|  |  |
| --- | --- |
|  **2025\_SV\_00281**  | **Schriftelijke vraag van raadslid Anke Van dermeersch: Oldtimers, tijd voor redelijkheid in het Antwerpse LEZ-beleid.**  |

*Hoe rechtvaardigt de schepen de blijvende uitsluiting van oldtimers uit de LEZ, terwijl cijfers aantonen dat slechts 6% van de Vlaamse oldtimers zich überhaupt registreerde en hun impact op de luchtkwaliteit verwaarloosbaar is?*

Oldtimers zijn niet uitgesloten van de LEZ. Het Vlaamse LEZ-besluit bepaalt dat voertuigen ouder dan 30 jaar met een O-plaat mits eenmalige registratie de LEZ mogen binnenrijden. Dit is een belangrijke versoepeling vergeleken met de situatie daarvoor toen enkel voertuigen ouder dan 40 jaar mits een tijdelijke toelating tegen betaling de LEZ mochten betreden.

De impact van oldtimers op de luchtkwaliteit is niet verwaarloosbaar. Oldtimers zorgen voor een hoge uitstoot van fijn stof en stikstofoxiden. Voertuigen ouder dan 30 jaar stoten per gereden kilometer 100 keer meer fijn stof uit dan dieselwagens euro 5 (huidige LEZ-toelatingsnorm voor dieselvoertuigen) en 10 keer meer NOx uit dan benzinewagens euro 2 (huidige LEZ-toelatingsnorm voor benzinevoertuigen).

In 2024 waren in België 142.487 voertuigen ingeschreven als oldtimer, waarvan 85.548 voertuigen in Vlaanderen. Van die oldtimers is 99,4% ouder dan 30 jaar. Zij komen allemaal in aanmerking voor een vrijstelling voor de LEZ. ~~Potentieel kan dus bijna 4% van de personenwagens zonder betekenisvolle filtertechnologie in de lage-emissiezone rondrijden.~~

Dit maakt dat de impact van oldtimers wel degelijk substantieel is ten aanzien van de lokale luchtkwaliteit en de gezondheid van inwoners.

*Bent u, gezien de cijfers, het ermee eens dat oldtimers hoofdzakelijk als hobbyvoertuigen worden gebruikt en dus amper bijdragen aan stedelijke uitstoot of verkeersdruk?*

Nee. Uit de cijfers kan niet afgeleid worden hoe oldtimers gebruikt worden. In theorie zijn er gebruiksbeperkingen gekoppeld aan de inschrijving als oldtimer, in praktijk is de naleving ervan moeilijk na te gaan. Zo is er bijvoorbeeld geen controle of oldtimers enkel voor niet-professionele doeleinden gebruikt worden en weten we niet hoeveel kilometers ze rijden.

*Waarom wordt de administratieve verplichting voor preregistratie behouden, terwijl andere steden zoals Brussel al jaren met een automatische vrijstelling werken voor erkende oldtimers? Waarom slaagt Antwerpen er niet in om een systeem op poten te zetten dat in Brussel wél mogelijk blijkt? Wat houdt u tegen om het voorbeeld van Brussel te volgen?*

De verplichting om oldtimers ouder dan 30 jaar te registreren is opgenomen in artikel 4, §1, 4° van het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende lage-emissiezones. Dit is een beslissing van de Vlaamse Regering. Het automatisch toelaten van oldtimers moet bijgevolg op Vlaams niveau geregeld worden.

Ook de verantwoordelijkheid voor de LEZ-databank en hoe deze wordt samengesteld ligt bij Vlaanderen, niet bij stad Antwerpen. Ook Gent maakt gebruik van de LEZ-databank. De regels moeten bijgevolg voor beide steden hetzelfde zijn. Als Antwerpen lokaal een automatische registratie voor oldtimers zou opzetten, zouden oldtimer eigenaars hun voertuig nog steeds bij Gent moeten registreren.

*Vlaams minister Brouns verwees naar een kost van 50.000 euro om de databank aan te passen voor automatische vrijstelling. Acht u deze kost reël en gemakkelijk haalbaar, gezien de miljoeneninvesteringen in luchtkwaliteitsmetingen en andere technologieën binnen 't stad?*

De LEZ-databank valt onder de verantwoordelijkheid van Vlaanderen, evenals de investeringen die gedaan moeten worden om de databank aan te passen en de inschatting of de kost voor die aanpassing reëel en gemakkelijk haalbaar is.

*Is er een objectieve evaluatie gebeurd van de effectiviteit van het LEZ-beleid tegenover de maatschappelijke en administratieve lasten die het met zich meebrengt? Zo ja, kunnen die cijfers publiek worden gemaakt? Zo niet, waarom (nog) niet?*

Ja, er zijn diverse objectieve evaluaties gebeurd.

De Vlaamse Milieumaatschappij publiceert jaarlijks een rapport over de luchtkwaliteit in de Antwerpse agglomeratie. In het rapport van 2023 wordt onder meer aangetoond dat de LEZ voor een versnelde vergroening zorgde van het wagenpark en een verbetering van de luchtkwaliteit. Zie [Luchtkwaliteit in de Antwerpse agglomeratie - 2023](https://vmm.vlaanderen.be/publicaties/luchtkwaliteit-in-de-antwerpse-agglomeratie-2023)

In 2020 publiceerde Vlaanderen een rapport over de impact van de lage-emissiezones op het wagenpark, de luchtkwaliteit en sociaal kwetsbare groepen. In dit rapport werd onder meer verwezen naar de gezondheidswinst die het grootst is voor sociaal kwetsbare inwoners van de LEZ. De ondersteunende maatregelen beperken de negatieve sociale impact, terwijl de positieve impact op de luchtkwaliteit behouden blijft. Zie https://vmm.vlaanderen.be/publicaties/impact-van-de-lage-emissiezones-op-het-wagenpark-de-luchtkwaliteit-en-sociaal-kwetsbare-groepen

Meer recent werd door de Onafhankelijke Ziekenfondsen een studie gepubliceerd over de positieve impact van de lage-emissiezones in Antwerpen en Brussel op luchtkwaliteit en op de gezondheid van de inwoners, vooral ook voor burgers die wonen in kansarme wijken. De studie stelt ook dat het gunstige effect van de lage-emissiezones zich tot buiten de grenzen van de stad verspreidt. Zie <https://www.mloz.be/nl/documentatie/lage-emissiezone-verbetert-luchtkwaliteit> en [22042025-Bloomberg2025-NL.pdf](https://www.mloz.be/sites/default/files/ressources/22042025-Bloomberg2025-NL.pdf) en <https://www.mloz.be/nl/documentatie/bewijs-van-de-voordelen-van-lage-emissiezones-antwerpen-en-brussel>

*Bent u bereid om open te staan voor het debat over een volledige afschaffing van de LEZ, zoals Vlaams Belang voorstelt, zeker nu blijkt dat de beoogde milieuwinst in sommige gevallen zeer beperkt is?*

Nee. Op de gemeenteraad van 24 februari 2025 werd een voorstel tot motie over het afschaffen van de LEZ-emissiezone voorgelegd. Deze werd besproken en er is door de gemeenteraad beslist om deze motie niet te aanvaarden. Ook in het bestuursakkoord is het behoud van de lage-emissiezone voorzien. De milieuwinst is wel degelijk substantieel en de gezondheidswinst ook. Zie ook het antwoord op de vorige vraag.