van bewonerskaart versterken”: dit is heel erg vaag uitgedrukt. De prijs van de bewonerskaart en de hoeveelheid bewonerskaarten kunnen een heel erg belangrijke impact hebben op de automobilititeit. We vragen dan ook om via parkeren het autogebruik te ontmoedigen.

Pijler 12

Hefboom D

“Op de voet volgen van maatregelen” geeft ons geen duidelijkheid over wat er dan van gevolg aan deze maatregelen wordt gegeven. Brussel kan in deze een voorbeeldrol spelen. Ze hoeft niet te wachten op federale en Europese maatregelen. De rol van Brussel kan in dit plan dus sterker worden uitgewerkt.

Pijler 17

Het is heel erg goed dat er op burgerwetenschap wordt ingezet. Dat het wijkniveau nu zo wordt opgenomen in 5.4, is erg positief. Community-building en verandering op wijkschaal zijn cruciaal.

2.1 Luchtkwaliteit

Het deel over luchtkwaliteit is niet concreet genoeg.

“Momenteel heeft de Commissie een effectbeoordeling gepubliceerd en een openbare raadpleging gelanceerd. Het ontwerp van de herziening wordt verwacht in 2022” (LKEP, p. 28). De herziening waarover hier gesproken wordt, is er al. Waarom zijn de doelstellingen uit dit ontwerpplan (tegen 2030) al niet opgenomen in het LKE-plan? Dat voorkomt dat het plan en de Brusselse wetgeving achteraf nog moeten bijgestuurd worden in functie van het EU-beleidskader. Zelfs indien de doelstellingen op Europees niveau naar beneden worden bijgesteld ten opzichte van het voorstel van de Commissie, is er niets dat het BHG verbiedt om ambitieuzer te zijn dan de nieuwe AAQD.

“Ervoor zorgen dat elke Brusselaar schone lucht kan inademen is een prioriteit, en de regering verbindt er zich dus toe de WHO-waarden zo snel mogelijk na te leven.” (LKEP, p. 29). We zijn erg tevreden dat dit in het plan beschreven staat, zo wordt de Regeringsverklaring verankerd. Maar de vraag is waarom hier “zo snel mogelijk” staat, terwijl in de maatregel zelf de datum ‘2035’ naar voren wordt geschoven. Waarom wordt die hier al niet vermeld?

Daarnaast is er de vraag of dit het tijdspad volgt zoals aangegeven door de WHO? Of zal het sneller gaan? **Wij vragen dus een tijdspad. Op zijn minst moet er een duidelijke doelstelling binnen het tijdsframe van het LKE-plan opgenomen worden.**

En hoe vertaalt deze ambitie zich in de praktijk en de wetgeving? **Wij vragen juridische afdwingbaarheid met een inschrijving van deze objectieven in de uitvoeringsbesluiten van de COBRACE.**

“Aan die verplichtingen zal - indien relevant - worden voldaan door het doorgeven van LKEP-maatregelen die van invloed zijn op de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en op de luchtkwaliteit. Het tijdschema voor de uitwerking van het LKEP 2.0 is zo opgesteld dat aan die verplichtingen kan worden voldaan.” (LKEP, p. 22). Wat betekent deze ‘verbintenis’? Voldoet het plan of de impact van het PLKE, gaat dit ervoor zorgen dat het niet de vervuiling in het BHG nergens meer boven de $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂-concentratie uitkomt? Met andere woorden: zorgt dit plan ervoor dat het maken van een “luchtplan” - zoals voorzien in de AAQD ingeval van overtreding - overbodig wordt? Of betekent het dat het vooropgestelde maatregelenpakket zo ge-copy-paste kan worden in het gevraagde luchtplan, waarmee formeel aan deze eis beantwoord wordt zonder echte garantie over de resultaten ervan op de effectieve luchtkwaliteit?

BRAL vraagt dat het LKE-plan aan het eerste dient te voldoen. We herinneren eraan dat de vooropgestelde doelstelling uit het AAQD al in 2010 dienden gehaald te worden, en dat elke overschrijding van $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ illegaal is. Deze zouden binnen de kortst mogelijke termijn weggewerkt moeten worden. Tegelijk roepen we op om ambitieuzer te zijn en gezondheid in het hart van het LK-beleid te zetten. Dat wil zeggen dat wetenschappelijke kennis moet primeren om de normen voor luchtvervuiling te bepalen. BRAL vraagt dat deze zinsnede opgenomen wordt in het LKE-plan.

2.3 Energie-efficiëntie & 2.4 Energie-hernieuwing

Hierbij hebben we een algemene bedenking: wanneer het gaat over energie, lijkt er nog weinig grenzen-aan-de-groei denken zijn weerslag te vinden in de filosofie noch in de concrete maatregelen. Het gaat veeleer om minder gebruiken of besparen door technologische voortuitgang door de energie-prestaties te verbeteren enerzijds, en door omschakeling naar hernieuwbare bronnen anderzijds, dan zuiver minder te gebruiken.

De voorbije winter heeft aangetoond dat we heel wat kunnen besparen, louter door verwarming lager te zetten (onder druk van stijgende prijzen) en op andere vlakken minder te gebruiken. Deze reflectie zou meegenomen kunnen worden in dit plan.

Conclusie

BRAL ziet zeker positieve elementen in het plan, maar we verwachten veel duidelijkere tijdspaden en tussenliggende doelstellingen. In het kort:

- We vinden het plan niet concreet genoeg wat betreft luchtkwaliteit. We vragen een tijdsplan voor het halen van de richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie en een juridische afdwingbaarheid van de objectieven.
- Voor BRAL moet er een concreet plan zijn om te zorgen dat de transitie een sociale transitie is. De sociale kant van het verhaal is nog onvoldoende uitgewerkt. Hier moet de ambitie hoger.
- Er worden nog te veel vage doelstellingen naar voren geschoven. “ernaar streven tegen 2050 koolstofneutraal zijn”, “is de regering voornemens om”. Dit moet uitdrukkelijker geformuleerd worden.
- Wanneer het gaat over energie, lijkt er nog weinig grenzen-aan-de-groei denken zijn weerslag te vinden in de filosofie noch in de concrete maatregelen. De voorbije winter heeft aangetoond dat we heel wat kunnen besparen, louter door verwarming lager te zetten (onder druk van stijgende prijzen) en op andere vlakken minder te gebruiken. Deze reflectie zou meegenomen kunnen worden in dit plan.

We zijn beschikbaar om onze reactie toe te lichten.

Tim Cassiers & Lieselotte Gevens
BRAL