

Vlaams
Parlement

ingediend op **1776** (2018-2019) – Nr. 1
12 december 2018 (2018-2019)

Voorstel van decreet

van Elisabeth Meuleman, Wouter Vanbesien, Ingrid Pira,
Björn Rzoska en Johan Danen

houdende wijziging van het decreet
van 27 november 2015
betreffende lage-emissiezones

TOELICHTING

1. Algemene toelichting

In Vlaanderen werd in 2015 een decretaal kader uitgewerkt voor de invoering van lage-emissiezones (LEZ's). Dat kader werd in de praktijk omgezet in Antwerpen. Mechelen en Gent zullen volgen, en ook in Hasselt wordt de invoering van een LEZ onderzocht.

De Groenfractie heeft lang gepleit voor de invoering van lage-emissiezones, niet alleen in Antwerpen maar in heel Vlaanderen. De fractie is dan ook tevreden dat de eerste stap gezet is. Toch rijzen er grote vragen bij de manier waarop de LEZ vorm kreeg in het Vlaamse kaderdecreet en nadien bij de invoering in de stad Antwerpen. Vooral het gebrek aan flankerend sociaal beleid is door de Groenfractie telkens weer ernstig aan de kaak gesteld.

De eerste evaluaties van de milieueffecten van de LEZ in Antwerpen, die aanvankelijk gebaseerd waren op modelmatige schattingen en vervolgens op een eerste reeks metingen van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), is voorzichtig positief. Voor roet wordt een daling van 19,2 procent opgetekend, voor stikstofoxide een daling tussen 13,19 en 27,6 procent, en voor stikstofdioxide een daling van bijna 7 procent. Maar een globale evaluatie van milieu- en sociale effecten laat nog op zich wachten.

De term lage-emissiezones (low emission zones) is Europees bepaald. In feite zou het adequater zijn om gebruik te maken van de term milieuzones, zoals in Duitsland, of van het begrip schoneluchtzones. Die woorden geven immers beter de doelstelling van een zogenaamde lage-emissiezone weer: zorgen voor meer levenskwaliteit in onze steden. Om praktische redenen wordt in dit voorstel van decreet toch de term lage-emissiezones gebruikt omdat die nu eenmaal gangbaar is geworden op Vlaams, Brussels en Europees niveau.

Ultralage-emissiezones

Op 20 juli heeft de Vlaamse Regering tijdens een zogenaamde superministerraad het Luchtbeleidsplan 2030 een eerste keer principiële goedkeuring gegeven. Een deel van dat plan is ook gewijd aan de lage-emissiezones. De minister geeft in het plan aan dat aan gemeentebesturen decretaal de kans zal worden geboden om de huidige lage-emissiezones te verstrengen tot ultralage-emissiezones (ULEZ), dat zijn zones waar alleen nog zero-emissievoertuigen zouden worden toegelaten. In het Luchtbeleidsplan 2030 staat:

"Gemeenten die beslissen om een LEZ in te voeren kunnen rekenen op ondersteuning van de Vlaamse overheid. We sensibiliseren de overige knelpuntgemeenten en monitoren de impact van een LEZ op de roet- en NO₂-concentraties. Om lokale overheden de mogelijkheid te geven om de lokale NO₂-concentraties sneller te doen dalen, werken we een wetgevend kader uit voor ultralage-emissiezones (ULEZ)."

Intussen heeft de minister een voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 27 november 2015 ingediend. Een regelgevend kader voor ultralage-emissiezones is daar echter nog niet in opgenomen. Vermoedelijk wordt het kader daarvoor later nog uitgewerkt, eventueel pas in de volgende regeerperiode. De indieners van dit voorstel van decreet willen alvast een dergelijk kader aanreiken omdat de tijd daarvoor rijp is. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met het advies dat de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) heeft uitgebracht naar aanleiding van het genoemde voorontwerp van decreet. De MORA wijst er terecht op dat de invoering van LEZ's moet passen in een globale mobiliteitsvisie en dat

daarover ook het nodige overleg moet plaatsvinden. Vandaar de belangrijke rol die in eerste instantie door de lokale besturen kan worden gespeeld. Anderzijds wijst de MORA ook terecht op de behoefte aan een uniforme regelgeving.

De invoering van een LEZ is op zich onvoldoende

Toch moeten er meteen ook enkele kritische bedenkingen worden gemaakt bij het instrument van de LEZ:

- lage-emissiezones hebben alleen zin als één schakel in een hele beleidsketen rond duurzame mobiliteit. Het is immers vooral van belang om werk te maken van verkeerscirculatieplannen naar Gents model, van autoluwe kernen en grotere voetgangersgebieden, school- en leefstraten, meer openbaar vervoer, plaats voor fietsers, kilometerbeprijzing, mobiliteitsbudgetten enzovoort;
- een beleid voor schone lucht mag niet alleen inzetten op luchtvervuiling door het verkeer, maar moet ook de vervuiling door houtverwarming, de industrie en de landbouw aanpakken, en moet daarnaast ook kiezen voor positieve maatregelen, zoals de aanplanting van bomen. Daarvoor diende de Groenfractie al een voorstel van resolutie in, met voorstellen voor een actieplan rond zuivere lucht (<http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1271609>);
- de sociale effecten van LEZ moeten nauwlettend bewaakt worden en waar nodig afdoende gecompenseerd worden. Anders dreig je in een scenario terecht te komen waarbij rijke automobilisten (die tot de middenklasse behoren) bevoorrecht worden en ongestoord met hun wagen in de stad mogen rondrijden, terwijl de sociaal zwaksten de dupe zijn en met hun oudere wagens de stad niet meer in mogen;
- de LEZ moet voldoende groot zijn om echt effect te hebben.

Lage-emissiezones kunnen zeker helpen om de Europese normen voor fijnstof en stikstofoxiden te halen omdat vervuilingsspieken worden vermeden. Maar dat is op zich niet voldoende. Om de achtergrondvervuiling echt terug te dringen is onder meer een meer omvattende verduurzaming van de mobiliteit nodig. Lage-emissiezones mogen niet misbruikt worden als excuus om het hoogstnodige te doen en verder de meeste wagens (die niet te oud zijn) met rust te laten.

Blijvende bezorgdheid

Tegelijk kan worden vastgesteld dat de ongerustheid over de slechte luchtkwaliteit in onze steden toeneemt. Hoewel de luchtkwaliteit objectief gezien de laatste jaren fors verbeterd is, blijft de lucht in de grote steden in Vlaanderen, maar ook in kleinere steden en in 'street canyons' in meer landelijke kernen, behoorlijk slecht. Metingen van de Vlaamse Milieumaatschappij en van 'citizen science'-projecten zoals 'Airbezen', de actie rond fijnstof, of 'CurieuzeNeuzen' rond stikstofoxiden, en ook de meetcampagne van Greenpeace bij Vlaamse scholen wijzen alle in dezelfde richting. Er was de Panoreportage over vervuilde lucht in de buurt van scholen en er is het Brusselse initiatief Filter Café Filtré, waarbij scholen en ouders actie voeren voor propere lucht in en rond scholen. Die acties worden nu ook in veel Vlaamse steden overgenomen. Politiek groeit het draagvlak om niet alleen op kortere termijn maatregelen te nemen voor gezondere lucht in de omgeving van scholen en crèches, maar ook op langere termijn te streven naar het weren van vervuילend verkeer in centra.

Intussen is ook meer bekend geworden over de kwalijke effecten van slechte lucht op onze gezondheid, en meer bepaald de gezondheid van kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen, carapatiënten. Het feit dat we de laatste jaren de Europese normen halen voor fijnstof, is niet echt geruststellend, want voor stikstofoxiden halen we de jaargemiddeldenorm niet. Voor de gevaarlijkste component van fijnstof, black carbon (roet), is er zeker ook nog een probleem. De normen van de

Wereldgezondheidsorganisatie die voor de gezondheidsexperts de echte richtwaarden aangeven, halen we niet.

Luchtkwaliteit in Vlaanderen

Polluent	Europese doelstellingen	WGO-advieswaarde
Zwavel dioxide – SO ₂	✓	X
Stikstofdioxide – NO ₂	X	X
Fijn stof – PM ₁₀ -fractie	✓	X
Fijn stof – PM _{2,5} -fractie	✓	X
Koolstofdioxide – CO	✓	✓
Ozon – O ₃	✓/X (langetermijndoelstelling gezondheid én vegetatie)	X
Zware metalen- ZM	X (As, Cd)	X (Cd)
Benzeen	✓	
Benzo(a)pyreen – B(a)P	✓	

De gevolgen voor de gezondheid van de Vlaamse burgers zijn aanzienlijk:

Impact luchtvervuiling

→ MIRA: in 2015 bij levenslange blootstelling blijft elke inwoner negen maanden minder lang gezond

→ EMA: in 2014

- > 6.800 vroegtijdige overlijdens tgv PM_{2,5}
- > 1.800 vroegtijdige overlijdens tgv NO₂
- > 180 vroegtijdige overlijdens tgv ozon

Years of life lost

- > 70.000 verloren jaren tgv PM_{2,5}
- > 19.000 verloren jaren tgv NO₂
- > 2.000 verloren jaren tgv ozon

→ Grote maatschappelijke kost door de luchtvervuiling:

Europese commissie raamt de kost voor België op 8 miljard o.a. door het verlies van 2,5 miljoen werkdagen per jaar

Om het probleem van de vuile lucht effectief aan te pakken, pleitte Joeri Thijs van Greenpeace in 2017 ervoor om dieselwagens al in 2020 te bannen uit onze steden¹. Naar aanleiding van de luchtkwaliteitsmetingen bij scholen doet Greenpeace in het rapport 'Mijn Lucht, Mijn School' de volgende aanbeveling aan de gewestoverheden: "Werk een wettelijk kader uit voor lage-emissiezones (LEZ's) dat steden toelaat verder te gaan door een ultralage-emissiezone (ULEZ) in te voeren. Dit kader moet ruimte laten voor steden om dieselverkeer te weren op dagen met hoge pollutiepieken en een deadline in te voeren voor een volledig dieselverbod – in navolging van Europese steden als Parijs Rome, Madrid en Athene (2024-2025)."².

Ademloos in Antwerpen gaf aan de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) de opdracht om de effecten te onderzoeken van de maatregel waarbij alle dieselwagens in heel Vlaanderen zouden worden vervangen door benzine-wagens. Daardoor zou het aandeel aan stikstofoxiden worden gereduceerd met 48 procent. Het aandeel van roet zou dalen met 46 procent. Maar het aandeel aan koolstofdioxide (CO₂) zou wel stijgen met 9 procent. Op basis van die bevindingen

¹ <http://www.greenpeace.org/belgium/nl/nieuws/klimaat-energie/blog/schone-lucht-ban-alle-diesels-uit-de-stad/blog/59963/>

² Greenpeace, Mijn Lucht, Mijn School, maart 2018, p. 38 (<https://www.mijnluchtmijnschool.be/>).

vroeg Wim van Hees van Ademloos dat de verkoop van dieselwagens vanaf 2020 in Vlaanderen zou worden verboden³.

Ook verschillende burgerbewegingen hebben de overheid voor de rechter gedaagd. Greenpeace heeft een milieustakingsvordering tegen de Vlaamse Regering ingediend en heeft op 10 oktober 2018 grotendeels gelijk gekregen van de rechter. Ook de Antwerpse burgerbewegingen stRaten-generaal en Ademloos zijn naar de rechter gestapt, en in Brussel hebben vijf burgers met de steun van Client Earth in 2016 al een soortgelijke klacht ingediend. Milieubewegingen in Nederland, Duitsland en Londen deden het al voor, dikwijls ook met succes.

Ingebrekestelling door Europa

Bovendien is België op 8 november 2018 door de Europese Commissie in gebreke gesteld, wat de omzetting betreft van richtlijn 2008/50/CE van 21 mei 2008 betreffende de omgevingsluchtkwaliteit. De Europese Commissie stelt daarbij onder meer vast dat er in Vlaanderen geen dalende trend is voor de uitstoot van NO₂ en dat er in de agglomeratie Antwerpen nog steeds overschrijdingen worden vastgesteld.

Belangrijk daarbij is dat de Europese Commissie aangeeft dat overheden niet onbeperkt vrij zijn om bepaalde maatregelen al dan niet in te voeren als de verbetering van de luchtkwaliteit uitblijft, en dat Europese regelgeving stelselmatig wordt overtreden. Ook het Europees Hof van Justitie bevestigde dat. Daarbij is de notie 'zo spoedig mogelijk' van groot belang. Vlaanderen mag niet nodeloos talmen met acties om de opgelegde luchtkwaliteitsnormen te halen.

De Europese Commissie bevestigde dat het wegverkeer, en dan vooral het gebruik van diesellootvoertuigen, de grootste en meest problematische oorzaak zijn van overschrijdingen van de NO₂-uitstoot in België. De regio's waar de problemen het grootst zijn, zijn Antwerpen en Brussel. Bovendien neemt de Europese Commissie er akte van dat de nieuwe methode voor modellering van de luchtkwaliteit die door de milieu-administratie gehanteerd wordt, aantoonst dat de niet-naleving van de grenswaarden voor NO₂ waarschijnlijk nog wijder verspreid is en alle zones in het Vlaamse Gewest omvat, onder meer door het effect van de zogenaamde straat canyons.

De Europese Commissie maakt een bijzonder kritische evaluatie op van het luchtkwaliteitsplan voor de agglomeratie Antwerpen en stelt daarbij dat de huidige lage-emissiezone onvoldoende effect heeft. Hetzelfde geldt overigens voor de lage-emissiezone in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De lange termijnen voor het behalen van een betere luchtkwaliteit aanvaardt de Commissie niet: "Hoewel de Commissie verheugd is over de vastgestelde maatregelen, moet worden opgemerkt dat de nalevingstermijn van tussen 2020 en 2025, of later, moeilijk aangemerkt kan worden als zo spoedig mogelijk, aangezien dit een vertraging inhoudt van 5 tot 10 jaar, of meer na ommekomst van het verleende uitstel."

De ingestelde lage-emissiezone in Antwerpen heeft onvoldoende effect en de invoering ervan gaat te traag. Los daarvan zijn er ook geen kortetermijnmaatregelen die bijdragen tot de versnelde vervanging van de meest vervuilende voertuigen. Een passief beroep op reducties via vernieuwing van het wagenpark zal waarschijnlijk ontoereikend zijn om de periode van overschrijding zo kort mogelijk te kunnen houden, zo zegt de Commissie nog.

De Europese Commissie geeft ondubbelzinnig het beoordelingskader aan met de criteria waaraan het Vlaamse luchtkwaliteitsplan moet voldoen. Het is duidelijk dat het huidige plan van de minister daar niet aan voldoet. Dat was ook het oordeel

³ <http://www.ademloos.be/nieuws/campagne-ademloos-2020-geen-verkoop-van-diesels-meer>

van de rechter die uitspraak deed in de procedure die Greenpeace heeft aangespannen.

Klimaat

De omschakeling naar minder auto's en naar minder vervuilende auto's is ook nodig voor het klimaatbeleid. Als we de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs willen halen – en zeker als we het streefdoel van maximaal 1,5°C opwarming willen halen – moeten we op relatief korte termijn afscheid nemen van auto's die rijden op fossiele brandstoffen.

De milieubewegingen pleiten in dat verband voor wat ze een 'disruptief beleid' noemen: om een zero-uitstoot van broeikasgassen te bereiken in 2050, moeten we al veel vroeger structureel ingrijpen. Omdat auto's gemakkelijk een technische levensduur halen van vijftien jaar, mogen volgens hen na 2030 geen voertuigen op fossiele brandstoffen meer in gebruik worden genomen.

In de Klimaatresolutie, die het Vlaams Parlement unaniem heeft goedgekeurd, is opgenomen dat het aantal nieuwe auto's op fossiele brandstoffen in 2030 gehalveerd moet zijn. De letterlijke tekst gaat als volgt: "een duidelijk uitdoofscenario uit te werken voor personenwagens met een verbrandingsmotor in het traject naar 2050, met minstens een halvering van de verkoop en inverkeerstelling tegen 2030 conform het scenario van het Europees Milieuagentschap;"⁴. Die passage was een politiek compromis. Enkele fracties wilden toen al verder gaan. Al enkele maanden eerder pleitte minister Bart Tommelein ervoor dat vanaf 2030 in Vlaanderen geen vervuilende auto's meer verkocht zouden mogen worden⁵. Maar hij zei er wel bij dat het om een persoonlijk standpunt ging. In de Energievisie 2030-2050 heeft de Vlaamse Regering beslist dat in Vlaanderen tegen 2035 geen auto's op fossiele brandstoffen meer mogen worden verkocht, althans volgens de interpretatie van minister Tommelein⁶. In de tekst zelf staat de volgende passage: "Daarom halveren we tegen 2030 de verkoop van personenwagens met een verbrandingsmotor. Na 2030 zullen we het resterende aandeel van de verkoop van CO₂-uitstotende wagens geleidelijk afbouwen, conform de doelstellingen die door Europa zullen worden bepaald."⁷. In het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030 van minister Schauvliege staat dan weer dat naast een doelstelling voor emissievrije voertuigen, ook een doelstelling voor koolstofarme voertuigen wordt vastgesteld, bijvoorbeeld door meer in te zetten op biobrandstoffen zoals die uit algen. De Bond Beter Leefmilieu beschouwt dat veeleer als een afzwakking van de vroegere beloften.

Een ambitieuzer kaderdecreet

De bedoeling van dit voorstel van decreet is om het kaderdecreet van 2015 over lage-emissiezones aan te scherpen en de fasering die erin is opgenomen, naar de toekomst door te trekken. Op die manier wordt het voor iedereen duidelijk waar Vlaanderen, vooral in de steden, op termijn met auto's naar toe wil.

De Europese timing is duidelijk: vanaf 2050 zouden er geen wagens op fossiele brandstoffen meer mogen rondrijden in Europa. Dat wil zeggen dat de verkoop van die wagens vanaf 2035 verboden zou moeten worden. De Vlaamse Regering volgt die timing, maar is niet altijd even duidelijk in haar communicatie (zie bijvoorbeeld de nota van de Vlaamse Regering over de Energievisie, 22 mei 2017, <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1271037>).

⁴ Voorstel van resolutie betreffende een sterk Vlaams klimaatbeleid van 23 november 2016 (<http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1220596>).

⁵ <https://www.hln.be/nieuws/tommelein-tegen-2030-geen-vervuilende-auto-s-meer-in-vlaanderen~a1665220/>

⁶ <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/politiek/1.2984078>

⁷ <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1271037>

Zo lang willen de indieners van dit voorstel van decreet niet wachten om de luchtkwaliteit in Vlaanderen – om te beginnen in de centrumsteden of regio's – aanzienlijk te verbeteren. Vanaf 2030 zouden er geen dieselwagens meer mogen rondrijden in Vlaanderen; vanaf 2035 ook geen benzinewagens meer. Centrumsteden en -regio's die dat willen, moeten nog sneller kunnen gaan: vanaf 2028 geen dieselwagens meer, vanaf 2030 ook geen benzinewagens meer.

We stellen ook voor benzinewagens een ambitieuze fasering met scherpe doelstellingen voorop, om te vermijden dat er een te grote omslag zou komen van diesel- naar benzinewagens. Dat zou weliswaar de luchtkwaliteit verbeteren, maar het klimaatprobleem door de uitstoot van CO₂ zou (lichtjes) verslechteren.

Positief gesteld willen de indieners van dit voorstel van decreet zo snel mogelijk werk maken van de transitie naar zero-emissievoertuigen, waarbij vooral gedacht wordt aan elektrische voertuigen (fietsen, wagens en bussen). Volgens Bert Witkamp van de Europese vereniging voor elektrische voertuigen, de European Association for Battery, Hybrid and Fuel Cell Electric Vehicles (AVERE), zou tussen 2020 en 2026 voor elektrische wagens een 'price parity' bereikt kunnen worden: elektrische auto's worden dan even goedkoop als wagens op fossiele brandstoffen. En voor elektrische bussen zou de total cost of ownership (TOC) in dezelfde periode ook vergelijkbaar worden met die van diesalbussen. Een en ander bleek ook tijdens de inspiratiedag van het Departement Omgeving op 27 april 2018. Daar werden projecten in het kader van het Vlaams actieplan Clean Power for Transport (CPT) voorgesteld.

Tegelijk willen we ook de verschuiving van zwaardere naar lichtere wagens aanmoedigen, en dan vooral de evolutie naar verschillende categorieën van lichte elektrische voertuigen zoals elektrische fietsen, speedpedelecs of snelle elektrische fietsen, elektrische brom- en motorfietsen, elektrische drie- en vierwielers, en andere elektrische voortbewegingstoestellen, op basis van de indeling die de Katholieke Universiteit Leuven hanteert (<https://iiw.kuleuven.be/apps/lev>).

In die zin is de evolutie naar meer SUV's (al dan niet plug-inhybride-SUV's) op zich geen goede evolutie voor de verkeersleefbaarheid en het milieu.

Om de doelstellingen te onderbouwen, kijken de indieners van dit voorstel van decreet eerst naar bestaande regelingen in het buitenland. Met de stemming van het decreet in 2015 en de eerste invoering van een LEZ in 2017 kwam Vlaanderen al redelijk laat. Intussen hebben andere Europese landen al een schat aan ervaring opgedaan met lage-emissiezones en zijn er ook al beslissingen genomen om die op verschillende punten uit te breiden en aan te scherpen. De bedoeling van dit voorstel van decreet is om good practices uit andere steden, regio's en landen zo snel mogelijk over te nemen in Vlaanderen, zodat we maximale winst kunnen boeken op het vlak van leefbaarheid en milieu voor de Vlaamse burgers.

1. Umweltzonen (Duitsland)

Duitsland was pionier in de instelling van lage-emissiezones. De LEZ's heten daar 'Umweltzonen' (milieuzones). In het Duitse 'Bundesimmissionsschutzgesetz' is een regeling opgenomen op basis waarvan steden kunnen beslissen om milieuzones af te bakenen. Het Duitse voorstel geldt voor alle voertuigen behalve motorfietsen, dus voor vrachtwagens, bussen én personenwagens.

Alle wagens zijn ingedeeld in verschillende vervuilingscategorieën (Schadstoff-gruppe) en krijgen op basis van die indeling een sticker⁸. Hieronder staat een voorbeeld voor personenwagens.

	Wagens naargelang de vervuilingsgraad			
	1	2	3	4
Sticker	Geen Sticker			
Eisen voor dieselwagens	EURO 1 of slechter	EURO 2 of EURO 1 mét roetfilter	EURO 3 of EURO 2 mét roetfilter	EURO 4 of EURO 3 mét roetfilter
Eisen voor benzinewagens	Zonder katalysator			EURO 1 mét katalysator of beter

De vraag of de luchtkwaliteit die Europa wil, in een bepaalde zone gehaald wordt, hangt vooral af van het halen van de norm voor fijnstof. Het Duitse systeem van milieustickers is toegespitst op dieselwagens, zeker als die niet zijn uitgerust met een diesellootfilter. Een rode sticker krijgen dieselwagens die voldoen aan de Euro 2-norm of aan de Euro 1-norm als ze uitgerust zijn met een diesellootfilter. Een gele sticker krijgen wagens die voldoen aan de Euro 3-norm of aan de Euro 2-norm als ze uitgerust zijn met een roetfilter. Een groene sticker, ten slotte, krijgen wagens die voldoen aan de Euro 4-norm of aan de Euro 3-norm als ze uitgerust zijn met een filter.

Het systeem voorziet in een gefaseerde verstrenging. In een eerste fase (Stufe 1) worden wagens met een rode, gele en groene sticker nog toegelaten, in een tweede fase alleen nog wagens met een gele en groene sticker, en in de derde fase alleen nog wagens met een groene sticker. De bedoeling van de verschillende kleuren van stickers is dus een geleidelijke verstrenging van de norm door te voeren, tot de kwaliteit van de lucht in de binnensteden echt gezond is.

Om mensen met oudere wagens in staat te stellen toch te voldoen aan de norm, wordt een premie van 330 euro gegeven voor de installatie van een diesellootfilter. Benzinewagens krijgen in het Duitse systeem bijna altijd een groene sticker.

Begin 2018 waren er 58 Duitse steden met een Umweltzone: in 57 steden geldt inmiddels 'Stufe 3', wat wil zeggen dat alleen wagens met een groene sticker er nog toegelaten zijn. Alleen in de Umweltzone Neu-Ulm mogen wagens met een gele sticker nog binnen.

Vanaf 1 januari 2012 geldt ook een Umweltzoneregeling voor het hele Ruhrgebied, op alle wegen (behalve de autosnelwegen) van Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Mülheim, Oberhausen, Recklinghausen, Castrop-Rauxel, Gladbeck, Herten en Herne.

Evaluatie

Het Duitse milieugentschap UBA kwam in de studie 'Analyse der Wirksamkeit von Umweltzonen in drei deutschen Städten: Berlin, München und Augsburg' (Umwelt Bundes Amt, 2017) tot de volgende besluiten:

- het effect van de milieuzones is duidelijk meetbaar, zelfs al na de eerste fase, maar zeker na de derde fase: de hoeveelheid fijnstof (PM10) neemt af met gemiddeld

⁸ Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge vom 10 oktober 2006.

- 15 procent (in de zomer) en 9 procent in de winter. In de winter spelen immers ook andere bronnen een grotere rol, zoals huisverwarming. Dat is een bevestiging van vorige studies die de vermindering van fijnstof in milieuzones (Stufe 3) op 10 à 12 procent⁹ inschatten. Daardoor kunnen gemiddeld twintig dagen met overschrijdingen van de Europese norm voor fijnstof vermeden worden;
- in Berlijn en München (en ook in Leipzig) wordt vooral een sterke reductie gemeten van black carbon of dieselroet: maar liefst 24 procent in de zomer en 16 procent in de winter;
 - de grootte van de milieuzones is van belang: in de kleinere milieuzone in Augsburg zijn de effecten veel kleiner.

Het UBA is er voorstander van om de milieuzones verder uit te breiden:

- in omvang: hoe groter de zone, hoe groter het effect;
- wat het toepassingsgebied betreft: ook bouwmachines, diesellocomotieven en binnenschepen zouden onder de regeling moeten vallen.

Het UBA geeft echter wel toe dat de milieuzones in hun huidige vorm veel minder effect hebben op de uitstoot van stikstofoxiden.

Uit onderzoek van het Fraunhofer Instituut bleek zelfs dat milieuzones voor stikstofoxiden een averechts effect hebben: een vermindering van de uitstoot van fijnstof leidt tot een verhoging van de uitstoot van stikstofoxiden¹⁰.

Blauwe stickers

De Duitse milieubeweging (BUND – NABU – Deutsche Umwelthilfe) wil de regeling rond de milieuzones dan ook verstrengen, omdat die nu te eenzijdig toegespitst zijn op de aanpak van fijnstof. Ze stelt de invoering voor van een nieuwe blauwe milieusticker voor auto's om ook de NO₂-belasting in de steden omlaag te krijgen¹¹. Concreet komt dat erop neer dat personenwagens die op diesel rijden, bestelwagens én vrachtwagens de Euro 6-norm moeten halen of uitgerust moeten zijn met een DeNoX-techniek.

Tabelle 1: Fahrzeuge, die die Blaue Plakette erhalten sollen

Benzin-Pkw	Ohne Direkteinspritzung (GDI): Ab Euro 3	GDI: Euro 6b
CNG/LPG-Fahrzeuge (auch Lkw und Busse)	Ab Euro 3	
E-Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor (BEV, FCEV)	Alle Fahrzeuge	
Diesel-Pkw und leichte Diesel- Nutzfahrzeuge	Fahrzeuge mit nachgerüsteter DeNO _x -Technik, wenn sie die NO _x -Werte von Euro 6 einhalten	Euro 6
Lkw und Busse > 2,61 t (Diesel)	Fahrzeuge mit nachgerüsteter DeNO _x -Technik, wenn sie die NO _x -Werte von Euro VI einhalten	Euro VI

⁹ <http://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/feinstaub/umweltzonen-in-deutschland>

¹⁰ http://www.ivf.fraunhofer.de/content/dam/ivf/de/documents/PI_Fraunhofer-Nox_Shn.pdf

¹¹ http://www.duh.de/uploads/media/Hintergrundpapier_Blaue_Plakette_final_01.pdf

De milieubeweging Deutsche Umwelthilfe heeft in 28 steden een rechtszaak aangespannen tegen de stad omdat die de normen voor NO_x niet heeft gehaald. Ze kreeg in beroep voor het eerst gelijk in de Duitse steden Stuttgart en Düsseldorf, zodat daar een verdere uitfasering van vervuilende dieselwagens mogelijk wordt. Ook in andere steden heeft de rechter de weg geëffend voor een rijverbod voor vervuilende dieselwagens.

Het Duitse milieuagentschap streeft ook naar de invoering van een blauwe sticker en wil die blauwe sticker bovendien afhankelijk maken van metingen van de reële uitstoot van wagens, de zogenaamde Real-Driving Emissions (RDE). Het agentschap reageert daarmee ook op het schandaal rond de sjoemelsoftware bij dieselwagens en de blijvende afwijking tussen metingen in labo-omstandigheden en in echte verkeersomstandigheden.

Daarbij zou ook nog een onderscheid kunnen worden gemaakt tussen lichtblauwe stickers voor dieselwagens die voldoen aan de gewone Euro 5- of Euro 6-norm, en donkerblauwe stickers voor wagens die voldoen aan de strengere Euro 6d-Temp of Euro 6d-norm.



De discussie daarover is in de Duitse regering nog niet beslecht.

2. Zweden

In de Zweedse steden Stockholm, Göteborg, Helsingborg, Lund, Malmö, Mölndal en Umea mogen vanaf 2020 alleen nog vrachtwagens en bussen rijden die minstens voldoen aan de Euro 5-norm + de emissienorm EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicles).

De milieuzone in Stockholm is bijzonder succesvol, maar gaat er wel samen met de instelling van een stadstol (reductie van PM10 met 40 procent).

De Zweedse regering heeft een kader goedgekeurd voor de invoering van lage-emissiezones door gemeenten. Ze kunnen kiezen voor drie klassen:

- een LEZ met alleen beperkingen voor vrachtwagens;
- een LEZ waarin alleen benzinelwagens (tot Euro 5) en dieselwagens (vanaf 2020 tot Euro 5, vanaf 1 juli 2022 tot Euro 6) worden toegelaten;
- een LEZ waarin alleen (bijna-)zero-emissievoertuigen worden toegelaten.

Vehicles permitted in various types of low emission zone

Low emission zones	Light vehicles (cars, light lorries and light buses up to 3.5 tonnes)	Heavy vehicles
Class 1		As in the current low emission zones
Class 2	As of 1 January 2020: • Cars with compression ignition engines (diesel, hybrid electric, plug-in hybrid) in Euro 5 or better • Cars with spark-ignition engines (petrol, hybrid electric, plug-in hybrid, natural gas, E85) in Euro 5 or better • Electric cars • Fuel cell cars As of 1 July 2022: • Cars with compression ignition engines (diesel, hybrid electric, plug-in hybrid) in Euro 6 • Cars with spark-ignition engines (petrol, hybrid electric, plug-in hybrid, natural gas, E85) in Euro 5 or better • Electric cars • Fuel cell cars	Class 2 does not include heavy vehicles
Class 3	• Electric cars • Fuel cell cars • Cars that can run on natural gas in Euro 6	• Electric vehicles • Fuel cell vehicles • Plug-in hybrid vehicles in Euro 6 • Vehicles that can run on natural gas in Euro 6

3. Nederland: milieuzones

In Nederland stemde de Tweede Kamer in 2017 in met een verbod op de verkoop van diesel- en benzineauto's vanaf 2025. In het nieuwe regeerakkoord wordt de ambitie opgenomen dat in 2030 alle auto's emissieloos zouden moeten zijn.

In het kader van een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit werden convenanten gesloten tussen de Nederlandse Rijksoverheid en intussen al dertien steden over de invoering van zogenaamde milieuzones, waar maatregelen genomen worden voor het weren van vervuilende vrachtauto's zwaarder dan 3500 kg.

De volgende gemeenten in Nederland hebben al een dergelijke milieuzone (zie <https://www.milieuzones.nl/sites/default/files/Het%20convenant.pdf>):

- 's Hertogenbosch;
- Amsterdam;
- Breda;
- Delft;
- Den Haag;
- Eindhoven;
- Leiden;
- Maastricht;
- Rotterdam;
- Tilburg;
- Utrecht;
- Rijswijk;
- Arnhem.

In een aantal steden werden ook restricties opgelegd aan oudere bestel- en personenwagens op diesel, met een nummerplaat die een datum eerste toelating (DET)

heeft van vóór 1 januari 2001. Dat is bijvoorbeeld het geval in de steden Utrecht en Rotterdam.

Voorbeeld: Amsterdam

De stad Amsterdam heeft vanaf 9 oktober 2008 een milieuzone: die omvat het gebied binnen de Ring A10, met enkele uitzonderingen. Sinds 1 januari 2017 geldt de milieuzone ook voor dieselbestelauto's met een bouwjaar van vóór 1 januari 2000. Vanaf 1 januari 2018 is de milieuzone ook van toepassing op brom- en snorfietsen, op dieseltaxi's en dieselautobussen (touringcars).

Recent werd de overeenkomst met de gemeenten aangescherpt, omdat ook in Nederland de normen voor NO_x en fijnstof niet gehaald worden. Er is daarom beslist om in totaal 100 extra maatregelen door te voeren in, overleg met steden en gemeenten (http://www.platformparticipatie.nl/Images/bijlage%20%20maatregelen%20steden%20en%20rijk%20NO2%20knelpunten_tcm318-398200.pdf).

Hieronder staat een overzicht van enkele opmerkelijke maatregelen in de stad Amsterdam:

- omschakeling naar elektrische bussen;
- taxistandplaatsen die alleen nog toegankelijk zijn voor schone taxi's;
- mobiliteitsscans voor grote instellingen en bedrijven;
- invoering van een touringcartransitieplan, waarbij er minder touringcars toegang krijgen tot het centrum);
- alleen nog emissievrije evenementen vanaf 2020;
- introductie van vuilniswagens die rijden op waterstof;
- milieuzone (= lage-emissiezone) voor bestelwagens;
- milieuzone voor scooters en bromfietsen;
- milieuzone voor taxi's en touringcars;
- subsidies voor de aankoop van elektrische bestelwagens;
- meer laadpalen voor elektrische voertuigen.

4. Londen: 'Ultra Low Emission Zone'

Op dit moment is in Londen de befaamde tolheffing of 'congestion charge' van kracht. Daarvoor werd een zone afgebakend in de Londense binnenstad. In diezelfde zone is een strenge, ultralage-emissiezone van kracht: benzinewagens worden alleen nog toegelaten als ze minstens voldoen aan de Euro 4-norm, dieselwagens alleen nog vanaf de Euro 6-norm. De lage-emissiezone geldt voor alle wegen binnen Greater London en Heathrow, en ook voor delen van de autosnelwegen M1 en M4. Maar de M25 is niet inbegrepen, ook niet op plaatsen waar die binnen de grenzen van Greater London komt.

Door de combinatie van de tolheffing en de beperkte LEZ, die in fasen is ingevoerd vanaf 2012, werden de concentraties aan fijnstof en stikstofoxiden in de Londense regio sterk verminderd. Maar de Europese norm voor NO₂ werd met de beperkte variant van de LEZ niet gehaald. Ook voor het behalen van de ambitieuze klimaatdoelstellingen van de stad Londen, met name voor het verminderen van de uitstoot van CO₂, bleken verdere acties nodig.

Na een openbaar onderzoek werd in 2017 begonnen met de aanscherping van de LEZ tot een ultralage-emissiezone. In het centrum van Londen gaan de striktere normen in vanaf 8 april 2019. Vanaf 25 oktober 2021 wordt de ULEZ uitgebreid tot heel Londen, tussen de noordelijke en zuidelijke ringwegen.

Daarbij werden de volgende nieuwe maatregelen genomen:

- de LEZ geldt voor alle voertuigen, dus ook voor personenwagens en motorfietsen;
- er wordt een Euro 6-norm toegepast voor alle diesellootvoertuigen zowel personenwagens, bestelwagens, vrachtwagens als bussen, om de vervuiling met stikstof-oxiden onder controle te krijgen;
- de Euro 4-norm geldt voor alle benziniwagens;
- de Euro 3-norm geldt voor alle motorfietsen;
- taxi's en bussen moeten als zero-emissievoertuigen kunnen rijden (zero emission capability). Het gaat dus om plug-inhybrides, elektrische voertuigen met 'range extender' of volelektrische wagens;
- voertuigen die niet aan de bovenstaande normen voldoen, zouden een hogere tol moeten betalen om de zone binnen te mogen rijden.



Table 1: Proposed ULEZ emissions standards according to vehicle category

Vehicle name	Vehicle type approval ⁴	Description	Proposed emissions standard ⁵	Date when manufacturers must sell new vehicles meeting the emissions standards ⁶	Charge level if not compliant
Motorcycle, moped etc	L	Any motorcycle or moped, (tricycle or quadricycle).	Euro 3	From 1 July 2007	£12.50
Car and small van ⁷	M1	A passenger vehicle with no more than 8 seats in addition to the driver's seat. A goods vehicle with weight when empty less than 1205 kg.	Euro 4 (petrol)	From 1 January 2006	£12.50
	N1 (i)		Euro 6 (diesel)	From 1 September 2015	
Large van and minibus	N1 (ii,iii)	Goods vehicle with a gross weight of 3.5 tonnes or less. Passenger vehicle with more than 8 passenger seats & gross vehicle weight of 5 tonnes or less.	Euro 4 (petrol)	From 1 January 2007	£12.50
	M2		Euro 6 (diesel)	From 1 September 2016	
HGV	N2, N3	Lorries and specialist vehicles of more than 3.5 tonnes gross vehicle weight	Euro VI	From 1 January 2014	£100
Bus/coach ⁸	M3	Passenger vehicles with more than 8 passenger seats of more than 5 tonnes gross vehicle weight	Euro VI	From 1 January 2014	£100

De Britse milieuminister Michael Cove wil de verkoop van diesel- en beziniwagens verbieden vanaf 2040.

5. Frankrijk: Crit'Air-vignet



Frankrijk heeft 28 lage-emissiezones. Er zijn twee soorten LEZ's:

- permanente LEZ's: de 'zones à circulation restreinte' (ZCR);
- tijdelijke LEZ's: de 'zones de protection de l'air' (ZPA), die alleen van kracht zijn bij vervuilingsspieken of bij slecht weer.

Sinds juli 2017 mogen alleen nog voertuigen met een 'Crit'Air'-vignet binnen in de ZCR. Het Crit'Air-vignet is er in zes verschillende kleuren, naargelang van de euronorm van het voertuig en het inschrijvingsjaar van het voertuig. Het vignet bepaalt tot welk jaar het voertuig nog binnen mag in steden als Parijs, Straatsburg, Grenoble, Lyon enzovoort.

Er worden ook grotere milieuzones opgezet die samenvallen met een heel departement, bijvoorbeeld in de departementen rond de steden Orléans, Chartres, La Roche-sur-Yon, Annecy en Chambéry.

Classement Certificat qualité de l'air Voitures particulières	
NORME EURO (inscrite sur la carte grise) ou, à défaut, date de 1 ^{re} immatriculation	
	Tous les véhicules 100% électriques et hydrogènes
	Tous les véhicules gaz et les véhicules hybrides rechargeables
Essence et autres	Diesel
	Euro 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011
	Euro 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
	Euro 2 et 3 Entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus
	Euro 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
	Euro 3 Entre le 1 ^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
	Euro 2 Entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2000 inclus
	Euro 1 et avant
	Jusqu'au 31 décembre 1996
Pour obtenir son certificat qualité de l'air www.certificat-air.gouv.fr	
Plus de savoir plus, consultez l'article du 23/06/2017 relatif à la réglementation des véhicules. https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00003749733&dateTexte=20170623	

Parijs: dieselvrij in 2024

In Parijs werd de voorbije jaren een heuse trendbreuk gerealiseerd op het vlak van verkeer. Onder het motto 'Paris respire' gaf burgemeester Bertrand Delanoë voorrang aan openbaar vervoer en fietsers: 75 hectare aan asfalt werd autovrij gemaakt en overgedragen aan voetgangers en fietsers. Het systeem van huurfietsen (Vélib) en elektrische huurauto's (Autolib) kreeg internationaal navolging.

De nieuwe burgemeester Anne Hidalgo wil de komende jaren werk maken van een echt plan tegen de luchtvervuiling in de stad, door in verschillende fasen een lage-emissiezone in te voeren:

- vanaf 1 juli 2015 is het voor de meest vervuilende bussen en vrachtwagens – dat zijn voertuigen die zijn ingeschreven vóór 1997 – verboden om Parijs overdag tussen 8 uur en 20 uur binnen te rijden. Dat verbod geldt ook in het weekend;
- vanaf 1 juli 2019 geldt het verbod voor voertuigen met Cri'Air 4-vignet: dat zijn Euro 3-dieselwagens die zijn ingeschreven tussen 2001 en 2005;
- vanaf 1 juli 2022 geldt het verbod voor wagens met Crit'Air 3-vignet: dat zijn Euro 2- en Euro 3-benzinewagens die zijn ingeschreven tussen 1997 en 2005, en Euro 4-dieselwagens die zijn ingeschreven tussen 2006 en 2010;
- vanaf 1 juli 2024 geldt een verbod op alle dieselwagens, maar daarover zijn nog geen verdere details bekend;
- in 2030 volgt een verdere uitfasering van alle wagens die rijden op fossiele brandstoffen.

De ZCR is omringd door de ruimere ZPA: bij vervuilingsspieken of slecht weer gelden strengere normen in een veel groter gebied.

Tegelijk wordt ook de voetgangerszone in het centrum en op andere plaatsen fors uitgebreid.

En als klap op de vuurpijl wil de regering-Macron de verkoop van diesel- en benzine-wagens verbieden vanaf 2040.

6. Italië: Zona Traffico Limitato (ZTL)

In Italië zijn er maar liefst 112 lage-emissiezones in steden en regio's zoals Lombardia en Emilia Romagna. Zo is er niet alleen een LEZ in de stad Milaan, maar ook in heel de provincie Milaan. In heel wat Italiaanse steden zoals Rome, Bologna, Firenze, Napels, Palermo, Parma, Pisa, Siena en Turijn hebben alleen bewoners en geregistreerde voertuigen (alook scooters en elektrische auto's) overdag tussen bepaalde tijdstippen toegang tot het stadscentrum en de historische stadskern. Tijdens die beperkte tijdspanne, en soms zelfs de klok rond, is de toegang tot de ZTL's strikt verboden zonder (soms te betalen) toegangsbewijs. Die maatregel houdt een toevloed aan voertuigen van toeristen uit de stad.

Veel Italiaanse steden stellen een langetermijnplanning op met een geleidelijke dieselban (alleen nog Euro 6-voertuigen in 2025).

In Rome zijn momenteel drie lage-emissiezones: de ZTL binnenstad, de ZTL groene zone en de ZTL spoorring. Voor dieselwagens geldt de Euro 3-norm, voor benzine-wagens de Euro 2-norm. Er is ook een aparte toegangsregeling voor toeristische bussen. Op dagen met extreme verontreiniging, voornamelijk in de winter, kunnen noodmaatregelen afgekondigd worden via de lokale pers. Zo kunnen altemeerend auto's met even en oneven nummerplaten toegelaten worden, of kan er een verbod komen op alle voertuigen. Burgemeester Virginia Raggi maakte bekend dat de stad Rome alle dieselwagens uit het centrum zal weren vanaf 2024. Ze wil daarmee

niet alleen de gezondheid van de inwoners beschermen, maar ook de oude monumenten in de stad.

7. Andere landen: overzicht

land	soort voertuigen	normen	vanaf wanneer?
Oostenrijk	vrachtwagens	Euro 3	in werking
Denemarken	vrachtwagens verkoopverbod op wagens op fossiele brandstoffen vanaf 2030	Euro 4 of roetfilter	in werking
Tsjechië (Praag)	alle wagens	Euro 4-dieselwagens	1/1/2022
Noorwegen	alle wagens verkoopverbod op wagens op fossiele brandstoffen vanaf 2025	tolheffingen voor pre- Euro 6-dieselwagens	in werking
Noorwegen (Oslo)	alle dieselwagens verbod op verkoop van wagens op fossiele brandstoffen		eerste tijdelijke ban op 17/1/2017 – parkeer- verbod in het centrum tegen 2019 vanaf 2025 (nu is al 37% van de verkochte nieuwe wagens elek- trisch)
Denemarken (Kopen- hagen)	alle dieselwagens		aankondiging ban uit het centrum vanaf 2019
Portugal (Lissabon)	alle wagens	Euro 2- en Euro 3-ben- zine- en dieselwagens	in werking
Spanje (Barcelona)	verkoopverbod op wagens op fossiele brandstoffen vanaf 2040	Euro 1- en Euro 2- ben- zine- en dieselwagens	1/1/2019
Spanje (Madrid)	alle dieselwagens		1/1/2025 (aankondiging door de burgemeester)
Griekenland (Athene)	alle dieselwagens uit het centrum		1/1/2025

8. België

In België werden lage-emissiezones ingevoerd in Antwerpen (1 januari 2017) en in Brussel (1 januari 2018). In 2020 komt er ook een LEZ in Mechelen-Willebroek en in Gent. Ook voor Hasselt werd een LEZ aangekondigd.

De normering in het Vlaamse en het Brusselse Gewest verschilt, wat zorgt voor verwarring.

Het Waalse Gewest zou een decretaal kader invoeren in de loop van 2018. De steden Luik en Charleroi hebben al aangegeven dat ze een LEZ willen invoeren. Luik wil daarvoor wel eerst overleg plegen met buurgemeenten in de Luikse Maasvallei.

De aangeven van LEZ's verloopt wel gecoördineerd en is al in 2014 geregeld via het koninklijk besluit van 21 juli 2014 betreffende het signaleren van lage emissiezones. Via dat koninklijk besluit worden ook de verkeersborden voor het aangeven van een LEZ in de wegcode opgenomen.



Voor een buitenlander in België een LEZ mag inrijden, moet hij zijn wagen laten registreren. Voor Belgen (en Nederlanders) werkt de controle via nummerplaat-herkenning.

8.1. Het Vlaamse (kader)decreet van 27 juli 2015 en het uitvoeringsbesluit van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones

	periode 2016-2019	periode 2020-2025	periode na 2025
diesellovertuigen	Euro 4 of Euro 3 retrofit	Euro 5	Euro 6
benzinevoertuigen	geen euronorm of Euro 1	Euro 2	Euro 3

In het Vlaamse decreet van 27 juli 2015 betreffende lage-emissiezones werd voor de periode 2016-2019 in grote lijnen de regeling overgenomen van de Duitse milieuzones (Stufe 3 – groene stickers).

De Vlaamse Regering toont weinig ambities voor de tweede periode, vanaf 2020. Het probleem van de stikstofoxiden wordt er niet mee opgelost. Ook vanuit de optiek van het klimaatbeleid en de noodzakelijke vermindering van CO₂ ligt de doelstelling veel te laag.

Het belangrijkste discussiepunt gaat erover dat de voorgestelde LEZ te veel als een geïsoleerde mirakeloplossing verdedigd wordt. Europa veroordeelde ons land al voor het falen van onze plannen op het vlak van fijnstof en stikstofoxiden. Om daaraan tegemoet te komen drong Europa aan op zowel de invoering van LEZ als op het nemen van prijszingsmaatregelen zoals tolheffing of kilometerheffing.

Bij de bespreking van het ontwerp van decreet heeft de Groenfractie de volgende acties voorgesteld:

- vanaf 2020 geldt de Euro 6-norm voor dieselwagens, wegens het probleem van de stikstofoxiden;
- vanaf 2020 geldt de Euro 3-norm voor benzinewagens;
- er moeten ook normen voor motorfietsen worden uitgewerkt;
- taxi's moeten met een zero-emissie kunnen rijden;
- bussen moeten met een zero-emissie kunnen rijden;
- er moeten sociale begeleidingsmaatregelen worden uitgewerkt. Zo moet er voldoende steun worden uitgetrokken voor mensen die hun voertuig willen aanpassen (retrofit) en alternatieve vervoermiddelen, bijvoorbeeld een gratis abonnement voor het openbaar vervoer of deelfietsen aan de grenzen van een LEZ voor wie er met de wagen niet meer binnen kan;
- er moet een gefaseerde uitbreiding van LEZ's worden uitgewerkt;
- de invoering van LEZ's moet gecombineerd worden met fiscale maatregelen, zoals een tolheffing of slimme kilometerheffing, want de vergroening van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en verkeersbelasting (VB) zijn niet voldoende;
- de uitbreiding van voetgangerszones moet gestimuleerd worden.

8.2. De lage-emissiezone in Antwerpen

Het Antwerpse besluit tot invoering van een lage-emissiezone neemt de normering van Vlaanderen over. Antwerpen neemt dus de gangbare regeling over die bij de invoering van de LEZ al bestond in 47 Duitse steden. Maar het ambitieniveau voor de toekomst blijft, net als in het Vlaamse kadervoorstel, veel te laag.

Categorie M ,N en T

Diesel	Vanaf 1/02/2017	Vanaf 1/01/2020	Vanaf 1/01/2025
Euro 6 / VI	toegang	toegang	toegang
Euro 5 / V	toegang	toegang	toegang na betaling
Euro 4 / IV	toegang	toegang na betaling	enkel LEZ-dagpas
Euro 3 / III met roetfilter	toegang	enkel LEZ-dagpas	enkel LEZ-dagpas
Euro 3 / III zonder roetfilter	toegang na betaling	enkel LEZ-dagpas	enkel LEZ-dagpas
Euro 2 / II	enkel LEZ-dagpas	enkel LEZ-dagpas	enkel LEZ-dagpas
Euro 1 / I	enkel LEZ-dagpas	enkel LEZ-dagpas	enkel LEZ-dagpas
Van vòòr de euronormen	enkel LEZ-dagpas	enkel LEZ-dagpas	enkel LEZ-dagpas

Besluit Vlareg 31/3/2017: vanaf 1/9/2027 verstrenging personenwagens naar Euro 6d

In Antwerpen gelden de volgende regels:

- de LEZ is van toepassing in de kernstad, inclusief de Leien en de Singel;
- de LEZ geldt voor personenwagens, bestelwagens en vrachtwagens;
- de volgende categorieën voertuigen krijgen een vrijstelling:
 - a) elektrische wagens;
 - b) prioritaire voertuigen, opgenomen in artikel 37 van de Wegcode, legervoertuigen en voertuigen voor wegenonderhoud;
 - c) voertuigen van mensen met een sociale tegemoetkoming of mensen met een handicap;
 - d) betaalde toelating die geldt voor maximaal één jaar, waarbij eventueel ook gezorgd wordt voor een sociaal tarief.

De Groenfractie heeft in de Antwerpse gemeenteraad bij de invoering van de lage-emissiezone de volgende principes voorgesteld:

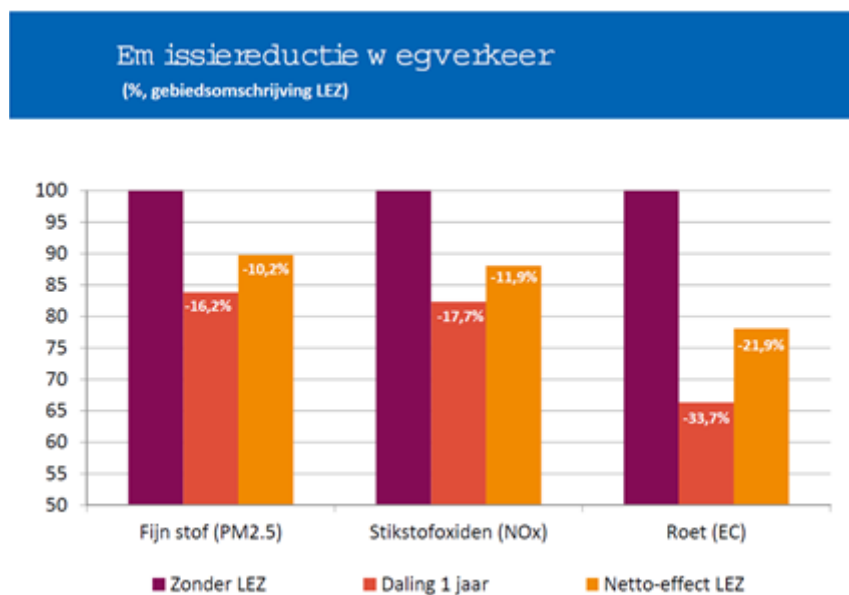
- vanaf 2020 geldt de Euro 6-norm voor dieselwagens, wegens het probleem van de stikstofoxiden;
- vanaf 2020 geldt de Euro 3-norm voor benzinelwagens;
- er moeten ook normen voor motorfietsen worden uitgewerkt, zoals in Londen;
- taxi's moeten deels met een zero-emissie kunnen rijden;
- bussen moeten deels met een zero-emissie kunnen rijden;
- er moeten steunmaatregelen worden uitgewerkt voor mensen die hun voertuig willen aanpassen (retrofit) of voor mensen die de LEZ niet meer binnen kunnen rijden, bijvoorbeeld een gratis openbaar vervoer;

- er moet een gefaseerde uitbreiding van de LEZ worden uitgewerkt:
 - a) districten buiten de ring: vanaf 2020;
 - b) de ring zelf: vanaf 2025, conform het standpunt van de Groenfractie in het Oosterweeldossier;
- de invoering van een LEZ moet gecombineerd worden met fiscale maatregelen, zoals een tolheffing of slimme kilometerheffing;
- de uitbreiding van voetgangerszones moet gestimuleerd worden.

Het belangrijkste discussiepunt gaat erover dat de voorgestelde LEZ te veel als geïsoleerde mirakeloplossing verdedigd wordt (cf. punt 7 en 8). In het luchtkwaliteitsplan van de stad Antwerpen, dat gebaseerd is op een studie van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek uit 2011¹², wordt een breed maatregelenpakket voorgesteld. De LEZ is maar één van de voorgestelde maatregelen, naast de invoering van een stadstol, meer autoluwe zones, beter openbaar vervoer, meer deelauto's, (elektrische) fietsen enzovoort.

Na één jaar LEZ in Antwerpen werd een eerste voorzichtige balans opgemaakt. De resultaten moeten nog gestaafd worden met echte metingen door de VMM. Een modelmatige schatting op basis van het verminderde aantal voertuigen dat de stad binnenreed, levert alvast een fraai beeld op¹³. De uitstoot van fijnstof (PM_{2,5}) is met 10 procent verminderd, de uitstoot van roet zelfs met 21 procent. Maar ook de uitstoot van NO_x zou met bijna 12 procent gedaald zijn. Dat is in elk geval een erg goed resultaat.

De eerste metingen van de VMM wijzen in dezelfde richting: voor roet wordt een daling van 19,2 procent opgetekend, voor stikstofoxide tussen 13,19 en 27,6 procent, en voor stikstofdioxide bijna 7 procent. Die resultaten zijn vergelijkbaar met de evaluaties in Duitse steden.



¹² http://www.ademloos.be/sites/default/files/Studie%20stad%20Antwerpen%20-%20Maatregelen%20luchtkwaliteit%20en%20geluidshinder%20-%20Eindrapport%20-%20def_klein.pdf

¹³ Filip Lenders op de hoorzitting over luchtkwaliteit van de Minaraad op 14 maart 2018.

8.3. De lage-emissiezone in Brussel

DIESEL	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
EURO 6, 6b, 6d, temp / VI	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang
EURO 5, 5a, 5b / V ou EEV	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Geen toegang*
EURO 4 / IV	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*
EURO 3 / III	Toegang	Toegang	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*
EURO 2 / II	Toegang	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*
EURO 1 / I	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*
Geen EURO	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*

* Toegang van maximaal 8 dagen per jaar en per voertuig is mogelijk door een [pas](#) aan te kopen.

BENZINE/LPG/CNG	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
EURO 6, 6b, 6d, temp / VI	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang
EURO 5, 5a, 5b / V ou EEV	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang
EURO 4 / IV	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang
EURO 3 / III	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang
EURO 2 / II	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Toegang	Geen toegang*
EURO 1 / I	Toegang	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*
Geen EURO	Toegang	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*	Geen toegang*

* Toegang van maximaal 8 dagen per jaar en per voertuig is mogelijk door een [pas](#) aan te kopen.

De normen voor de Brusselse LEZ zijn een stuk soepeler dan die voor de Vlaamse. Vrachtwagens, bromfietzers en scooters vallen niet onder de LEZ-reglementering.

Ook hier geldt de kritiek ten gronde dat de invoering van een LEZ alleen niet voldoende is: er is een veel meer geïntegreerde aanpak nodig. Er is overigens een groot draagvlak in Brussel om het autoverkeer in de stad te verminderen en meer ruimte te geven aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Vanuit de Brusselse fractie werd een voorstel uitgewerkt voor een LEZ+: <http://weblex.brussels/data/crb/doc/2016-17/133090/images.pdf>.

8.4. Ontwerp van decreet rond lage-emissiezones in het Waalse Gewest

Op 7 december 2017 heeft de Waalse Regering op initiatief van Waals minister Carlo Di Antonio een voorontwerp van decreet goedgekeurd voor de instelling van lage-emissiezones (ZEB's of zones de basses émissions) in Wallonië. Ze hanteert daarbij de volgende fasering:

Entrée en vigueur	Véhicules autorisés à circuler dans la ZBE / Catégories M1, M2, M3, N1, N2 et N3, immatriculés en BEL ou à l'étranger et présentant les caractéristiques suivantes
1 ^{er} janvier 2020	Véhicules diesel répondant au moins à la norme Euro IV ou 4 Véhicules à essence ou au gaz naturel répondant au moins à la norme Euro II ou 2.
1 ^{er} janvier 2022	Véhicules diesel répondant au moins à la norme Euro V ou 5 Véhicules à essence ou au gaz naturel répondant au moins à la norme Euro II ou 2.
1 ^{er} janvier 2025	Véhicules diesel répondant au moins à la norme Euro VI ou 6 Véhicules à essence ou au gaz naturel répondant au moins à la norme Euro III ou 3
1 ^{er} janvier 2028	Véhicules diesel répondant au moins à la norme Euro VI _d -Temp _s ou 6 _d -Temp _s ou à la norme Euro VI _d ou 6 _d . Véhicules à essence ou au gaz naturel répondant au moins à la norme Euro IV ou 4

Ook in Wallonië gaat het om een kaderdecreet en kunnen Waalse gemeenten beslissen om een lage-emissiezone in te voeren. De naleving wordt gecontroleerd aan de hand van vignetten.

Het is uitdrukkelijk de bedoeling om gefaseerd een verbod op de circulatie van dieselmotoren in te voeren. Dat wordt duidelijk gemaakt aan de hand van het onderstaande schema.

	<u>Véhicules diesel autorisés à la circulation</u> Catégorie M1 immatriculés en BEL ou à l'étranger et présentant les caractéristiques suivantes
A partir du 1 ^{er} janvier 2023	Véhicules équipés d'un moteur diesel EURO 2,3,4,5,6 et 6 _d TEMP
A partir du 1 ^{er} janvier 2024	Véhicules équipés d'un moteur diesel EURO 3,4,5,6 et 6 _d TEMP
A partir du 1 ^{er} janvier 2025	Véhicules équipés d'un moteur diesel EURO 4,5,6 et 6 _d TEMP
A partir du 1 ^{er} janvier 2026	Véhicules équipés d'un moteur diesel EURO 5,6 et 6 _d TEMP
A partir du 1 ^{er} janvier 2028	Véhicules équipés d'un moteur diesel EURO 6 et 6 _d TEMP
A partir du 1 ^{er} janvier 2030	Véhicules équipés d'un moteur diesel qui répond à l'euronorme VI _d ou 6 _d et à une euronorme supérieure (ces derniers pourront continuer à circuler).

Vanaf 1 januari 2030 zouden dus alleen de nieuwste dieselwagens met Euro-norm 6d, die ingaat vanaf 2021, toegelaten worden.

2. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Bij dit artikel is geen commentaar nodig.

Artikel 2

In het decreet van 27 november 2015 betreffende de lage-emissiezones is bepaald dat het Vlaamse Gewest een kader aangeeft dat de gemeenten al dan niet verder kunnen invullen. Alleen gemeenten kunnen dus een LEZ invoeren.

In dit voorstel van decreet wordt opgenomen dat de Vlaamse Regering bij een besluit een lage-emissiezone kan invoeren voor grotere delen van het Vlaamse Gewest, bijvoorbeeld voor stedelijke agglomeraties of voor een hele streek. Bij de invoering van de LEZ in de stad Antwerpen reageerden bestuurders van de randgemeenten al met de vraag om de LEZ uit te breiden. De colleges van de stad Antwerpen en van Mortsel beslisten vlak na de invoering van de LEZ op het grondgebied van de stad Antwerpen, om te laten onderzoeken of een uitbreiding van de LEZ zinvol is. Anderzijds kunnen ook lasten van de invoering van een LEZ afgewenteld worden op gemeenten aan de rand van die zone.

Als het over grotere LEZ's gaat, die zich over het grondgebied van verschillende gemeenten of zelfs provincies uitstrekken, is het logisch dat het Vlaamse Gewest zelf het initiatief neemt, althans voor de eigen gewestwegen. Voor de gemeentewegen wordt het initiatief aan de gemeentebesturen zelf overgelaten.

Het is van belang dat er een voldoende draagvlak is in de gemeenten. Vandaar dat de indieners van dit voorstel van decreet in het voorstel opnemen dat er bij een Vlaams initiatief ook altijd overleg moet zijn met de lokale besturen van de gemeenten en met de provincies. Gemeenten kunnen ook de beslissing nemen om gewestwegen op te nemen in hun LEZ. Dat kan omdat ze zich hoe dan ook moeten houden aan het kader dat op Vlaams niveau werd vastgelegd.

Ook autosnelwegen kunnen opgenomen worden in de LEZ. We verwijzen naar het voorbeeld van delen van de M1 en M4 die opgenomen zijn in de LEZ in Londen.

Op langere termijn kan het hele Vlaamse grondgebied afgebakend worden als LEZ. Zo kan ook duidelijker een eenheid in de regelgeving verkregen worden. Hoewel gemeenten die een LEZ invoeren, zich moeten houden aan het Vlaamse decreet betreffende lage-emissiezones, kunnen ze wel aparte afwijkingen toestaan. Zo dreigt een lappendeken te ontstaan van regels die gemeente per gemeente kunnen verschillen. De indieners van dit voorstel van decreet gaan ervan uit dat in fasen kan worden gewerkt. Daarbij voeren eerst grotere steden een LEZ in, vervolgens wordt een LEZ ingevoerd in grotere stadsgewesten (agglomeraties) en ten slotte wordt voor heel Vlaanderen een LEZ ingesteld. Daar zijn ook goede redenen voor, omdat de vervuiling door het verkeer zich ook in meer landelijke gebieden kan voordoen.

Artikel 3

Dit artikel wordt ook van toepassing gemaakt op het Vlaamse Gewest omdat volgens dit voorstel van wijzigingsdecreet ook het Vlaamse Gewest zelf initiatieven kan nemen om een LEZ in te voeren.

Artikel 4

Met dit artikel wordt een artikel 4/1 ingevoegd in het decreet van 27 november 2015 betreffende lage-emissiezones. Daarin wordt eerst bepaald dat het Vlaamse Gewest kiest voor een gefaseerde verstrenging van de voorwaarden om toegelaten te worden in een lage-emissiezone, in de geest van het oorspronkelijke decreet. Tussen 2020 en 2025 wordt wel een kwalitatieve sprong gemaakt. Door dat ruim op tijd aan te kondigen kan vermeden worden dat kopers van een nieuwe wagen zich nadien bekocht zouden voelen omdat ze die wagen minder kunnen gebruiken. Uit cijfers van de koepel van Europese autoconstructeurs ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) blijkt dat een Belg gemiddeld ongeveer 7,7 jaar met een wagen rijdt. Uit de statistieken van Febiac leren we dat in 2016 de gemiddelde leeftijd van een wagen in België 8 jaar en 10 maanden was. Dat betekent dat het te verantwoorden is om vandaag maatregelen aan te kondigen voor 2025 en 2028. Op die manier krijgen alle toekomstige automobilisten tijdig informatie over de ontwikkelingen die ze kunnen verwachten.

Hieronder staan enkele cijfers:

1° impact van het huidige Vlaamse decreet:

- minstens 6 procent van het Belgische wagenpark uit 2016 voldoet vandaag niet aan de normen om een LEZ binnen te mogen;
- vanaf 2020 gaat het om minstens 30 procent;
- vanaf 2025 is dat minstens 53 procent;

2° impact van het nieuwe decreet in de steden:

- tot 2025 wordt het Vlaamse kader gevolgd, daarna worden de regels stapsgewijs strenger;
- tegen 2025 zal minstens 80 procent van het wagenpark uit 2016 uit steden geweerd worden;
- tegen 2028 zal minstens 93 procent van het wagenpark uit 2016 uit steden geweerd worden;

3° impact van het nieuwe decreet in Vlaanderen:

- tot 2028 wordt het Vlaamse kader gevolgd, daarna worden de regels stapsgewijs strenger;
- tegen 2025 zal minstens 70 procent van het wagenpark uit 2016 uitgefaseerd worden;
- tegen 2028 zal minstens 80 procent van het wagenpark uit 2016 uitgefaseerd worden.

Belangrijk is dat met deze decreetswijziging nu ook een eindpunt wordt aangegeven. Uiteindelijk is het de bedoeling te evolueren van een lage-emissiezone naar een zero-emissiezone, dat is een zone waarin alleen nog zero-emissievoertuigen worden toegelaten, namelijk elektrische voertuigen en voertuigen op waterstof.

In dat kader is het ook te verantwoorden om de fasering van de situatie vandaag tot op dat eindpunt decretaal te verankeren. De structuur van de fasering die was uitgewerkt in het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones wordt overgenomen, maar tegelijk ook verstrengd voor alle motorvoertuigen van de categorie M en N als vermeld in artikel 1, §1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Tot die categorie behoren verschillende soorten van personenwagens en vrachtwagens.

Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen normen die worden ingevoerd voor kleinere lage-emissiezones (op het niveau van een gemeente, of van een deel van het grondgebied van het Vlaamse Gewest) en normen voor een echt grote LEZ die zou samenvallen met het hele Vlaamse Gewest. Voor de LEZ die samenvalt met het hele Vlaamse Gewest, wordt een langere periode gerekend om de eindnorm te

halen: die eindnorm valt samen met het moment waarop in heel Vlaanderen alleen nog zero-emissievoertuigen zouden worden toegelaten.

De indieners van dit voorstel van decreet hebben gekozen voor een uitfasering van dieselwagens op kortere termijn: tegen 2028 zouden dieselwagens niet meer toegelaten worden in lage-emissiezones in gemeenten of in delen van het Vlaamse grondgebied, zoals stedelijke agglomeraties. Tegen 2030 zou dat uitgebreid worden naar alle motorvoertuigen op fossiele brandstoffen, dus ook voor benzine-wagens en wagens op aardgas. Dan zouden alleen nog zero-emissievoertuigen toegelaten worden, waarbij vooralsnog alle opties worden opengehouden. Het gaat dan met name om:

- elektrische voertuigen;
- voertuigen die met elektrische voertuigen gelijkgesteld kunnen worden, zoals retro-elektrische voertuigen, dat zijn voertuigen met een klassieke verbrandingsmotor die omgebouwd zijn tot een elektrisch voertuig (via F2EC of Fossile to Electric Conversion);
- waterstofwagens (brandstofcelwagens op waterstof – dus ook geen brandstofcelwagens op benzine of methanol);
- wagens die gebruikmaken van de persluchtmotortechnologie (air cars).

Voor een LEZ die zou gelden voor heel Vlaanderen, worden die einddata opgeschoven tot respectievelijk 2030 en 2035.

Met die fasering staat dit voorstel van decreet op één lijn met maatregelen die al in verschillende steden aangekondigd werden, bijvoorbeeld de aankondiging van een dieselban in de centra van Parijs, Rome, Madrid, Athene en Mexico voor de periode 2024-2025.

Bovendien lopen de indieners van dit voorstel van decreet vooruit op maatregelen die ook Europees aangekondigd werden. De Europese Commissie wil in 2050 alle wagens op fossiele brandstoffen uit de Europese steden weren. In 2030 moet het gebruik ervan in stedelijke gebieden zijn gehalveerd, zoals onder meer is opgenomen in de White Paper 'Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system' van 2011.

In dit voorstel van decreet is ook de mogelijkheid opgenomen om de uitfasering van vervuilende voertuigen sneller uit te voeren dan de fasering die werd voorgesteld in de resolutie betreffende een sterk Vlaams klimaatbeleid, aangenomen in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement op 23 november 2016. Daarin werd ook een verbod op motorvoertuigen met verbrandingsmotor gepland tegen 2050. Volgens die resolutie zou tegen 2030 de helft van de auto's op het grondgebied elektrisch rijden. In 2035 zou de verkoop van modellen met een benzine- of dieselmotor verboden moeten zijn. De resolutie werd vooral geschreven met het oog op een versterking van het klimaatbeleid. Als er ook rekening wordt gehouden met tal van andere verkeerspolluenten die directer gevaar opleveren voor de gezondheid, zeker van kwetsbare groepen in de samenleving, is een aanscherping van de fasering verantwoord. In de geest van de Europese Commissie komen daarbij in eerste instantie de steden en stedelijke gebieden aan bod.

Artikel 5

Met dit artikel wordt een artikel 4/2 ingevoegd in het decreet van 27 november 2015 betreffende lage-emissiezones.

Naar het voorbeeld van de stad Amsterdam voert dit voorstel van decreet ook een lage-emissiezone in voor brom- en snorfietsen met een tweetakt- of viertaktmotor. Daarbij wordt ook weer een onderscheid gemaakt tussen een LEZ voor steden of delen van het Vlaamse Gewest, en een LEZ die ingesteld wordt voor het volle-

dige grondgebied van het Vlaamse Gewest. De logica van de Amsterdamse regel wordt bovendien doorgetrokken naar zero-emissiebrommers en -scooters vanaf 2030 voor steden of delen van het Vlaamse Gewest en vanaf 2035 voor het hele Vlaamse Gewest.

Concreet ziet de timing voor brom- en snorfietsen er als volgt uit:

- vanaf 1 januari 2025: in een stedelijke of regionale LEZ worden alleen nog brom- en snorfietsen toegelaten vanaf de Euro 4-norm;
- vanaf 1 januari 2028: in een stedelijke of regionale LEZ worden alleen nog brom- en snorfietsen toegelaten vanaf de Euro 5-norm, en in een LEZ die het hele Vlaamse Gewest beslaat vanaf de Euro 4-norm;
- vanaf 1 januari 2030: in een stedelijke of regionale LEZ worden alleen nog elektrische brom- en snorfietsen toegelaten. In een LEZ die het hele Vlaamse Gewest beslaat, worden niet-elektrische brom- en snorfietsen alleen nog toegelaten vanaf de Euro 5-norm;
- vanaf 1 januari 2035: in een LEZ die het hele Vlaamse Gewest beslaat, zijn alleen nog elektrische brom- en snorfietsen toegelaten.

Artikel 6

In dit artikel wordt voorgesteld om in het decreet van 27 november 2015 betreffende lage-emissiezones een artikel 4/3 in te voegen. In dat artikel wordt de toelating van motorvoertuigen met dieselmotor in de lage-emissiezones vanaf 1 januari 2020 afhankelijk gemaakt van een controle van de reële uitstoot van het voertuig in normale verkeersomstandigheden, dus via een test van de 'Real-Driving Emissions'. Voor de indieners van dit voorstel van decreet is dat het logische gevolg van dieselgate, waarbij de installatie van sjoemelsoftware in dieselwagens aan het licht kwam, en meer algemeen de vaststelling dat al jaren de gemeten uitstoot in labo-omstandigheden ver onder de reële uitstoot ligt van dieselwagens op de weg. Daardoor konden onze luchtkwaliteitsnormen op grote schaal worden ontweken, met alle gevolgen van dien voor de gezondheid van veel burgers. Dit artikel betekent ook een concrete omzetting van de Europese RDE-regelgeving, die sinds 2015 tot stand kwam via vier opeenvolgende pakketten. De Vlaamse Regering kan nog kiezen hoe ze die bepaling in de praktijk brengt. De indieners van dit voorstel van decreet gaan ervan uit dat daarbij ook de (financiële) verantwoordelijkheid van de betrokken autoconstructeurs eindelijk voluit zal worden aangesproken.

Artikel 7

In dit artikel wordt voorgesteld om in het decreet van 27 november 2015 betreffende lage-emissiezones een artikel 4/4 in te voegen. In dat artikel wordt aan gemeenten of aan het Vlaamse Gewest de mogelijkheid geboden om binnen lage-emissiezones tijdelijk ook extra maatregelen te nemen, bijvoorbeeld bij (verwachte) pollutiepieken. Ook die mogelijkheid bestaat al in verschillende landen, bijvoorbeeld in Franse steden, de zogenaamde zones de protection de l'air (ZPA), die alleen van kracht zijn bij vervuilingsspieken of bij slecht weer. Het zou dan vooral moeten gaan om positieve maatregelen zoals het aanmoedigen van openbaar vervoer via een tijdelijk gratis tarief. Er kan worden opgeroepen om minder met de wagen te rijden, zoals nu ook al gebeurt bij overschrijdingen van de waarschuingswaarden voor fijnstof of ozon. Er kunnen ook snelheidslimieten ingevoerd worden, zoals nu al gebeurt bij het overschrijden van de grenswaarde voor fijnstof.

Artikel 8 en 9

Artikel 8 en 9 maken artikel 5, eerste lid, en artikel 8, §1, van het decreet van 27 november 2015 betreffende lage-emissiezones ook van toepassing voor het Vlaamse Gewest.

Artikel 10

In dit artikel wordt voorgesteld een nieuw artikel 13/1 op te nemen in het decreet van 27 november 2015 betreffende lage-emissiezones. Daarin wordt bepaald dat de Vlaamse Regering overleg pleegt met de andere gewesten over de invoering van lage-emissiezones met het oog op de totstandkoming van uniforme regelgevingen ter zake. Nu is bijvoorbeeld de regelgeving in het Vlaamse en het Brusselse Gewest verschillend. Uiteraard kan dat geen beletsel zijn voor elk gewest om autonoom de noodzakelijke beslissingen te nemen. Het mag evenmin een voorwendsel zijn voor het Vlaamse Gewest om zwakkere normen of een langere fasering te aanvaarden. Maar uniformiteit van normering bereiken via overleg, is een daad van goed bestuur. Er zou bijvoorbeeld kunnen worden gestreefd naar een uniforme regeling voor een ruimere metropolitane regio rond Brussel.

Artikel 11

In dit artikel wordt voorgesteld een nieuw artikel 13/2 op te nemen in het decreet van 27 november 2015 betreffende lage-emissiezones.

In artikel 3, 3°, van het uitvoeringsbesluit bij het oorspronkelijke decreet was al opgenomen dat de gemeente rekening kan houden met inwoners van een LEZ met een beperkte financiële draagkracht, vooral mensen die recht hebben op een verhoogde tegemoetkoming. Dat wordt in dit nieuwe artikel als regel gesteld. Bovendien wordt gesteld dat de gemeente of de Vlaamse Regering zorgt voor alternatieve mobiliteitsoplossingen voor alle inwoners van de LEZ die, na de invoering van die LEZ of na de invoering van een strengere fase van de LEZ, niet of niet meer beschikken over een voertuig dat in de LEZ wordt toegelaten.

Een inspiratiebron voor dit artikel vormen de maatregelen die de stad Gent heeft genomen bij de invoering van de LEZ. Concreet komt het neer op de volgende maatregelen:

1° voor particulieren:

- terugbetaling van een abonnement op het openbaar vervoer en/of subsidie voor een elektrische twee-, drie-, of vierwieler (licht elektrisch voertuig) bij het schrappen van een nummerplaat in het gezin;
- terugbetaling van het inschrijvingsgeld voor autodelen;
- subsidie voor elektrische deelwagens;
- slooppremie voor voertuigen die niet meer toegelaten worden in de LEZ en die op milieuverantwoorde wijze gesloopt worden;
- premie voor de ombouw van gewone wagens naar elektrische wagens (F2EC);

2° voor rechtspersonen en zelfstandigen:

- subsidie voor publieke laadpalen voor elektrische wagens;
- subsidie voor een elektrische twee- of driewieler bij het slopen van een bromfiets;
- subsidie voor elektrische taxi's;
- subsidie voor elektrische deelwagens.

Bij de invoering van lage-emissiezones op initiatief van een of meer gemeenten is het raadzaam dat de Vlaamse Regering mee zorgt voor sociaal flankerende maatregelen. Bij de invoering van een lage-emissiezone voor heel Vlaanderen zal zeker voldoende aandacht moeten gaan naar garanties voor het recht op mobiliteit in meer landelijke gebieden.

Elisabeth MEULEMAN
Wouter VANBESIEN
Ingrid PIRA
Björn RZOSKA
Johan DANEN

VOORSTEL VAN DECREET

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In artikel 3 van het decreet van 27 november 2015 betreffende lage-emissiezones worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2 wordt vóór het eerste lid een lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“De Vlaamse Regering kan na overleg met de betrokken gemeenten en provincies bij een besluit een lage-emissiezone invoeren op de gewestwegen op een deel van het grondgebied van het Vlaamse Gewest of op alle gewestwegen op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.”;

2° in het bestaande lid, dat het tweede lid wordt, wordt de zinsnede “, met uitzondering van de autosnelwegen” opgeheven.

Art. 3. In artikel 4 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, worden tussen het woord “bij” en de woorden “een gemeente” de woorden “het Vlaamse Gewest of” ingevoegd;

2° in paragraaf 2, eerste lid, worden tussen het woord “onderwerpt” en de woorden “de gemeente” de woorden “het Vlaamse Gewest of” ingevoegd.

Art. 4. In hetzelfde decreet wordt een artikel 4/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 4/1. Het Vlaamse Gewest voert een gefaseerde verstrenging in van de normen voor de voertuigen die in een LEZ worden toegelaten. Na verloop van tijd gaat het om zero-emissiezones waarin alleen nog voertuigen met een zero-uitstoot toegelaten worden.

Motorvoertuigen die behoren tot de categorie T, vermeld in artikel 1, §1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, worden niet in een LEZ toegelaten. Voor motorvoertuigen die behoren tot de categorie M of N, vermeld in artikel 1, §1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, gelden de volgende voorwaarden:

1° in de gemeenten of in delen van het grondgebied van het Vlaamse Gewest:

a) vanaf 1 januari 2025 worden alleen nog de volgende motorvoertuigen in een LEZ toegelaten:

- 1) motorvoertuigen waarvan de dieselmotor ten minste voldoet aan de Euro 6d-norm;
- 2) motorvoertuigen waarvan de benzine- of aardgasmotor ten minste voldoet aan de Euro 5-norm;

b) vanaf 1 januari 2028:

- 1) motorvoertuigen met een dieselmotor worden niet meer in een LEZ toegelaten;
- 2) alleen motorvoertuigen waarvan de benzine- of aardgasmotor ten minste voldoet aan de Euro 6-norm, worden nog in een LEZ toegelaten;

c) vanaf 1 januari 2030: alleen motorvoertuigen met een elektrische aandrijving of een waterstofaandrijving worden nog in een LEZ toegelaten;

2° in het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest:

- a) vanaf 1 januari 2025: alleen de volgende motorvoertuigen worden nog in een LEZ toegelaten:
 - 1) motorvoertuigen waarvan de dieselmotor ten minste voldoet aan de Euro 6-norm;
 - 2) motorvoertuigen waarvan de benzine- of aardgasmotor ten minste voldoet aan de Euro 4-norm;
- b) vanaf 1 januari 2028: alleen de volgende motorvoertuigen worden nog in een LEZ toegelaten:
 - 1) motorvoertuigen waarvan de dieselmotor ten minste voldoet aan de Euro 6d-norm;
 - 2) motorvoertuigen waarvan de benzine- of aardgasmotor ten minste voldoet aan de Euro 5-norm;
- c) vanaf 1 januari 2030:
 - 1) motorvoertuigen met een dieselmotor worden niet meer in een LEZ toegelaten;
 - 2) alleen motorvoertuigen waarvan de benzine- of aardgasmotor ten minste voldoet aan de Euro 6-norm, worden nog in een LEZ toegelaten;
- d) vanaf 1 januari 2035: alleen motorvoertuigen met een elektrische aandrijving of een waterstofaandrijving worden nog in een LEZ toegelaten.”.

Art. 5. In hetzelfde decreet wordt een artikel 4/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 4/2. Voor brom- en snorfietsen met een tweetakt- of een viertaktmotor gelden de volgende regels:

- 1° in de gemeenten of in delen van het Vlaamse Gewest worden alleen nog de volgende brom- en snorfietsen in een LEZ toegelaten:
 - a) vanaf 1 januari 2025: brom- en snorfietsen die voldoen aan de Euro 4-norm;
 - b) vanaf 1 januari 2028: brom- en snorfietsen die voldoen aan de Euro 5-norm;
 - c) vanaf 1 januari 2030: elektrische brom- en snorfietsen;
- 2° in het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest worden alleen nog de volgende brom- en snorfietsen in een LEZ toegelaten:
 - a) vanaf 1 januari 2028: brom- en snorfietsen die voldoen aan de Euro 4-norm;
 - b) vanaf 1 januari 2030: brom- en snorfietsen die voldoen aan de Euro 5-norm;
 - c) vanaf 1 januari 2035: elektrische brom- en snorfietsen.”.

Art. 6. In hetzelfde decreet wordt een artikel 4/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 4/3. De toelating van voertuigen met dieselmotor in een LEZ wordt vanaf 1 januari 2020 toegekend op basis van de controle van de reële uitstoot van het voertuig in normale verkeersomstandigheden: de ‘Real-Driving Emissions’ van het voertuig.

De Vlaamse Regering bepaalt de wijze waarop de reële uitstoot van voertuigen met een dieselmotor in normale verkeersomstandigheden gecontroleerd wordt.”.

Art. 7. In hetzelfde decreet wordt een artikel 4/4 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 4/4. Bij het overschrijden van pollutiepieken kan de Vlaamse Regering of de gemeente tijdelijk extra maatregelen nemen om de gezondheid van burgers te beschermen.”.

Art. 8. In artikel 5, eerste lid, van hetzelfde decreet worden tussen het woord “door” en de woorden “de gemeente” de woorden “het Vlaamse Gewest of” ingevoegd.

Art. 9. In artikel 8, §1, van hetzelfde decreet worden de woorden “De gemeente” vervangen door de woorden “Het Vlaamse Gewest of de gemeente”.

Art. 10. In hetzelfde decreet wordt een artikel 13/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 13/1. De Vlaamse Regering overlegt met de andere gewesten over de invoering van LEZ’s, met het oog op de totstandkoming van uniforme regelgevingen.”.

Art. 11. In hetzelfde decreet wordt een artikel 13/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 13/2 De Vlaamse Regering of de gemeente neemt maatregelen om een alternatieve mobiliteitsoplossing te bieden aan personen van wie het voertuig niet (meer) wordt toegelaten in een LEZ.”.

Art. 12. Dit decreet treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Elisabeth MEULEMAN
Wouter VANBESIEN
Ingrid PIRA
Björn RZOSKA
Johan DANEN