



BVR LAGE-EMISSIEZONES

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be - T +32 2 209 01 11 - E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag voorontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones.

Adviesvrager Zuhail Demir - Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Ontvangst adviesvraag 25 oktober 2022

Goedkeuring raad 18 november 2022

Contactpersoon Hans Bonnarens hbonnarens@serv.be

Mevrouw Zuhail DEMIR

Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Koning Albert II-Laan 7

B-1210 Sint-Joost-ten-Node

Advies BVR lage-emissiezones

Mevrouw de minister

U vroeg de MORA op 25 oktober 2022 om advies over het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones (LEZ's).

De MORA wil met dit advies een door het brede mobiliteitsveld gedragen beoordeling geven van de voorgestelde wijzigingen. Daarbij wenst de raad te benadrukken dat de wijzigingen aan de LEZ-regelgeving, naast een positieve impact op de luchtkwaliteit en de vergroening van het wagenpark, ook een aanzienlijke impact hebben op het individueel en collectief vervoer van mensen en goederen.

In voorliggend advies beoordeelt de raad de voorgestelde wijzigingen aan de hand van zes categorieën die verband houden met de mobiliteitseffecten van de regelgeving:

- de sociale en voertuigtechnische correcties;
- de impact op het openbaar vervoer;
- de koppeling tussen LEZ's en flankerende mobiliteitsmaatregelen;
- het opnemen van andere voertuigen in de LEZ-regelgeving;
- de blijvende rol van monitoring en onderzoek in het beleid;
- de toekomstbestendigheid van de regelgeving.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Daan Schalck
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen	5
Advies	7
1. Situering	7
2. MORA-visie op lage-emissiezones	7
3. Wijzigingsbesluit lage-emissiezones	9
3.1 Sociale en voertuigtechnische correcties	9
3.2 Impact op openbaar vervoer	10
3.3 Gebrek aan flankerend mobiliteitsbeleid	13
3.4 Neem ook andere voertuigen op in LEZ-regelgeving	13
3.5 Monitoring en onderzoek voortzetten	13
3.6 Nood aan toekomstbestendige regelgeving	14

Krachtlijnen

De MORA geeft met dit advies een door het brede mobiliteitsveld gedragen beoordeling van de voorgestelde wijzigingen aan de LEZ-regelgeving. Daarbij wenst de raad te benadrukken dat de voorgestelde wijzigingen aan de LEZ-regelgeving, naast een impact op emissies en luchtkwaliteit, ook het individueel en collectief vervoer van mensen en goederen aanzienlijk zal beïnvloeden.

Het wijzigingsbesluit past de LEZ-regelgeving aan rekening houdend met de evaluatie van de lage-emissiezones, de ervaringen in Antwerpen en Gent, het Vlaams Regeerakkoord en de beleidsnota van de minister. De raad stelt evenwel vast dat de **uitbreiding van het aantal LEZ's** geen onderdeel uitmaakt van de scope van het uitvoeringsbesluit en dat het besluit dus geschreven is op basis van de twee bestaande LEZ's in Vlaanderen.

Impact kalenderaanpassingen onduidelijk

De MORA formuleert geen specifieke bemerkingen over de voorgestelde voertuigtechnische aanpassingen en sociale correcties.

Wel is de raad beducht voor eventuele negatieve effecten ten gevolge van de voorgestelde **kalenderaanpassingen** en vraagt de impact hiervan in kaart te brengen.

Gebrek aan overleg heeft enorme impact op busvloot

De MORA vreest dat de **verstrenging van de uitzondering voor geïntegreerde rolsystemen en het verbieden van toegang voor voertuigcategorieën M2 en M3, klasse I, II en A** ongewenste mobiliteits- en milieueffecten zal creëren, zowel in de LEZ's als in de rest van Vlaanderen.

Gezien de ontkoppeling van deze impactvolle wijziging van de Vlaamse realiteit op vlak van mobiliteit, lijkt het er sterk op dat deze wijzigingsbepalingen zonder overleg met VVM De Lijn, de private autobus- en autocarbedrijven, het departement Mobiliteit en Openbare Werken of de minister van Mobiliteit en Openbare Werken tot stand zijn gekomen.

Een realistische oplossing die de geconsolideerde vergroeningsdoelstellingen van De Lijn en de private busbedrijven kan vrijwaren, is het gelijkstellen van categorie M3 klasse I, II en A (bussen) met M3 klasse III (autocars).

Nood aan flankerend mobiliteitsbeleid

De MORA stelt al langer dat het invoeren van een lage-emissiezone vanuit mobiliteitsoogpunt een 'second best' maatregel is. De maatregel stuurt immers enkel op de verbetering van luchtkwaliteit, maar zonder flankerend mobiliteitsbeleid zorgt dit onvermijdelijk voor negatieve gevolgen op mobiliteitsvlak.

Daarom benadrukt de MORA nogmaals het belang van een uitgebouwd flankerend mobiliteitsbeleid. De aanpassingen in het wijzigingsbesluit lijken echter niet gekoppeld aan effectieve flankerende mobiliteitsmaatregelen.

Verruim LEZ-regelgeving naar andere voertuigen

De MORA herhaalt zijn vraag om ook andere voertuigen op te nemen in de LEZ-regelgeving, aangezien hun impact op de luchtkwaliteit erg omvangrijk kan zijn. Bij het toevoegen van andere voertuigen aan de LEZ-regelgeving is het belangrijk om ook de bevindingen uit het evaluatieonderzoek mee in rekening te nemen zodat het evenwicht tussen sociaaleconomische gevolgen en milieu- en luchtkwaliteitswinsten bewaard blijft.

Zet verder in op monitoring en onderzoek

In navolging van de eerste evaluatiestudie over de LEZ in Antwerpen vindt de raad het opportuun om de monitoring en het onderzoek rond LEZ's in Vlaanderen verder te zetten, gezien de wijzigingen in het LEZ-beleid en de opstart van de Gentse LEZ. Verschillende effecten kunnen bijkomend gemonitord worden zoals een uitbreiding naar andere voertuigen, de versnelling van elektrificatie van voertuigen en de doelstellingen rond emissievrije stedelijke logistiek.

Zorg voor toekomstbestendige regelgeving

Ten slotte vraagt de MORA om de LEZ-regelgeving nog meer toekomstbestendig te maken. Het vastleggen van normen voor voertuigtypes tot 2035 is een goed vertrekpunt, maar de raad vraagt bijkomende verduidelijking over de afstemming met regelgeving in andere gewesten, meer detail rond de verschillende gradaties in Euro 6-normen en rond de toekomstige Euro 7-norm.

Daarnaast dringt de raad aan om de doelstellingen die de Vlaamse Regering in het kader van Fit for 55 heeft gelanceerd te formaliseren, en het aangekondigde verbod op de nieuwverkoop van personenwagens met verbrandingsmotor vanaf 2029 te koppelen aan een visie over de noodzaak aan LEZ's na 2030.

Advies

1. Situering

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen ontving op dinsdag 25 oktober 2022 een adviesvraag van minister Zuhail Demir over het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones (LEZ's). Dit ontwerpbesluit bevat naast voertuigtechnische en kalenderaanpassingen ook verschillende sociale en juridische aanpassingen.

De MORA wil met dit advies een door het brede mobiliteitsveld gedragen beoordeling geven van de voorgestelde wijzigingen, en tegelijkertijd aantonen dat de LEZ-regelgeving en het wijzigingsbesluit een **aanzienlijke impact hebben op individueel en collectief vervoer van mensen en goederen**.

Dit advies start met een kort overzicht van de evolutie van de MORA-standpunten over LEZ's. Vervolgens beoordeelt de Raad de meest markante wijzigingen die door het ontwerpbesluit worden voorgesteld en stelt hij vanuit mobiliteitsoogpunt verschillende aanpassingen voor.

2. MORA-visie op lage-emissiezones

Het Regeerakkoord 2014-2019 toonde ambitie om de invoering van lage-emissiezones te faciliteren, hierbij rekening houdend met de Europese doelstellingen rond voertuigemissies en het Vlaamse Luchtkwaliteitsplan uit 2012. Deze ambitie gaf aanleiding tot de basis van de huidige regelgeving, namelijk het voorontwerp van decreet betreffende lage-emissiezones van 19 december 2014.

Advies Vlaams kader voor lage-emissiezones (30 januari 2015)

In zijn advies over het ontwerpdecreet LEZ's was de MORA positief over het uitwerken van een Vlaams kader voor LEZ's door de Vlaamse Regering. Op dat moment waren er immers in meerdere steden plannen voor het invoeren van dergelijke zones. Een uniform kader was dus een cruciaal element om de gebruiksvriendelijkheid te garanderen.

Om de ongewenste gevolgen van een LEZ zoveel mogelijk te beperken vroeg de Raad aan het Vlaamse Gewest om te **waken over de uniformiteit van de maatregel over de gemeenten heen en het correct inschatten van de sociale, economische en mobiliteitsimpact**. De

MORA stelde daarom voor om voor de invoering een lokale impactstudie uit te voeren en de resultaten daarvan te gebruiken bij het bepalen van het flankerend beleid.

De MORA stelde eveneens dat de **LEZ moet gelden voor alle voertuigen** en dat een goede handhaving cruciaal is. Ook vroeg hij aan het Vlaams Gewest om een zo groot mogelijke uniformiteit na te streven tussen verschillende gemeentelijke LEZ's.

Advies wijziging decreet lage-emissiezones (23 november 2018)

Na de invoering van de eerste lage-emissiezone in de stad Antwerpen werd uit de praktijk duidelijk dat een aantal aanpassingen aan het decreet nodig waren. Ook de intentie van de stad Gent om vanaf 1 januari 2020 een LEZ in te voeren en het toezicht te organiseren met mobiele camera's, creëerde de noodzaak om het oorspronkelijke decreet te wijzigen.

De MORA stelde in zijn advies dat de effecten van een LEZ verder reiken dan enkel het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit. Effecten zijn onder meer vast te stellen op vergroening van het wagenpark, verkeerscirculatie en openbaarvervoergebruik, en kan informatie verschaffen over betalen voor mobiliteit. Daarom pleitte de raad pleitte ervoor **om deze maatregel in te bedden in een bredere langetermijnvisie op mobiliteit.**

Daarnaast herhaalde de MORA zijn vraag om deze maatregel te vergezellen van **gedegen onderzoek**. De MORA verwachtte dat de stad Antwerpen – in die tijd nog de enige stad die een LEZ had ingevoerd – samen met het Vlaams Gewest op korte termijn een grondige effectanalyse van de LEZ zou maken en hierbij zowel de **effecten op luchtkwaliteit als de mobiliteits- en sociaal-economische effecten in kaart** zou brengen. Zo komt belangrijke beleidsinformatie ter beschikking ter ondersteuning van andere lokale besturen die overwegen om een LEZ in te voeren of voor de Vlaamse overheid om een gepast flankerend beleid te ontwikkelen.

Herziening adviezen LEZ's (18 februari 2020)

Op 18 februari 2020 organiseerde de MORA-commissie Personenmobiliteit een debat over lage-emissiezones. De aanleiding was de start van de lage-emissiezone in Gent op 1 januari 2020 en de eerste verstrenging van de toegangsvoorwaarden in de LEZ in Antwerpen.

Tijdens het debat formuleerden de MORA-leden ernstige bedenkingen bij de wijze waarop de maatregel werd vormgegeven. De twee vorige adviezen voorspelden al de problemen en vragen rond milieu- en sociale effecten die zich opwierpen in het begin van 2020.

LEZ's werden bijvoorbeeld nog steeds niet ingebed in een breder mobiliteitsbeleid. Vanuit mobiliteitsoogpunt is het echter een **'second best' maatregel**. De maatregel stuurt immers enkel op de verbetering van luchtkwaliteit, maar zonder flankerend beleid zorgt dit voor nefaste gevolgen op mobiliteits- en sociaaleconomisch vlak. Aangezien LEZ's initieel niet werden ingevoerd als oplossing voor autodruk en verkeersveiligheidsproblemen is het nuttig om ook **andere beleidsmaatregelen** zoals circulatieplannen en specifieke snelheidsregimes te overwegen.

Ook de vraag naar een meer billijke **handhaving**, voor binnenlandse en buitenlandse chauffeurs, leefde begin 2020 onder de MORA-leden. Daarnaast drongen ze nog steeds aan op de verantwoordelijkheid van **andere modi en sectoren** in het reduceren van schadelijke emissies, zoals bromfietsen, scheepvaart en luchtvaart.

Ten slotte herhaalde de MORA andermaal zijn vraag naar monitoring van sociaaleconomische, mobiliteits- en milieueffecten van LEZ's om zo het debat errond te structureren, weg van inschattingen en buikgevoel.

3. Wijzigingsbesluit lage-emissiezones

Voorliggend wijzigingsbesluit past de LEZ-regelgeving aan rekening houdend met de evaluatie van de lage-emissiezones, de ervaringen in Antwerpen en Gent, het Vlaams Regeerakkoord en de beleidsnota van de minister.

De MORA wil met dit advies een door het brede mobiliteitsveld gedragen beoordeling geven van de voorgestelde wijzigingen. Tegelijkertijd wil de MORA aantonen dat de LEZ-regelgeving naast een positieve impact op luchtkwaliteit (fijn stof en NOx-emissies) en de vergroening van het wagenpark, ook een aanzienlijke impact heeft op individueel en collectief vervoer van mensen en goederen. De raad stelt evenwel vast dat de uitbreiding van het aantal LEZ's geen onderdeel uitmaakt van de scope van het uitvoeringsbesluit, maar dat het besluit geschreven is op basis van de twee bestaande LEZ's in Vlaanderen.

De raad zoomt hierna in op de meest markante wijzigingen die door het ontwerpbesluit worden voorgesteld en stelt hij een aantal aanpassingen voor. Daarvoor wordt dit advies gestructureerd op basis van zes categorieën:

- de sociale en voertuigtechnische correcties;
- de impact op het openbaar vervoer;
- de koppeling tussen LEZ's en flankerende mobiliteitsmaatregelen;
- het opnemen van andere voertuigen in de LEZ-regelgeving
- de blijvende rol van monitoring en onderzoek in het beleid;
- de toekomstbestendigheid van de regelgeving.

3.1 Sociale en voertuigtechnische correcties

Het wijzigingsbesluit stelt een groot aantal aanpassingen voor, van het later in werking treden van verschillende fases met het oog op het beschermen van de welvaart van de burgers, tot een definitieve regelgeving voor oldtimers en een uitbreiding van sociale correcties. Concreet gaat het over:

- het jaar uitstel (tot 2026) voor het ingaan van de volgende fase voor dieselveertuigen uit categorieën M1 (personenwagens), M2 klasse III of B (bussen met zitplaatsen) en de categorie N (bestelwagens);
- het uitstel van de verplichte Euro-6d-norm voor categorie N1, gewichtsklassen II en III en categorie N2, i.e. de zware bestelwagens en kampeerwagens;
- de nieuwe regeling rond toegang van oldtimers tot een LEZ;
- het beoordelen van plug-in-hybridevoertuigen op hun euronorm in plaats van een automatische toelating tot LEZ's;
- het ruimer beschikbaar maken van sociale correcties in de vorm van toegang tot de LEZ aan verminderde of zonder kost, inclusief de mogelijkheid voor lokale besturen om voor iedereen met een verhoogde tegemoetkoming een lager tarief te hanteren.

De MORA formuleert geen specifieke bemerkingen over bovenstaande voertuigtechnische aanpassingen en de voorgestelde sociale correcties. De raad is wel beducht voor de **negatieve effecten die de kalenderaanpassing kan hebben** op vlak van rechtszekerheid voor burgers en bedrijven, luchtkwaliteit, afstemming met de verschillende gewesten en de vergroeningsdoelstelling van de LEZ-regelgeving. Correcte monitoring en onderzoek van eventuele effecten zijn een must.

3.2 Impact op openbaar vervoer

De raad stelt vast dat een aantal andere aanpassingen in het ontwerpbesluit een disproportioneel grote impact zullen hebben op de mobiliteit in de lage-emissiezones en daarbuiten. Het wijzigingsbesluit formuleert de bestaande uitzondering voor voertuigen met geïntegreerde rolsystemen veel restrictiever, en verbiedt vanaf 2026 toegang tot de LEZ's van voertuigcategorieën en -klassen die overeenstemmen met niet-zero-emissiebusen voor openbaar vervoer. De MORA meent dat hierdoor ongewenste mobiliteits- en milieueffecten zullen ontstaan in de LEZ's en de rest van Vlaanderen.

- **Verstrenging uitzondering geïntegreerde rolsystemen.** Onder meer de bussen voor openbaar vervoer die zijn uitgerust met een verlaagde instap vallen momenteel onder de bestaande uitzondering voor voertuigen met geïntegreerde rolsystemen¹. De Vlaamse Regering stelt echter in het wijzigingsbesluit dat het niet de bedoeling was om deze uitzondering zo breed toepasbaar te maken en dus worden in het wijzigingsbesluit bepaalde koetswerkcodes uitgesloten van deze uitzondering. Het bestaande achterpoortje voor een groot aantal bussen op fossiele brandstoffen wordt hiermee gesloten.
- **Toegangsverbod M2 en M3, klasse I, II en A.** Het regeerakkoord 2019-2024 stelt – net als het Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan 2021-2030 – dat stadskernen tegen 2025 emis-

¹ Het ontwerpbesluit vermeldt in artikel 2 de uitgebreide lijst voertuigcategorieën, klassen en koetswerkcodes waarvoor deze uitzondering niet meer van toepassing zal zijn: "[...] voertuigen van de categorie M2 en M3 voor klasse A, koetswerkcode CV, klasse I, koetswerkcode CE, CF, CG en CH en klasse II, koetswerkcode CM, CN, CO en CP als vermeld in artikel 1, §1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968." In feite komt dit overeen met alle voertuigklassen binnen de categorieën M2 en M3 waarvan de koetswerkcode aanduidt dat het een voertuig met lage vloer betreft.

sievrij moeten bediend worden door bussen. In overeenstemming met deze bepalingen zijn categorieën M2 en M3, klasse I, II, A niet meer toegelaten tot lage-emissiezones vanaf 1 januari 2026.

Gebrek aan overleg leidt tot enorme impact op mobiliteit

De MORA meent dat de impact op mobiliteit niet correct beoordeeld is bij het ontwerpen van deze nieuwe regelgeving. Gezien de ontkoppeling van deze impactvolle wijziging van de Vlaamse realiteit op vlak van mobiliteit, lijkt het er sterk op dat deze wijzigingsbepalingen zonder overleg met VVM De Lijn, de private autobus- en autocarbedrijven, het departement Mobiliteit en Openbare Werken of de minister van Mobiliteit en Openbare Werken tot stand zijn gekomen.

De Lijn heeft in het recente verleden duidelijk gecommuniceerd dat de doelstelling om volledig emissievrij te rijden in stedelijke centra enkel haalbaar is mits zeer zware financiële inspanningen. Het zijn immers niet enkel stadslijnen die gevolgen ondervinden van deze wijziging maar ook streeklijnen die over langere afstanden afleggen maar wel door stedelijke centra rijden. Als reactie op deze noodzaak heeft minister Lydia Peeters onlangs laten weten dat in samenspraak met De Lijn gekozen wordt om de aankoop en invoering van elektrische/emissievrije bussen te faseren. Het nieuwe openbaredienstencontract van VVM De Lijn (2023-2027) geeft een overzicht van de geplande investeringen voor het vergroenen van de busvloot². Hierdoor zal De Lijn tegen 2025 over iets meer dan 400 elektrische bussen beschikken. Maar onvermijdelijk zullen er in 2026 nog Euro V- en Euro VI-diesebussen in de stadscentra rondrijden.

In zijn contacten met de MORA schetst De Lijn dat de bepalingen uit het wijzigingsbesluit verschillende gevolgen zullen hebben:

- De huidige, moeizaam tot stand gekomen vergroeningsstrategie van De Lijn zou op basis van voorliggend wijzigingsbesluit opnieuw aangepast moeten worden. Dit met potentieel grote impact op personeel, tijd en financiële middelen. Het is daarbij bovendien niet duidelijk of de impact op de emissies en luchtkwaliteit in heel Vlaanderen in de gewenste richting zal gaan.
- Boetebedragen voor het betreden van een LEZ met een niet-reglementaire voertuigen vanaf 2026³ zou de reguliere werkingsmiddelen verminderen en dus voor een reductie van het openbaarvervoersaanbod zorgen.
- Een doorgedreven focus op elektrificatie in Antwerpen en Gent zal een vertraging van het totale elektrificatieprogramma tot gevolg hebben. Andere Vlaamse steden en gemeenten

² Vanaf 2023 wordt jaarlijks een extra investeringsbedrag van € 120 mln. (t.o.v. de vroegere vaste engagementen) voorzien, voor een totaal jaarlijks investeringsbedrag van ongeveer € 260 mln. Deze investering is vooral ten behoeve van de vergroening van de busvloot en om de onderhoudsachterstand van sporen en tractienet in te halen. De middelen zullen gedeeltelijk aangewend worden voor de vergroening van de busvloot in beheer van De Lijn. De grootste inspanning op vlak van elektrificatie en vergroening wordt de komende vijf jaar echter verwacht van de exploitanten.

³ "Zonder aanpassing [van de regelgeving] zal vanaf 2026 meer dan 30 miljoen euro betaald moeten worden aan boetes voor het binnenrijden van de LEZ in Gent en Antwerpen met diesebussen." De Lijn, standpunt Wijzigingsbesluit lage-emissiezones, 7 november 2022.

kunnen dan minder snel beschikken over emissieloze voertuigen. Het probleem van luchtkwaliteit in kerngebieden zou hiermee dus gewoon verplaatsen.

Bovendien verbiedt de voorgestelde wijziging niet enkel toegang tot LEZ's voor voertuigen van de vloot van De Lijn, maar ook van private busbedrijven. Zowel busbedrijven die onderaannemer zijn van De Lijn – en dus contractueel verplicht zijn om specifiek trajecten doorheen de LEZ's te rijden – als busbedrijven die bijzonder geregeld vervoer⁴ doen met voertuigen van categorie M3, klasse II, worden geraakt door deze beslissing. Deze laatste categorie betreft voertuigen met zowel zit- als staanplaatsen die geen OV-bussen zijn en waarmee private autobus- en autocarbedrijven ook bijzonder geregeld vervoer in stadscentra verrichten.

De impact gaat trouwens ook verder dan enkel de busvloot. Vergroening bij De Lijn en zijn exploitanten omhelst namelijk veel meer dan enkel het aankopen van nieuwe voertuigen. Ook het voorzien van voldoende oplaadcapaciteit, het (om)bouwen van stelplaatsen én de huidige hoge kost van elektriciteit hebben een impact op de haalbaarheid van een versnelde elektrificatie van de Vlaamse busvloot die in LEZ's rijdt.

Impact reduceren zonder doelstellingen te hypothekeren

Ondanks de terechte intentie om de vergroening van alle vormen van vervoer in Vlaanderen te versnellen, vraagt de MORA met aandrang om de realiteit niet uit het oog te verliezen. Het is al meerdere jaren geweten dat de doelstelling om in 2025 volledig emissievrij openbaar vervoer aan te bieden in stedelijke centra niet haalbaar is. De lange-termijndoelstelling voor een volledig emissievrij openbaar vervoer in Vlaanderen tegen 2035 is echter nog wel binnen handbereik op voorwaarde dat de huidige geconsolideerde plannen niet gedwarsboemd worden.

Daarom vraagt de raad met aandrang om de vergroeningsplannen van De Lijn en de private busmaatschappijen te vrijwaren zonder de doelstelling uit het regeerakkoord om tegen 2035 Vlaanderen emissievrij te bedienen opzij te schuiven. Voor de bediening van de LEZ's door De Lijn en exploitanten in opdracht van De Lijn vraagt de MORA dat de bevoegde ministers in onderling overleg een tijdspad voor vergroening uitwerken en dit in regelgeving vastleggen, zodat de LEZ's zo snel mogelijk – en zeker voor 2035 – emissievrij door bussen kunnen bediend worden.

- Een mogelijke optie zou erin bestaan om in het wijzigingsbesluit **categorie M3 klasse I, II en A (bussen) gelijk te stellen met M3 klasse III (autocars)**. Gezien de moeilijkheden om autocars te elektrificeren biedt het wijzigingsbesluit immers de mogelijkheid aan deze categorie voertuigen om tot eind 2034 LEZ's binnen te rijden met Euro VI dieselveertuigen.

De MORA vraagt ook aan de Vlaamse Regering om onderzoek naar en implementatie van technologische vernieuwingen te ondersteunen wanneer deze kunnen bijdragen aan betere luchtkwali-

⁴ Een bijzondere vorm van geregeld vervoer is geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers (dit wil zeggen met uitsluiting van andere reizigers), met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf bepaalde haltes reizigers mogen worden opgenomen of afgezet. Voorbeelden zijn leerlingenvervoer, zwembadvervoer enz.

teit in LEZ's en andere kernen. Een voorbeeld hiervan is 'geofencing'⁵ voor hybride voertuigen, dat mogelijk een bijdrage kan leveren aan het reduceren van emissies in LEZ's en andere kernen.

3.3 Gebrek aan flankerend mobiliteitsbeleid

De Mobiliteitsraad stelt al langer dat het invoeren van een lage-emissiezone vanuit mobiliteits-oogpunt een 'second best' maatregel is. De maatregel stuurt immers enkel op de verbetering van luchtkwaliteit, maar zonder **flankerend mobiliteitsbeleid** zorgt dit onvermijdelijk voor negatieve gevolgen op mobiliteitsvlak.

Zo kunnen andere mobiliteitsmaatregelen ook een positieve invloed hebben op emissiereducties, zoals het versterken van collectief en openbaar vervoer, ruimte geven aan niet-gemotoriseerd vervoer, een doelgericht parkeerbeleid, het voorzien van laadinfrastructuur, circulatieplannen, uitfasering van nieuwe wagens met verbrandingsmotor enz. De aanpassingen in dit wijzigingsbesluit lijken echter niet gekoppeld aan dergelijke flankerende mobiliteitsmaatregelen.

3.4 Neem ook andere voertuigen op in LEZ-regelgeving

De MORA herhaalt zijn vraag om ook andere voertuigen naast personenwagens, bestelwagens, bussen en vrachtwagens op te nemen in de LEZ-regelgeving omdat hun impact op de luchtkwaliteit erg omvangrijk kan zijn. De Beleidsnota Omgeving 2019-2024 vermeldt dat het uitbreiden van het toepassingsgebied van LEZ's onderzocht⁶ zal worden tijdens de huidige legislatuur. De raad stelt vast dat brom- en motorfietsen, net als cruise- en andere schepen, niet opgenomen zijn in de aanpassing van de LEZ-regelgeving. Dit terwijl binnen de Vlaamse Clean Power for Transport strategie wel wordt gewerkt aan het reduceren van emissies van deze modi.

Bij het **toevoegen van andere voertuigen aan de LEZ-regelgeving** is het belangrijk om op voorhand de bevindingen uit het evaluatieonderzoek over de LEZ in Antwerpen mee in rekening te brengen. Vooral de afwegingen tussen sociaaleconomische gevolgen en milieu- en luchtkwaliteitswinsten die uitgebreid worden omschreven in dit onderzoek, moeten ertoe leiden dat het opnemen van andere voertuigen in de LEZ-regelgeving op een evenwichtige manier gebeurt.

3.5 Monitoring en onderzoek voortzetten

In zijn eerdere standpunten over lage-emissiezones benadrukte de MORA het belang van gedegen monitoring en onderzoek naar de milieu-, mobiliteits- en sociaaleconomische effecten van

⁵ Momenteel wordt geofencing al gebruikt om bijvoorbeeld de snelheid van deelsteps te reduceren in drukke gebieden en parkeerzones af te bakenen.

⁶ De MORA heeft bijvoorbeeld kennis van een onderzoek en een administratieve nota van de Vlaamse Milieumaatschappij die aantonen dat het opnemen van tweewielers in LEZ's praktisch en juridisch haalbaar is.

LEZ's. In november 2020 publiceerde het departement Omgeving een eindrapport⁷ over de evaluatiestudie van de LEZ in Antwerpen. Onder meer de sociaaleconomische aspecten van LEZ's worden afgewogen t.o.v. de milieuaspecten, net als de impact op het personenwagenvoertuigpark en het verkeer. De MORA is tevreden met het brede, integrale karakter van deze uitgebreide studie.

De raad vindt het opportuun om de **monitoring en het onderzoek rond LEZ's in Vlaanderen verder te zetten**, gezien de wijzigingen in het LEZ-beleid en de opstart van de Gentse LEZ in 2020. Verschillende effecten kunnen bijkomend gemonitord worden zoals de gevraagde uitbreiding naar andere voertuigen, de verwachte versnelling van de elektrificatie van het personenwagenvoertuigpark en de mogelijke impact van hogere energieprijzen, en de doelstellingen rond emissievrije stedelijke logistiek.

3.6 Nood aan toekomstbestendige regelgeving

Het wijzigingsbesluit heeft als doel de LEZ-regelgeving klaar te maken voor de toekomst door uitstootnormen vast te leggen voor verschillende voertuigtypen tot 2035 en verder. Net daarom vindt de MORA het vreemd dat een aantal andere beleidsvoornemens niet in rekening worden gebracht binnen het wijzigingsbesluit.

- Vlaanderen moet overleggen en bij voorkeur **afstemmen met de andere gewesten** rond uniforme gewestelijke LEZ-kaders, -kalenders, -criteria en -toegangsvoorwaarden in de drie gewesten. Dit moet ook een duidelijkere communicatie naar de burger van de verschillende voorwaarden in de verschillende gewesten faciliteren.
- De MORA stelt vast dat de **Euro 7-normen** niet vermeld worden in het voorontwerp en vraagt daarom naar duidelijkheid over de impact van deze nieuwe normen op de LEZ-kalender.
- De **Euro 6d-norm** voor lichte voertuigen kent heel wat subcategorieën in de EU-homologatie: Euro 6d-TEMP, -ISC, -EVAP, -FCM ... Deze worden niet expliciet vermeld in het wijzigingsbesluit, waardoor het onduidelijk kan zijn voor de voertuiggebruiker of en welke subcategorieën onderdeel uitmaken van een verstrenging. De MORA vraagt om dit te verduidelijken.
- Ook is het onduidelijk of de lage-emissiezone als instrument überhaupt behouden moet blijven tot 2035. In november 2021 heeft minister Lydia Peeters haar voornemen aangekondigd om de **verkoop van nieuwe personenwagens met verbrandingsmotor te verbieden tegen 2029**. Dit voorstel is echter nog niet geformaliseerd in wetteksten. Er is geen sprake meer van een einddatum voor de verkoop van tweedehandsvoertuigen op fossiele brandstoffen, maar vermoedelijk zullen tussen 2030 en 2035 het aantal niet-geëlektrificeerde voertuigen in de LEZ's aanzienlijk dalen.

⁷ <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/evaluatierapport-lage-emissiezones>

De voorafname die dit wijzigingsbesluit maakt – door normen vast te leggen tot 2035 en verder – lijkt dus enigszins onvolledig doordat het geen rekening houdt met de geplande uitfasering van verbrandingsmotoren. Om klaarheid te scheppen in het Vlaamse beleid rond emissiereducties en luchtkwaliteit en de toekomstbestendigheid van de regelgeving te verbeteren, vraagt de MORA met aandrang aan de Vlaamse Regering om het voorgestelde verbod en andere doelstellingen die in het kader van Fit for 55 zijn gelanceerd, te formaliseren.