

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 858
van **STEPHANIE D'HOSE**
datum: 10 juli 2020

aan **ZUHAL DEMIR**

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

Lage-emissiezones (LEZ's) in Vlaanderen - Uniform kader

In Vlaanderen zijn er vandaag twee lage-emissiezones (LEZ's), in Antwerpen en Gent. In deze afgebakende zones mogen bepaalde voertuigen niet binnenrijden of enkel onder bepaalde voorwaarden. Deze LEZ's werden ingesteld met het oog op het verbeteren van de luchtkwaliteit.

De Vlaamse Regering heeft via het LEZ-decreet van 2015 het kader gecreëerd voor de invoering van LEZ's in Vlaanderen. Via het besluit van de Vlaamse Regering van 2016 zijn er op het vlak van toelatingsvoorwaarden extra bepalingen mogelijk gemaakt waardoor men toegang kan verkrijgen tot een LEZ. Op die manier kunnen lokale besturen zelf nog extra modaliteiten vastleggen.

Zo kan een stad zelf bepalen of voertuigen van de categorie "geen toegang of toegang onder voorwaarden" verboden zijn in hun LEZ's of toegelaten zijn onder voorwaarden (bv. tegen betaling). Het is op basis daarvan dat Antwerpen en Gent er bijvoorbeeld voor gekozen hebben een uitzondering in te voeren voor voertuigen ouder dan 40 jaar die dus wel nog toegelaten zijn in de LEZ's, weliswaar mits betaling.

Het overgrote deel van de regels en voorwaarden voor de LEZ's in Antwerpen en Gent zijn dezelfde. Er zijn wel verschillen op het vlak van de gehanteerde tarieven van dag-, maand- en jaarpassen. Ook op het vlak van het aanpakken van voertuigen met een buitenlandse nummerplaat zijn er verschillen. Grotere verschillen zijn er met de LEZ's in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waar andere toegangscriteria voor de voertuigen gelden. Daar mag bijvoorbeeld iedere oldtimer ook, onder een O-plaat, die ouder is dan 30 jaar de LEZ's binnenrijden, wat niet zo is in de Vlaamse LEZ's.

Het Regeerakkoord 2019-2024 stelt het volgende: "We zorgen voor een uniform kader voor steden en gemeenten die kiezen voor een lage-emissiezone. Voor old-timers [sic] voorzien we een definitieve en uniforme oplossing."

In het Vlaams Parlement heeft de minister de afgelopen maanden gewezen op de evaluatie die zij heeft besteld inzake de bestaande LEZ's om te bekijken of er bijstellingen nodig zijn.

1. Wanneer mogen we deze evaluatiestudie betreft de Vlaamse LEZ's verwachten? Is het mogelijk deze na oplevering zo snel mogelijk met het parlement te delen? Indien deze al zou opgeleverd zijn bij de diensten, wat zijn de voornaamste resultaten?
2. Acht de minister het nodig om tot een meer uniform LEZ-kader voor Vlaamse steden en gemeenten te komen? Welke aanpassingen zijn daarvoor nodig?

3. Hoe kan de aanpak van voertuigen met buitenlandse nummerplaten beter op elkaar afgestemd worden? Hoe verloopt het overleg met onze buurlanden voor de uitwisseling van informatie daaromtrent? Wat is de stand van zaken inzake de oprichting van een Europese databank om ook buitenlandse voertuigen te kunnen sanctioneren?
4. Op welke manier kan een betere overeenstemming met de LEZ's in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest verkregen worden?
5. Welke definitieve en uniforme oplossing denkt de minister te kunnen uitwerken voor oldtimers? Wat is daarbij de stand van zaken?
6. Welke steden hebben nog plannen voor het invoeren van een LEZ in de komende jaren?

ANTWOORD

op vraag nr. 858 van 10 juli 2020

van **STEFANIE D'HOSE**

1. De evaluatiestudie, waarin de sociale impact en de impact van de lage-emissiezones op het wagenpark en op de luchtkwaliteit worden onderzocht, zal in het najaar afgerond zijn. Deze studie zal na oplevering zo snel mogelijk aan het parlement worden bezorgd.
2. Het bestaande kader is volgens mij evenwichtig. Het creëert voldoende uniformiteit op Vlaams niveau maar biedt de steden ook mogelijkheden om hun flankerend beleid aan te passen aan de lokale context en prioriteiten. Aangezien de verschillen in aanpak door de steden marginaal zijn zie ik ook geen redenen om de lokale mogelijkheden tot maatwerk in te perken.
3. Zoals toegelicht [in de commissie van 11 februari](#) ijvert Vlaanderen al geruime tijd voor een Europees kader dat gegevensuitwisseling tussen de lidstaten toelaat in kader van de lage-emissiezones. De oprichting van een nieuwe Europese databank is daartoe niet nodig. Op dit moment worden immers al, via de EUCARIS-webservices, gegevens tussen de lidstaten uitgewisseld (bijvoorbeeld voor snelheidsovertredingen). Wat ontbreekt, is een wettelijk kader voor gegevensuitwisseling in functie van het toezicht op en de handhaving van lage-emissiezones. Recent werd een BENELUX-werkgroep opgericht die zich specifiek over dit probleem buigt. Deze werkgroep heeft het probleem al meermaals met de Europese administratieve diensten besproken en heeft ook een politieke verklaring voorbereid, die de politieke druk op Europa moet verhogen om zo snel mogelijk een oplossing voor deze problematiek uit te werken. Deze politieke verklaring zal dit najaar door de politieke vertegenwoordigers van alle BENELUX-landen worden ondertekend en worden overhandigd aan de Europese Commissie. Ondertussen zijn binnen de BENELUX afspraken gemaakt om met Nederland en Luxemburg voertuiggegevens uit te wisselen zodat Nederlandse en Luxemburgse bezoekers hun voertuig niet meer zullen moeten registreren om de lage-emissiezones van Antwerpen en Gent te kunnen binnenrijden. Daartoe moet echter eerst het ratificatieproces van het EUCARIS-protocol zijn afgerond. Door het uitblijven van een Federale Regering is dit proces vertraagd. Zodra het EUCARIS-protocol door de Federale Regering is geratificeerd en alle noodzakelijke Federale regelgeving definitief is goedgekeurd zullen de Nederlandse en Luxemburgse voertuiggegevens via de Vlaamse LEZ-databank ter beschikking worden gesteld aan de steden. In afwachting daarvan gebruiken zowel Antwerpen als Gent de open data van Nederland waardoor Nederlanders in beide steden hun voertuig niet meer moeten registreren. Dit verschil in aanpak is dus recent weggewerkt.
4. Bij elke evaluatie, voorafgaand aan een aanpassing van de regelgeving, wordt ook de Brusselse Regelgeving mee onderzocht. In 2019 werd bij de aanpassing van het besluit bv. de vrijstelling voor geïntegreerde rolstoelsystemen op de Brusselse regelgeving afgestemd. Ook omgekeerd stemt de Brusselse Regering haar regelgeving zo goed mogelijk af op die van Vlaanderen. Toch is het onvermijdelijk dat er verschillen blijven bestaan. De lokale context is in Brussel immers verschillend van die van Vlaanderen. Zo is de Brusselse lage-emissiezone niet van toepassing op zware vrachtwagens omdat die voertuigen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op alle wegen een kilometerheffing moeten betalen, wat niet het geval is in Vlaanderen. Naast de regelgeving proberen we ook de gegevensuitwisseling op elkaar af te

stemmen. Het is de bedoeling om in de toekomst de registraties van uitzonderingen voor personen met een handicap, waarvoor in beide gewesten dezelfde voorwaarden gelden, onderling uit te wisselen. Op dit moment is dit omwille van privacy redenen nog niet mogelijk omdat de geregistreerde vrijstellingen in de Vlaamse databank anoniem worden bewaard terwijl dit in de Brusselse databank nog niet het geval is.

5. Mijn administratie heeft na overleg met de sector en de steden een voorstel uitgewerkt. Dit voorstel zal dit najaar politiek worden afgetoetst, op het ogenblik dat alle noden tot aanpassing van de regelgeving in kaart zijn gebracht. Daartoe wachten we o.a. het evaluatieonderzoek van de impact van de lage-emissiezones af.
6. Er zijn ons geen steden bekend die plannen hebben om in de komende jaren een lage-emissiezone in te voeren.