

Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones

DRAFT-advies Stad Gent op VR 2022 2110 DOC.1133/2

In de collegiale brief worden een aantal van onderstaande adviezen beklemtoond.

In de bijlagen, het advies:

Algemeen	Wat	Advies
	Urgentie voor het besluitvormingsproces	Het is belangrijk om nu snel duidelijkheid te verschaffen. Alle communicatie - en IT-processen en daaraan gelinkte budgetten zijn momenteel gebaseerd op de verstrengingsdatum van 1/1/2025. Indien de verstrenging uitgesteld wordt, is het cruciaal om tenminste hierover zeer snel klaarheid te scheppen, zodat we nog tijdig bepaalde ICT-aanpassingen en budgetverschuivingen kunnen doorvoeren. Idealiter is dat nog voor het zomerreces 2023. Daarnaast is het belangrijk zowel voor de autobezitters, als voor de (logistieke) bedrijven om het finaal tijdspad richting 2035 volledig te kennen om toe te laten ten gepaste tijde eventuele investeringen in alternatieve mobiliteit te kunnen overwegen.
	Impactberekening LEZ	Het college vraagt aan het Vlaamse Gewest om in samenspraak met Stad Gent een gedetailleerde impactberekening te maken wat de bijdrage kan zijn van een lage-emissiezone aan de nieuwe Europese richtlijn luchtkwaliteit die in opmaak is. De uitkomst daarvan kan bepalend zijn voor toekomstig beleid.
Artikel	Wat	Advies
Artikel 2	Verstrenging toegangsvoorwaarden	<p>Stad Gent is tevreden dat er een doorkijk naar 2035 is opgenomen voor de toelatingsvoorwaarden in het LEZ-besluit. Dit is een goede zaak zo weten burgers en bedrijven waar ze aan toe zijn.</p> <p>Stad Gent ondersteunt het opschuiven van de volgende verstrenging naar 1/01/2026. Veel mensen hebben het momenteel financieel lastig. Maar tegelijk zijn het net de meest kwetsbaren die vaak geen auto hebben en in de wijken met de meeste luchtverontreiniging wonen. We hebben de lage-emissiezone juist ingevoerd om in de wijken met de slechtste luchtkwaliteit versnelt te zorgen voor gezonde lucht. In Gent staat ook alles klaar om de meest kwetsbare Gentenaren te ondersteunen om te voldoen aan de strengere LEZ-toelatingsvoorwaarden. Zo keurde de gemeenteraad van oktober de vernieuwde slooppremie goed. De nieuwe slooppremie kan</p>

aangevraagd worden door alle Gentenaren met een laag inkomen. We hebben ook het bedrag van de slooppremie opgetrokken: wie een oude dieselwagen sloopt krijgt 1.500 euro, voor een oude benzine wagen is dit 2.000 euro. Zo willen we de sociale impact van de strengere toelatingsvoorwaarden voor mensen met een beperkt budget verzachten.

De verstrengingen volgen elkaar snel op in de periode 2026-2028 en zijn **zeer complex**. Verstrengingen laten ingaan in september om dan een volgende aan te kondigen 4 maand later in januari, maakt het allemaal nodeloos ingewikkeld, zowel op communicatief als op administratief vlak. Idealiter gaan verstrengingen altijd in vanaf januari en probeert men zoveel mogelijk categorieën/brandstoffen te verenigen. In het college-advies van de Stad Antwerpen wordt volgend tijdspad gesuggereerd: 2026, 2028, 2032 en 2035. Het college kan hiermee akkoord gaan.

Stad Gent ondersteunt de verstrenging voor **openbaar vervoer** waarbij enkel nog emissievrije bussen van De Lijn in de lage-emissiezone mogen rijden. Dit ligt in lijn met de uitvoering van het Vlaamse Regeerakkoord waarbij het de doelstelling is om ten laatste in 2025 de stadskernen enkel nog emissievrij te bedienen. Vanuit rechtvaardigheidsoogpunt is het onbegrijpbaar dat een overheid strenge regels maakt voor burgers, maar zich daar dan zelf niet aan zou houden. In die zin zijn we tevreden dat er een streng en duidelijk tijdspad is voor de vergroening van het openbaar vervoer in lijn met de ambities uit het Vlaamse Regeerakkoord. Tegelijkertijd stellen we vast dat het voertuigenpark van De Lijn, noch het investeringspad op dit moment in lijn is met de verstrenging zoals opgenomen in het ontwerp-LEZ-besluit. In die zin dringen we er op aan om grote ambitie voor de LEZ-toelatingsvoorwaarden voor openbaar vervoer te behouden in het LEZ-besluit en daar het investeringsprogramma voor het openbaar vervoer op af te stemme. De Stad Gent roept de Vlaamse regering op om versneld de nodige financiële middelen vrij te maken zodat er versneld een vergroening komt van de vloot specifiek voor lijnbussen met een traject langs of doorheen de lage-emissiezones, waarbij toegankelijkheid binnen deze nieuwe vloot ook wordt meegenomen. Het college maakt zich zorgen over gaten die vallen in het aanbod en over de ontoereikende financiering van het openbaar vervoer. Goede en toegankelijke alternatieven via openbaar vervoer zijn immers uiterst belangrijk bij de toepassing van een LEZ-zone.

Stad Gent raadt aan **hybridevoertuigen** toegang te verlenen op basis van hun verbrandingsmotor en niet langer gebaseerd op de maximale CO2-uitstoot van 50 g/km.

Artikel 2 Wijziging vrijstelling voertuigen met geïntegreerd rolstoelsysteem

Met deze wijziging wordt verduidelijkt dat deze uitzondering specifiek bedoeld is om een **rolstoel** in een voertuig te kunnen laden. De uitzondering wordt momenteel onterecht gebruikt om vrijstelling te vragen voor alle bussen voor openbaar vervoer die zijn uitgerust met een verlaagde instap. Stad Gent gaat hiermee akkoord.

De versoepelingen bedoeld voor gescheiden ouders van een zorgbehoevend kind, mantelzorgers en personen met een handicap die enkel een voertuig mogen besturen dat voorzien is van automatische schakeling (met

rijgeschiktheidsattest, code 10.02) ondersteunen we. Wat dat laatste betreft wel de volgende kanttekening: automatische schakeling wordt sowieso de norm.

Nieuwe vrijstelling voor mantelzorgers met een aangepast voertuig voor het vervoer voor personen met een handicap

Artikel 2, §1, 4° voorziet een **vrijstelling voor mantelzorgers** die in het bezit zijn van een aangepaste wagen. De meeste mensen met een aangepaste wagen hebben ofwel zelf een handicap, ofwel heeft iemand gedomicilieerd op hetzelfde adres een handicap. En voor deze situatie is er al een vrijstelling voorzien in het huidige Vlaamse LEZ-besluit (artikel 2, §1, 4°, f). De vrijstelling voor mantelzorgers zoals nu is uitgewerkt in het ontwerp LEZ-wijzigingsbesluit is door deze omschrijving beperkt tot mantelzorg voor personen met een handicap waarvoor een aanpassing van de wagen nodig is. De realiteit is dat de meerderheid van de mantelzorgers ook personen verzorgen waarvoor er geen aangepast voertuig vereist is. De vrijstelling schiet daardoor haar doel voorbij, namelijk mantelzorgers toelaten om hun taak vlot te kunnen uitvoeren. Het college adviseert om de voorwaarde van een aangepaste wagen voor mantelzorgers los te laten. Het college adviseert om de vrijstelling voor mantelzorgers te koppelen aan twee voorwaarden: 1) de zorgbehoevende of de mantelzorger heeft een domicilie in de LEZ en 2) de mantelzorger beschikt over een attest 'mantelzorger met een sociaal voordeel'.

Artikel 3

Wijziging voorwaarden om als gemeente een soepeler toegangsbeleid te voeren onder strikte voorwaarden

Voertuigen ouder dan 40 jaar worden geschrapt uit de oplijsting. Dat betekent dat deze voertuigen niet langer vrijgesteld worden van het principe dat de toegangsvoorwaarden strenger moeten zijn voor voertuigen met hogere emissies. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan arrest 252.839 van de Raad van State waarin geoordeeld wordt dat deze bepaling in strijd is met het gelijkheidsbeginsel, omdat de grens van 40 jaar volgens de Raad niet gemotiveerd is.

De uniforme oplossing voor **oldtimers**, waarbij gewerkt wordt met dagpassen zoals voor alle andere niet-toegelaten voertuigen, wordt ondersteund door Stad Gent. Het ontwerp-besluit voorziet in een systeem waarbij gewerkt wordt met een registratieplicht voor O-platen. Bestuurders die hun oldtimer met O-plaat registreren kunnen tot maximaal 10 keer per jaar de LEZ inrijden met een dagpas. Het systeem voor oldtimervoertuigen wijkt daarmee af van het systeem voor alle andere voertuigen, waarvoor maximaal 8 dagpassen voorzien worden. Dit zorgt voor een bijkomende administratieve belasting. Daarom is het te verkiezen om **evenveel dagpassen** te voorzien voor voertuigen met O-plaat als voor alle andere voertuigen. Hierdoor is er geen bijkomende administratieve procedure voor gebruiker en lokale overheid of een aanpassing van de softwaresystemen om een automatische controle mogelijk te maken nodig.

De inwonersbeperking voorzien in punt 3° wordt opgegeven, zodat lokale overheden de mogelijkheid hebben om een **lager tarief** te hanteren bij individuele toelating tegen betaling voor **iedereen met een verhoogde tegemoetkoming**. Stad Gent ondersteunt deze beslissing.

Het artikel 3 werd grotendeels herschreven en hierdoor rijzen volgende **bezorgdheden**:

- De formulering ‘de toegangsvoorwaarden worden gedifferentieerd in functie van de emissie van de voertuigen, waarbij voertuigen met hogere emissies aan strengere voorwaarden worden onderworpen’ die nu is opgenomen in artikel 3, 1° in het huidige LEZ-besluit, is **volledig geschrapt**. Dat is problematisch, want deze regel vormt het basisprincipe waarin de lokale regelingen van tijdelijke toelatingen en dagpassen hun (juridische) grondslag vinden. Het schrappen ervan neemt een verantwoordingsgrond voor deze regelingen weg. Dit principe mag niet weggelaten worden.
- Daarnaast was het steeds zo dat het LEZ-besluit aangaf welke voertuigen zeker toegelaten zijn, daaronder is het aan de lokale overheden om te bepalen voor welke voertuigcategorieën, finaliteiten (bv. ambulante handel en kermissen) en brandstoffen een tijdelijke, betalende toelating mogelijk moet zijn. Ook dit principe moet behouden blijven. De toelating voor voertuigen op basis van euronorm en brandstof zonder andere specifieke voorwaarden, wordt in het wijzigingsbesluit immers beperkt tot dieselveertuigen en loopt bovendien af in 2034. Ook na 2034 moet het mogelijk zijn om lokaal een **toelating** te voorzien. Ook de categorie ‘ambulante handel’ wordt nu aan bijkomende voorwaarden onderworpen. Dat is niet de bedoeling.
- De voorwaarden voor het toekennen van een **dagpas** worden opgenomen in het wijzigingsbesluit. De formulering zorgt voor onduidelijkheid omdat het lijkt of het pas vanaf 1 januari 2026 mogelijk zal zijn om een dagpas toe te kennen, terwijl dit nu al door de steden geregeld is via hun eigen reglement.
- Er wordt gevraagd om bij de toekenning van een individuele toelating rekening te houden met een mogelijk beperkte financiële draagkracht van de titularis van de nummerplaat. Er is sprake van een beperkte financiële draagkracht als de titularis recht heeft op een verhoogde tegemoetkoming”. **Dit lijkt te impliceren dat er bij elk type toelating een verlaagd tarief moet uitgewerkt worden**. Dat kan Stad Gent niet ondersteunen (bv. dagpas, toelating ambulante handel, etc.)

Gezien de verschillende bezorgdheden over de wijziging van artikel 3, is het aan te raden dit artikel grondig aan te passen.

Inwerkingtreding aanpassingen

In het wijzigingsbesluit zijn geen data van inwerkingtreding opgenomen. Het is belangrijk dat deze wel voorzien worden. Voor het bepalen van de datum is het belangrijk dat de steden voldoende tijd hebben om hun communicatie en de technische software aanpassingen voor te bereiden.

