

## OPSCHRIFT

**Vergadering van:** 9 februari 2015

**Nummer:** 2015\_MC\_00008

**Onderwerp:**  
**Eventuele milieuzone in Gent. - Karlijn Deene**

**Raadslid(-leden):**  
Karlijn Deene - N-VA

**Bevoegd:**  
Tine Heyse

---

## OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

**Toelichting:**

.

**Vraag:**

In het bestuursakkoord staat dat Gent bereid is de invoering van een milieuzone te onderzoeken. Ook in de beleidsnota milieu lezen we dat de Stad Gent een onderzoek zal voeren naar de haalbaarheid van dergelijke zone waar oudere wagens met dieselmotoren niet toegelaten zijn.

Grote struikelblok voor de invoering van een lage emissie zone was tot nu toe de kostprijs voor de camerabewaking die nodig is om dergelijke zone efficiënt te handhaven. Vlaams minister voor Natuur en Omgeving Joke Schauvliege (CD&V) verklaarde onlangs dat ze meer mogelijkheden ziet voor de handhaving van milieuzones in steden dan enkel camerabewaking.

Wat heeft het onderzoek dat de Stad Gent voert naar de haalbaarheid van een milieuzone tot nu toe opgeleverd?

Is er ondertussen meer duidelijkheid over wat de alternatieven voor camerabewaking zijn?

Welk gebied wil de schepen in dergelijke zone opnemen?

Schepen Watteuw suggereerde een systeem waarbij de parkeertarieven zouden afhangen van de uitstoot van de auto, wordt ook dit verder onderzocht?

Tegen wanneer verwacht u dat het onderzoek zal afgerond zijn en dat het schepencollege hierover een definitieve beslissing zal nemen?

---

## ANTWOORD

**10 februari 2015**

- De invoering van een lage emissiezone is zeker nog een optie in Gent. Voor ons is dergelijke zone aanvullend op de keuze voor een autoluwe stad. Maar ook in een autoluwere stad kan de invoering van een milieuzone zeker op vlak van 'roet'/black carbon een meerwaarde zijn.

(Voor fijn stof zou het minder bijdragen).

- Tot voor kort was er een groot obstakel om de invoering van LEZ in Gent echt te kunnen overwegen. Op basis van de eerste berichten over het Vlaams kader werd er vanuit gegaan dat de handhaving van milieuzones enkel zou kunnen op basis van camerabewaking. Nu voor de stad Gent zou dit gepaard gaan met een investering van minstens 60 000 tot meer dan 3 miljoen euro (van uitgaan dat er ongeveer tussen de 20 en 82 locaties nodig zou zijn (naargelang grootte milieuzone). En daar zijn de onderhoudskosten nog niet bij. Vandaar dat we verschillende keren minister Schauvliege en haar kabinet hebben gecontacteerd met de boodschap om qua handhaving ook andere methodes toe te laten. Onze laatste brief hieromtrent dateert van november. Op zich kregen we daar rechtstreeks geen antwoord op, maar eind december heeft het kabinet Schauvliege ons wel de teksten van het reglementair kader, het goedgekeurde voorontwerp van decreet en uitvoeringsbesluit bezorgd dat de invoering van een LEZ moet regelen.
- Het goede nieuws is dat uit die teksten blijkt dat er qua handhaving meer mogelijk zal zijn dan louter handhaving via dure camera's. Er is dus rekening gehouden met onze bezorgdheid. Handhaving blijft in hoofdzaak gebaseerd op nummerplatherkenning (=en systeem waarbij nummerplaatgegevens worden vergeleken met een centrale databank en dus kan controleren aan welke Euro norm het voertuig voldoet). Maar deze controle kan via camerabewaking (zowel vaste als mobiele camera's) – als via handcomputers (door parkeerwachters) gebeuren. Bovendien zal een controle van de voertuigdocumenten ook tot de mogelijkheden behoren, dit kan vnl. relevant zijn voor buitenlandse voertuigen. Een ander interessant systeem dat momenteel al gehanteerd wordt in verschillende steden in Nederland, en wat ook zou passen binnen het kader voor lage-emissiezones, zijn mobiele scanvoertuigen. Daarmee kunnen voertuigen die zich binnen een LEZ begeven, worden gescreend met dergelijke scanvoertuigen. Mobiele scanvoertuigen zijn auto's of scooters die met enkele scanners zijn uitgerust en (al rondrijdend) de kentekens van de wagens die in de buurt zijn, scant en controleert. Dit systeem wordt al toegepast in Nederland, o.a. in Utrecht en in Amsterdam. We zullen dan ook contacten leggen met die steden om hun ervaringen met dit systeem te kennen.
- Het wetgevend kader heeft op Vlaams niveau nog een lange weg af te leggen. We gaan ondertussen op Gents niveau niet stilzitten. We beslisten recent dat er een werkgroep wordt opgestart om de concrete invoering van een LEZ te onderzoeken. Met de nieuwe Vlaamse gegevens kunnen we nu de kosten en baten afwegen én ook een afweging maken m.b.t. de grootte van een LEZ-zone. Ik hoop dat we u voor de zomer duidelijkheid kunnen geven over de vraag of we in Gent een milieuzone kunnen invoeren, en zo ja, in welk gebied. Uiteraard zijn de milieubaten groter naargelang het gebied groter is. Een LEZ invoeren in het voetgangersgebied heeft weinig meerwaarde. Maar anderzijds kan een fasering ook belangrijk zijn om een draagvlak te vinden.

(In het Vlaams kader voor LEZ wordt gevraagd om bij de afbakening van de zone rekening te houden met volgende aspecten:

- Het aandeel blootgestelde bevolking (effectiviteit);
- De duidelijkheid en eenvoud van de gebiedsafbakening;
- De handhaafbaarheid binnen het gebied (hoe kostenefficiënt is de handhaving binnen dit gebied?);
- De aanwezigheid van een geschikte route voor doorgaand verkeer;
- De mogelijkheid tot flankerend beleid (P&R, openbaar vervoer, fietspaden, overslag van goederen, ...);

Complementariteit met het mobiliteitsbeleid van de stad )

- Bijkomend Mevrouw Deene vroeg ook u naar stavaza over het idee om een systeem in te voeren (suggestie van schepen Watteeuw) waarbij de parkeertarieven afhankelijk worden gemaakt van de milieukeurmerken van de voertuigen. Nu dat systeem is bij de uitrol van het parkeerplan voorlopig niet aan de orde. De wil is er zeker om dit verder te onderzoeken, maar operationeel zijn hiervoor momenteel geen oplossingen. Zowel op straat als in de ondergrondse parkings is er geen systeem voorhanden om een milieuvriendelijke wagen van een meer vervuilende te onderscheiden. Het spreekt echter voor zich dat een systeem waarbij de parkeertarieven afhankelijk gemaakt worden van de milieukeurmerken van de voertuigen grotendeels overbodig wordt bij een invoering van een LEZ. Een LEZ zal er immers in ieder geval toe leiden dat de meest vervuilende wagens uit het centrum geweerd worden. Dan is een hogere parkeerkost voor meer vervuilende wagens ook minder relevant.

Conclusie: de invoering van een LEZ in Gent staat zeker nog op de politieke agenda, een werkgroep gaat nu heel concreet aan de slag met de gegevens uit het Vlaams kader en ik hoop u voor de zomer concretere antwoorden te kunnen geven.

---