

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 188

van **TINNE ROMBOUTS**

datum: 11 december 2019

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Lage-emissiezones (LEZ's) - Harmonisering

Lage-emissiezones zijn afgebakende gebieden waarin bepaalde voertuigen niet binnen mogen, of slechts onder bepaalde voorwaarden, omdat ze te veel schadelijke stoffen uitstoten. Een LEZ wordt altijd afgebakend met speciale verkeersborden, en is 7 dagen op 7 en 24 uur per dag van toepassing. De eerste LEZ werd in 2017 in Antwerpen ingevoerd en vanaf 2020 zal ook Gent een zone inrichten. Daarnaast hebben andere steden en gemeenten (Mechelen en Willebroek) ook al hun intenties tot de invoering van een LEZ uitgesproken.

Het algemeen kader rond de lage-emissiezones wordt bepaald door het decreet betreffende lage-emissiezones van 2015 en het besluit van de Vlaamse Regering betreffende lage-emissiezones van 2016, maar steden en gemeenten bepalen zelf of zij voertuigen van de categorie 'geen toegang of toegang onder voorwaarden' verbieden in hun LEZ of toelaten onder voorwaarden (bijvoorbeeld tegen betaling). De lokale voorwaarden moeten strenger zijn voor voertuigen met een lagere euronorm.

Daarnaast verschillen de regels van gewest tot gewest. Een personenwagen met een Euro 4-dieselmotor bijvoorbeeld mag op 1 januari 2020 nog zonder problemen de LEZ van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest binnen, maar moet betalen om de LEZ's in Vlaanderen (Antwerpen en Gent) binnen te rijden.

Binnen België en zelfs binnen Vlaamse steden en gemeenten kunnen dus andere regels gelden voor de toegang tot een LEZ. Dit roept veel weerstand op en er is vraag naar harmonisering.

1. Zal de minister een voorstel tot harmonisering doen zodat de LEZ's die ingevoerd zijn en worden in steden en gemeenten (Antwerpen, Gent, Mechelen en Willebroek) dezelfde uniforme toegangsregels hanteren? Zal er nog een voorstel volgen vooraleer nieuwe LEZ's worden goedgekeurd?
2. Zal de minister overleg plegen met de andere gewesten om binnen België toch al op zijn minst uniforme toelatingscriteria toe te passen? Zal zij verder ook naar Europa een duidelijke boodschap brengen rond harmonisering en uniformisering?
3. Ziet de minister alternatieve mogelijkheden voor harmonisering? Bijvoorbeeld steden of gemeenten die een LEZ instellen, moeten een gelijkaardig aanbod aan alternatieven kunnen vooropstellen zodat de automobilist overal weet welke mogelijkheden ter beschikking zijn? Welke parallellen kunnen bijvoorbeeld zo reeds getrokken worden tussen Antwerpen en Gent?

4. Wie voert controle uit op het ter beschikking staan van de aangemelde alternatieven en welke handhavingsinstrumenten staan hiervoor ter beschikking?
5. Is er ook controle of de aangemelde alternatieven in de praktijk effectief voldoende sluitend zijn, zodat geen 'vervoersarmoede' wordt gecreëerd? Op welke wijze wordt dit opgevolgd en wie heeft hierin de verantwoordelijkheid?
6. In de media verschenen enkele berichten rond plannen om fietsparkings en stationparkings betalend te maken. Dit staat lijnrecht tegenover de alternatieven voor een LEZ.

Wat is de beleidsvisie van de minister ter zake en welke acties zal zij hieromtrent ondernemen?

ANTWOORD

op vraag nr. 188 van 11 december 2019

van **TINNE ROMBOUTS**

Ik geef u graag enige toelichting bij de totstandkoming van het initieel decreet en besluit. Het advies van de Raad Van State rond het verkeersbord (een federale bevoegdheid) maakte duidelijk dat de toegangsvoorwaarden tot de bevoegdheid van elk gewest behoren omdat het doel van een LEZ het verbeteren van de luchtkwaliteit is, een gewestelijke milieubevoegdheid. Vlaanderen was het eerste gewest dat haar voorwaarden bepaalde. Bij de totstandkoming van de Brusselse wetgeving lagen de Vlaamse voorwaarden vast en is er overleg geweest zodat naar een maximale afstemming kon gestreefd worden. De eindbeslissing lag bij het bevoegde Brusselse Gewest. Het instellen van een LEZ is één van de meest effectieve maatregelen op lokaal niveau om de gezondheidsimpact van luchtverontreiniging door verkeer te reduceren. Het is de lokale overheid die in Vlaanderen beslist om al dan niet een LEZ in te voeren. Met het decreet en uitvoeringsbesluit werd er naar gestreefd dat de invoering van LEZ's in Vlaanderen op een zo uniform mogelijke wijze gebeurt, waarbij overal dezelfde algemene toegangscriteria gelden, op een gelijkaardige manier wordt gecontroleerd of de voertuigen aan de toegangscriteria voldoen, ... Een eenduidige aanpak vermijdt onduidelijke situaties voor bewoners, bedrijven en bezoekers en beperkt de administratieve lasten voor deze doelgroepen. Er werd daarnaast ook rekening gehouden met de eigenheid en (fiscale) autonomie van elke gemeente.

Daarom werd maatwerk binnen dit uniforme kader mogelijk gemaakt. Concreet betekent dit het volgende:

- De Vlaamse Regering bepaalt in het uitvoeringsbesluit de gevallen waarin de toegang tot een LEZ steeds toegelaten is. De gemeenten kunnen aan deze voertuigen geen bijkomende toegangsvoorwaarden opleggen.
- De Vlaamse Regering nam bepalingen op rond de handhaving. Het toepassen van en het toezicht op de LEZ-reglementering moet hoofdzakelijk via automatische of manuele nummerplaatcontrole verlopen. Wel wordt de mogelijkheid voor handhaving via bijvoorbeeld controle van de voertuigdocumenten opengelaten omdat dit relevant kan zijn voor buitenlandse voertuigen. Er is geopteerd voor nummerplaatcontrole omdat dit sneller en effectiever is dan toezicht via een stickersysteem zoals in Duitsland. Het is bovendien goedkoper voor de gebruiker, enkel de vervuiler betaalt en fraude is moeilijker.
- De vrijstellingen werden door de Vlaamse Regering vastgelegd.
- Voor de voertuigen die niet zijn toegelaten, onderwerpt de gemeente de toegang aan een verbod of aan voorwaarden die het gebruik van de LEZ door die voertuigen afremmen. Wanneer de gemeente een lage-emissiezone invoert, dan is zij dus gehouden om voor alle motorvoertuigen waarvoor de Vlaamse Regering geen toegang heeft voorzien, een toelatingsbeleid te voeren dat het betreden door deze voertuigen van de lage-emissiezone afremt. Het is dus niet zo dat de lokale overheid kan beslissen die zomaar toe te laten. Bovendien werden er ook voorwaarden gekoppeld aan het lokale maatwerk. Als de lokale overheid de mogelijkheid voorziet om bepaalde voertuigen toch toe te laten, dan moeten de toegangsvoorwaarden worden gedifferentieerd in functie van de emissie van de voertuigen, waarbij voertuigen met hogere emissies aan strengere voorwaarden worden onderworpen zodat het gebruik van die voertuigen in de LEZ wordt afgeremd.

Er is met andere woorden een evenwicht gezocht tussen effectiviteit, uniformiteit en lokale autonomie voor de gemeente die beslist een LEZ in te voeren. Bovendien zien we in praktijk dat er geen verschillen zijn in de voorwaarden die door Gent en Antwerpen worden opgelegd aan de voertuigen die onder voorwaarden worden toegelaten. Er zit wel een klein verschil op de gehanteerde tarieven, maar er is geen verschil in de voertuigcategorieën. Hoewel dus de indruk ontstaat dat er een wirwar van regels rond LEZ bestaat, is dit in de praktijk niet correct. De verschillen tussen Brussel en Vlaanderen zijn het gevolg van de Belgische staatstructuur. Binnen Vlaanderen werd een maximale uniformiteit nagestreefd met behoud van de lokale autonomie. We zien in de praktijk dat de bestaande LEZ's in Vlaanderen (Antwerpen en Gent) dezelfde toegangscriteria hanteren. Ik zie dan ook geen reden om momenteel het decreet of besluit aan te passen omwille van uniformiteit.

Zoals hierboven toegelicht, is het wettelijk kader op gewestelijk niveau uitgewerkt. Hoe andere gewesten er mee omgaan, is dus hun bevoegdheid. Er is op administratief niveau overleg en kennisuitwisseling tussen de gewesten geweest maar uiteindelijk heeft het Brussels Hoofdstedelijk gewest autonoom beslist op welke manier ze de maatregel vorm gaf. Aan de invoering in Vlaanderen is uitgebreid studiewerk en overleg vooraf gegaan. De invoering van de LEZ in Brussel gaf geen aanleiding om de Vlaamse regels te herzien. Op Europees niveau is dit hetzelfde. De problematiek is niet in elke lidstaat dezelfde. Daarom zal in de ene lidstaat de focus op zwaar vervoer liggen, in de andere op licht vervoer, en is het ook logisch dat ook binnen licht vervoer er verschillen bestaan. Wij dringen bij de Europese autoriteiten wel aan op een Europese databank met voertuiggegevens en betere mogelijkheden om buitenlandse voertuigen te sanctioneren.

Het LEZ decreet en besluit bevat bepalingen rond toegang van voertuigen. Er is hierbij rekening gehouden met sociale aspecten gekoppeld aan het toegangsbeleid met bepaalde voertuigen. Bovendien blijkt dat sociaal zwakkere personen vaak op de meest vervuilde locaties wonen, terwijl ze zelf niet altijd over een auto beschikken. Zij zullen dus het meeste baat hebben bij deze maatregel. Uw vragen 3 tot en met 6 gaan veel breder dan het invoeren van een LEZ. Ik verwijs u hiervoor graag door naar de bevoegde minister Lydia Peeters. Een strikte koppeling aan LEZ lijkt me hier niet opportuun omdat ook hier lokaal maatwerk en lokale autonomie belangrijk zijn. In de ene stad kan bv meer op fiets worden ingezet, in de andere op openbaar vervoer.