

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - (voor)ontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones, wat betreft de toegangsregels
 - Principiële goedkeuring

Het voorliggende voorstel tot wijziging van het besluit betreffende de lage-emissiezones geeft uitvoering aan de bepaling uit het regeerakkoord en de beleidsnota Omgeving inzake het wettelijk kader van de lage-emissiezones en het voldoen aan huidige en toekomstige luchtkwaliteitsnormen.

Het besluit voorziet dat de verstrengingen van de toegangscriteria worden ingetrokken. Op basis van het tweejaarlijks voortgangsrapport in kader van het Luchtbeleidsplan, en voor het eerst in 2027, zal de Vlaamse Regering de effecten van de LEZ evalueren en indien nodig afschaffen.

Lokale overheden kunnen zelf bepalen welke voertuigen een individuele toelating krijgen en houden hierbij rekening met de financiële draagkracht van de titularis van het voertuig.

1 SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

In uitvoering van het Vlaamse regeerakkoord 2014-2019 werd een reglementering voor lage-emissiezones (LEZ) uitgewerkt. Op 27 november 2015 bekrachtigde de Vlaamse Regering het decreet betreffende lage-emissiezones (LEZ-decreet). Het LEZ-decreet werd op 8 juni 2018 aangepast aan de verordening 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad over de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en over het vrije verkeer van die gegevens en op 3 mei 2019 aangepast om het gebruik van mobiele ANPR-camera's toe te laten en een aantal optimalisaties door te voeren op basis van de opgedane praktijkervaring in de stad Antwerpen.

In uitvoering van dit decreet werd op 26 februari 2016 het besluit betreffende lage-emissiezones (LEZ-besluit) definitief goedgekeurd, waarin o.a. de toegangscriteria nader waren bepaald met stappen tot en met 2028. Dit besluit werd gewijzigd op 24 februari 2017, op 31 maart 2017, op 6

september 2019, op 29 januari 2021. Op 22 september 2023 werden de toegangsregels voor 2025 een jaar verschoven en werden nieuwe toegangsregels met stappen tot en met 2035 toegevoegd. Op 26 april 2024 volgde een wijziging voor oldtimers.

Heden ligt een nieuwe wijziging van het besluit voor, rekening houdend met het Vlaamse Regeerakkoord¹. Dit stelt het volgende: *“Vlaanderen is op goede weg om de Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen te behalen. We zullen het Vlaams Luchtbeleidsplan in functie van een desgevallend vernieuwde Europese luchtkwaliteitsrichtlijn aanpassen. Omdat de evoluties naar een emissievrij wagenpark de luchtkwaliteit verbeteren, verstrengen we het wettelijk kader rond de lage-emissiezone (LEZ) niet verder dan de voorwaarden die op 1 september 2023 effectief van kracht waren.”*

De beleidsnota² van de minister bevoegd voor Omgeving bepaalt: *“We verstrengen het wettelijke kader rond de lage-emissiezone (LEZ) niet verder dan de voorwaarden die op 1 september 2023 effectief van kracht waren. We gaan in overleg met Antwerpen en Gent om te bekijken hoe gegarandeerd kan worden dat de luchtkwaliteit er aan de huidige en toekomstige NO2-luchtkwaliteitsnormen kan voldoen.”*

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande voorontwerp van besluit werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2025/317 van 3/09/2025.

2 INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Een lage-emissiezone is een zone waarin voor de leefbaarheid, in het bijzonder ter beperking van milieu- en gezondheidshinder door een slechte luchtkwaliteit, een selectief toelatingsbeleid voor motorvoertuigen wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder. Op basis van de huidige luchtkwaliteitsnormen is in het regeerakkoord van 30 september 2024 opgenomen dat het wettelijk kader niet verder verstrengt dan de voorwaarden die op 1 september 2023 van kracht waren. Dit houdt in dat de in het huidige besluit voorziene verstrenging per 1 januari 2026 wordt aangepast.

In het voorliggende besluit worden de verstrengingen die waren voorzien in 2026 en 2028 geannuleerd. Euro 5 dieselwagens blijven toegelaten. Deze beslissing is o.a. te verantwoorden vanuit de vaststellingen dat in de betrokken steden Antwerpen en Gent ondertussen op alle plaatsen voldaan wordt aan de jaar- en uurgrenswaarden voor NO₂, daar waar er bij de start van de LEZ nog vele overschrijdingen waren, en dat ook de grens- en streefwaarden voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) ondertussen overal bereikt worden. De vermindering van de gezondheidsimpact ten gevolge van roet (fijn stof) was immers de hoofdprioriteit van de LEZ.

Beide steden hebben ondertussen ook zeer veel maatregelen genomen rond verkeerscirculatie en modal shift, die een gunstig effect hebben op de lokale luchtkwaliteit. In het bijzonder aan te stippen nog zijn de werken voor de Oosterweelverbinding rond Antwerpen, met overkappingen, fietsinfrastructuur, park & rides en betere aansluitingen op openbaar vervoer.

¹ [Vlaams Regeerakkoord 2024-2029. Samen werken aan een warm en welvarend Vlaanderen | Vlaanderen.be](#)

² [Beleidsnota 2024-2029. Omgeving | Vlaanderen.be](#)

In de steden Antwerpen en Gent en hun omgeving blijken er significant minder eigenaars van Euro 5-dieselwagens te wonen dan in de rest van Vlaanderen. Om te vermijden dat het intrekken van de verstrengingsstappen opnieuw tot een stijging zou leiden van wagentypes waarvoor een verbod was vooropgesteld, en om dus een mogelijke achteruitgang van de luchtkwaliteit te vermijden, worden de toegangsvoorwaarden in 2028 geëvalueerd om mogelijke maatregelen te bekijken. Vlaanderen heeft met De Lijn de openbaarvervoersbussen in beheer en heeft de keuze gemaakt om over te schakelen naar zero-emissiebussen. Het openbaredienstencontract 2023-2027 geeft aan dat tegen 2025 de stedelijke gebieden optimaal emissievrij bediend worden en dat het openbaar vervoer tegen 2035 volledig emissievrij is in heel Vlaanderen.

In september 2021 heeft de WGO haar richtsnoeren inzake luchtkwaliteit geactualiseerd, en voortbouwend daarop werd op 23 oktober 2024 een nieuwe Europese luchtkwaliteitsrichtlijn goedgekeurd. Daardoor worden in 2030 nieuwe en strengere luchtkwaliteitsnormen voor stikstofoxiden en fijnstof van kracht..

Het behalen van de nieuwe luchtkwaliteitsnormen in 2030 vereist een revisie van het Vlaamse luchtbeleidsplan. De invoering van een lage emissiezone is immers maar één van de maatregelen, en gezien het regeerakkoord dienen ook alternatieven uitgewerkt te worden.

Het in juli goedgekeurde Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) bevat de maatregelen op Vlaams niveau voor de transportsector met impact op broeikasgassen. Al deze maatregelen hebben ook een impact op NOx emissies en zullen in het geactualiseerde luchtbeleidsplan, voorzien voor het najaar van 2025, worden opgenomen.

Vermits op kritieke meetpunten blijkt dat het effect van streetcanyons ook een zeer belangrijke factor is voor de luchtkwaliteit, zullen naast de LEZ ook meer gerichte lokale maatregelen aangewezen zijn. VMM reikte hiertoe vorig jaar reeds een aantal mogelijkheden aan.³

Eén van de aanvullende maatregelen betreft zero emissie stadsdistributie. Het VEKP besliste dat er verdere maatregelen hieromtrent zullen getroffen worden. In het kader van het opstellen van het verkeerveiligheidspact samen met de lokale besturen zal er gekeken worden hoe steden en gemeenten kunnen beloond worden als zij ook aandacht besteden aan bij wijze van voorbeeld zone 30, schoolomgevingen, verduurzaming logistiek In het geactualiseerde luchtbeleidsplan, voorzien in het najaar van 2025, zal dit verder geconcretiseerd worden.

We maken met de lokale besturen van Antwerpen en Gent afspraken hoe de vereiste luchtkwaliteit in 2030 kan behaald worden, en nemen deze afspraken op in het gereviseerde luchtbeleidsplan.

Het Vlaams Energie- en Klimaatplan voorziet in ieder geval een stelselmatige elektrificatie van het voertuigenpark, waardoor de NOx-uitstoot ervan verder zal verminderen. Daarom zal het punt bereikt worden dat een LEZ niet meer nodig is voor de luchtkwaliteit.

Op regelmatige basis zal in het voortgangsrapport (VORA) van het Luchtbeleidsplan de LEZ geëvalueerd worden. Vanaf 2027 wordt in het VORA niet alleen gerapporteerd in welke mate Vlaanderen op schema zit om de (toekomstige) normen en beleidsdoelstellingen te halen, maar ook welke bijdrage de LEZ hierin nog heeft. In dit kader zal de Vlaamse Regering de LEZ in 2027 evalueren en indien nodig afschaffen. Ze treedt hiervoor in overleg met de betrokken lokale besturen.

De Vlaamse Regering is van oordeel dat deze wijzigingen aan het LEZ-besluit te verantwoorden zijn in navolging de beslissingen zoals bepaald in het Vlaamse Regeerakkoord. Zo is de toepassing van LEZ in principe een onderdeel van het beleidsscenario van het stikstofdecreet (als G8-scenario). Dat

³ <https://vmm.vlaanderen.be/publicaties/standaardeffecten-van-lokale-mobiliteitsmaatregelen-op-luchtkwaliteit>

scenario baseert zich immers op het Luchtbeleidsplan 2030, dat uitgaat van de in 2016/2017 in het besluit voorziene verstrengingsstappen voor dieselwagens.

Bij de evaluatie van de LEZ in 2024 is de impact onderzocht van een scenario met en zonder de twee LEZ-verstrengingen in 2026 en 2028. In het scenario zonder verstrenging nemen de NOx-emissies op Vlaams niveau in 2030 met 0,38% toe ten opzichte van een scenario met de voorziene verstrengingen. Dit gaat om een eenmalige dalingen per stap. Het effect van de verstrenging naar diesel Euro 6 bedraagt 0,22% op Vlaams niveau. Deze daling wordt echter nog steeds gerealiseerd tegen 2030 volgens het huidige voorstel.

Het eenmalige effect van beide verstrengingsstappen is dan ook kleiner dan de voorspelde jaarlijkse verdere daling (1,4% per jaar) van de Vlaamse NOx-uitstoot van het Vlaamse wagenpark in het beleidsscenario. De voorgestelde wijzigingen aan het LEZ-besluit zullen daarom de continue daling van de NOx-uitstoot in het traject van de Programmatorische Aanpak Stikstof (PAS) niet verbreken. De NOx-emissie en -depositie in Vlaanderen blijven verder verminderen.

Er wordt tot slot ook benadrukt dat lokale overheden zelf kunnen bepalen aan welke voertuigen een individuele toelating toegekend wordt om af te wijken van de toelatingsvoorwaarden in de LEZ. Dat lokale overheden kunnen rekening houden met de financiële draagkracht, blijft behouden in het besluit. We keren hiermee grotendeels terug naar de voorwaarden die geldig waren vóór het besluit van 23 september 2023. De in het besluit van 23 september 2023 voorziene mogelijkheid om jaarlijks 12 dagpassen aan te kopen, blijft behouden.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Vet gedrukte artikelnummers verwijzen naar de artikels van het wijzigingsbesluit, *vet en schuin gedrukte artikelnummers* verwijzen naar het te wijzigen besluit.

Artikel 1 brengt een aantal wijzigingen aan in *artikel 2, §1 van het besluit*. Gezien de vele wijzigingen aan de toegangslogica, wordt ervoor gekozen om de volledige paragraaf te vervangen:

Categorieën van voertuigen	Brandstof	Vanaf 2026
M1 - personenauto's	Diesel	Euro 5
	Benzine	Euro 2
M2, vervoer staande passagiers - minibussen	Diesel	Euro V of 5
	Benzine	Euro II of 2
M2, vervoer zittende passagiers - minibussen	Diesel	Euro V of 5
	Benzine	Euro II of 2
M3, vervoer staande passagiers – Bussen	Diesel	Euro V
	Benzine	Euro II
M3, vervoer zittende passagiers - Autocars	Diesel	Euro V
	benzine	Euro II
N1 - bestelwagens	Diesel	Euro 5
	Benzine	Euro 2
N2 en N3 - vrachtwagens	Diesel	Euro V of 5
	Benzine	Euro II of 2
T – tractoren		Fase IIb

1. Na evaluatie in 2027 wordt bekeken of bijkomende maatregelen nodig zijn of de LEZ kan worden afgeschaft.
2. Omdat het onderscheid tussen bussen voor openbaar vervoer en autocars soms onduidelijk was door te verwijzen naar klasse III en klasse B bij categorie M2 en M3, is de formulering aangepast waarbij gebruik gemaakt wordt van zit- en staanplaatsen.

Artikel 2 brengt een aantal inhoudelijke wijzigingen aan aan *artikel 3 van het besluit*. Ook hier wordt ervoor gekozen het volledige artikel te vervangen.

1. Het artikel wordt geherformuleerd om lokale overheden zelf te laten bepalen voor welke voertuigen kan afgeweken worden van de toegangsvoorwaarden die in artikel 2 zijn opgelijst.
2. De mogelijkheid voor de aankoop van een dagpas blijft behouden tot maximaal 12 dagen per jaar.

3. Ook de mogelijkheid om rekening te houden met mogelijk beperkte financiële draagkracht blijft behouden.

Artikel 3 voegt een inwerkingtredingsdatum toe.

3 BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft een beperkte weerslag op de begroting van de Vlaamse overheid. De toegangslogica moet worden aangepast. Dit zal gebeuren binnen de beschikbare middelen van VMM.

Het advies van de Inspectie van Financiën van 17/9/2025 gaat als bijlage. De Inspectie van Financiën oordeelt ook dat de budgettaire impact hooguit bijkomstig is.

De Inspectie van Financiën vindt in het voorstel dat haar was voorgelegd, de voorgestelde differentiatie wat betreft het uitstel van de invoering van strengere toegangsvoorwaarden (wel voor personenwagens op benzine en aardgas, niet voor diesel) niet consequent en niet doelmatig. In het uiteindelijk voorstel wordt het uitstel consequent toegepast voor alle brandstofsoorten, wat dus aan deze opmerking tegemoet komt. De Inspectie van Financiën had bedenkingen over het voorstel om de volledige elektrificatie van bussen van het openbaar vervoer vanaf 2027 aan te houden, en stelde een voorafgaande analyse voor over de impact op de werking en de nodige investeringen. Door geen verdere verstrengingen door te voeren wordt hieraan tegemoet gekomen.

Om bovenstaande redenen was het advies van de Inspectie van Financiën ongunstig, maar aan de bezwaren is dus tegemoet gekomen.

Het begrotingsakkoord werd aangevraagd op 19 september 2025.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget van de Vlaamse overheid, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de interne dienstverlening van de Vlaamse overheid, niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft mogelijk een beperkte weerslag op de lokale besturen die een LEZ hebben ingevoerd. De wijzigingen vereisen beperkte aanpassingen aan de LEZ-reglementen en de IT-systemen van de lokale overheden. Er wordt geen significante impact verwacht op de lokale besturen.

De wijzigingen hebben geen directe impact op de ontvangsten.

4 VERDER TRAJECT

Na een eerste principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering van het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones, wordt advies gevraagd aan de Raad van State, met het verzoek het advies mee te delen binnen de termijn van dertig dagen.

Tot slot wordt het advies voor een definitieve goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

5 VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones;
- 2° de Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw te gelasten over het voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Raad van State met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 werkdagen.

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS