

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 april 2008

WETSVOORSTEL

**betreffende de instelling van milieuzones
in steden en gemeenten**

(ingediend door mevrouw Tinne
Van der Straeten c.s.)

INHOUD

1. Samenvatting	3
2. Toelichting	4
3. Wetsvoorstel	19

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 avril 2008

PROPOSITION DE LOI

**concernant l'instauration de zones
écologiques dans les villes et communes**

(déposée par Mme Tinne Van der Straeten
et consorts)

SOMMAIRE

1. Résumé	3
2. Développements	4
3. Proposition de loi	19

cdH	:	centre démocrate Humaniste	
CD&V-N-VA	:	Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
FN	:	Front National	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MR	:	Mouvement Réformateur	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
PS	:	Parti Socialiste	
sp.a+VI.Pro	:	Socialistische partij anders - VlaamsProgressieven	
VB	:	Vlaams Belang	

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : publicaties@deKamer.be	e-mail : publications@laChambre.be

SAMENVATTING

De indieners wijzen erop dat een groot aantal mensen ziek worden of vroegtijdig sterven omwille van de luchtvervuiling.

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de gemeenten de bevoegdheid te geven om milieuzones af te bakenen waar enkel milieuvriendelijke voertuigen worden toegelaten.

RÉSUMÉ

Les auteurs soulignent qu'un grand nombre de personnes contractent des maladies ou décèdent prématurément à cause de la pollution atmosphérique.

La présente proposition de loi vise à habiliter les communes à délimiter des zones écologiques où seuls les véhicules respectueux de l'environnement sont autorisés.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Impact van luchtvervuiling en van lawaai op de gezondheid

Het aantal mensen dat ziek wordt of vroegtijdig sterft door luchtvervuiling blijft zeer hoog liggen in ons land. De luchtvervuiling veroorzaakt door het verkeer speelt daarbij een grote rol.

Een juiste inschatting van het aantal doden of vroegtijdige sterftes door luchtvervuiling is lastig. Bovendien woedt hierover een methodestrijd.

In het kader van de voorbereiding van de Europese strategie ter bestrijding van de luchtverontreiniging schatte een grootschalige Europese studie het aantal vroegtijdig sterftes in België alleen al door heel fijn stof (PM_{2,5}) op maar liefst 13.000 voor het jaar 2000. Of een gemiddelde van 13,5 verloren gezonde levensmaanden of 1,1 verloren gezond levensjaar per inwoner (DALY¹). In het kader van het Nationaal Plan Gezondheid Leefmilieu vond het project steden en vervuiling plaats. Tijdens een hoorzitting in het Federaal Parlement op 27 november 2007 werd door het Brussels Instituut Milieubeheer aangehaald dat de blootstelling aan fijne stofdeeltjes in de Belgische steden alarmerend is². Het project beoogde om ziektes en sterfgevallen toe te schrijven aan luchtvervuiling te moduleren. Tijdens het project werden drie steden geanalyseerd: Antwerpen, Luik en Brussel. De gegevensverzameling was ingewikkeld en de toegang tot de gezondheidsgegevens verliep traag. Het BIM stelde dat een aanwezigheid van 20 µg fijne deeltjes per m³ zou leiden tot een bijkomende sterfte van 6%.

In het kader van de laatste MIRA-rapportering komt men ook uit op een effect van alle milieufactoren samen voor de gezondheid van 1,1 verloren gezonde levensjaren per inwoner in Vlaanderen. De vervuiling met fijn stof

¹ DALY: «*disability adjusted life years*»: deze indicator meet het aantal gezonde levensjaren die een populatie verliest door ziekte en sterfte. Het is de optelsom van de jaren verloren door sterfte aan een bepaalde ziekte (verloren levensjaren) en de jaren geleefd met een ziekte, rekening houdend met de ernst ervan (ziektejaarequivalenten).

² Gedachtewisseling Nationaal Plan Leefmilieu Gezondheid (NEHAP), Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, DOC 52 0621/001, <http://www.dekamer.be>

³ Milieurapport Vlaanderen, Achtergronddocument Milieu, Mens & Gezondheid, december 2007, p. 21

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Impact de la pollution atmosphérique et du bruit sur la santé

Le nombre de personnes qui contractent des maladies ou décèdent prématurément à cause de la pollution atmosphérique reste très élevé dans notre pays. La pollution atmosphérique générée par la circulation joue un rôle important à cet égard.

Il est difficile d'estimer correctement le nombre de morts ou de décès prématurés imputables à la pollution atmosphérique. En outre, la polémique fait rage quant à la méthode à employer.

Dans le cadre de la préparation de la stratégie européenne de lutte contre la pollution atmosphérique, une vaste étude menée à l'échelle européenne a permis d'estimer à pas moins de 13.000 le nombre de décès prématurés exclusivement liés aux particules très fines (PM_{2,5}) en Belgique en 2000. Soit en moyenne de 13,5 mois ou 1,1 année de vie en bonne santé perdus par habitant (AVCI¹). Le projet villes et pollution s'est inscrit dans le cadre du Plan national d'Action Environnement-Santé. Au cours d'une audition organisée au Parlement fédéral le 27 novembre 2007, l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement a affirmé que l'exposition des villes belges aux particules fines est alarmante². Le projet entendait modéliser les maladies et les décès attribuables à la pollution atmosphérique. Dans ce cadre, trois villes ont été analysées: Anvers, Liège et Bruxelles. La collecte de données s'est toutefois révélée compliquée et l'accès aux données sanitaires était lent. L'IBGE a établi que la présence de 20% de µg de particules fines par m³ impliquait un excès de mortalité de 6%.

Le dernier rapport MIRA révèle aussi un effet de tous les facteurs environnementaux conjugués sur la santé de 1,1 année de vie en bonne santé perdue par habitant en Flandre. La pollution due aux particules fines (PM₁₀

¹ AVCI («*années de vies corrigées pour incapacité*»: cet indicateur mesure le nombre d'années de vie en bonne santé perdues par une population à cause de la maladie et de la mortalité. Il s'agit de la somme des années perdues pour cause de mortalité imputable à une maladie déterminée (années de vie perdues) et les années de vie vécues avec une maladie, en tenant compte de la gravité de celle-ci (équivalents année de maladie).

² Échange de vues Le Plan national d'Action Environnement-Santé (NEHAP), Chambre belge des représentants, DOC 52 0621/001, <http://www.dekamer.be>

³ Milieurapport Vlaanderen, Achtergronddocument Milieu, Mens & Gezondheid, décembre 2007, p. 21

(PM10 en PM 2,5) zou voor driekwart hiertoe bijdragen: in totaal zou het fijn stof zorgen voor meer dan 68.000 verloren levensjaren³.

Het gemiddelde jaarlijks vroegtijdige sterfte ten gevolge van PM10 in Vlaanderen tijdens de periode 1997-2004, treft 652 personen (of 110 vroegtijdige sterfte per 1.000.000 inwoners)⁴.

Voor België komen we dan uit op een duizendtal sterfte alleen door blootstelling aan fijn stof (PM10). Een getal dat vergelijkbaar is met het aantal verkeersdoden per jaar.

Nieuw in de MIRA-berekeningen (2007) is dat men nu ook vaststelt dat er een groot effect is van lawaai op de volksgezondheid. Lawaai zorgt voor een verhoogde bloeddruk bij veel mensen en voor hartaandoeningen. Lawaai zou bijna voor 20% verantwoordelijk zijn van het totaal milieu-effect op de gezondheid (of voor meer dan 19.000 verloren levensjaren)⁵.

Kinderen en ouderen het meest kwetsbaar

Kinderen en ouderen zijn bijzonder gevoelig voor luchtvervuiling in het algemeen en voor fijne stofdeeltjes in het bijzonder. Kinderen die dicht bij een drukke verkeersweg leven, worden blootgesteld aan stikstofdioxide en fijn stof en zijn gevoeliger voor astma, bronchitis en chronische long obstructie (COD)⁶. Ouderen lopen meer kans op hartaandoeningen tengevolge van luchtvervuiling⁷.

In beide gevallen is dit maatschappelijk onaanvaardbaar. In het geval van kinderen, omdat een zware hypotheek gelegd wordt op hun toekomstige ontwikke-

et PM 2,5) y contribuerait à concurrence de 75%: au total, les particules fines seraient à l'origine de plus de 68.000 années de vie perdues³.

En Flandre, la mortalité précoce moyenne sur une base annuelle en raison des PM10 a touché 652 personnes (soit 110 décès précoces par million d'habitants) au cours de la période 1997-2004⁴.

Pour la Belgique, nous obtenons le chiffre d'un millier de décès dus à la seule exposition aux particules fines (PM10). Un chiffre qui est comparable au nombre annuel de tués dans des accidents de circulation.

La nouveauté, dans les calculs effectués dans le cadre du rapport MIRA (2007), est que l'on constate aussi à présent que le bruit a aussi une incidence importante sur la santé publique. Le bruit se traduit chez de nombreuses personnes par une tension artérielle accrue et des affections cardiaques. Le bruit serait responsable pour près de 20% de l'effet environnemental total sur la santé (soit plus de 19.000 années de vie perdues)⁵.

Les enfants et les personnes âgées sont les plus vulnérables

Les enfants et les personnes âgées sont particulièrement sensibles à la pollution de l'air, en général, et aux particules fines, en particulier. Les enfants qui vivent à proximité d'une voie de circulation très fréquentée sont exposés au dioxyde de carbone et aux particules fines et sont dès lors plus sensibles à l'asthme, à la bronchite et à l'obstruction pulmonaire chronique (COD)⁶. Les personnes âgées risquent davantage d'être victimes d'affections cardiaques en raison de la pollution atmosphérique⁷.

Dans les deux cas, c'est socialement inacceptable. Dans le cas des enfants, parce que leurs chances futures de développement sont gravement hypothéquées.

⁴ Milieurapport Vlaanderen, Achtergronddocument Milieu, Mens & Gezondheid, december 2007, p.52

⁵ Milieurapport Vlaanderen, Achtergronddocument Milieu, Mens & Gezondheid, december 2007, p. 22

⁶ Gauderman, W., James e.a., Effect of exposure to traffic on lung development from 10 to 18 years of age: a cohort study, The Lancet, vol. 368, jan. 2007: deze studie is een bevestiging van het baanbrekend onderzoek van de Nederlandse epidemioloog Bert Brunekreef terzake.

⁷ Cfr in Vlaanderen: professoren Ben Nemery en Peter Hoet, UZ Gezondheidsbrief, augustus 2002 – Boston-studie: direct verband tussen luchtvervuiling en hartaandoeningen: zie: EHP, *Environmental Cardiology: Getting to the Heart of the Matter*, november 2004: <http://ehp.niehs.nih.gov/members/2004/112-15/focus.html>

⁴ Milieurapport Vlaanderen, Achtergronddocument Milieu, Mens & Gezondheid, décembre 2007, p.52

⁵ Milieurapport Vlaanderen, Achtergronddocument Milieu, Mens & Gezondheid, décembre 2007, p. 22

⁶ Gauderman, W., James e.a., Effect of exposure to traffic on lung development from 10 to 18 years of age: a cohort study, The Lancet, vol. 368, jan. 2007: cette étude est une confirmation de l'étude pionnière de l'épidémiologue néerlandais Bert Brunekreef sur la question.

⁷ Cf. en Flandre les professeurs Ben Nemery et Peter Hoet, UZ Gezondheidsbrief, augustus 2002 – Boston-studie: direct verband tussen luchtvervuiling en hartaandoeningen: voir: EHP, *Environmental Cardiology: Getting to the Heart of the Matter*, novembre 2004: <http://ehp.niehs.nih.gov/members/2004/112-15/focus.html>

lingskansen. Maar ook het feit dat ouderen voor hun tijd sterven, is een structureel onrecht.

Voor luchtvervuiling komt daar nog bij de steeds groeiende groep van mensen met ademhalingsproblemen, de cara-patiënten. Hun aantal neemt gestaag toe, ook dat is naar alle waarschijnlijkheid een gevolg van de aantasting van de weerstand door luchtvervuiling over langere periodes. Dit is een vicieuze cirkel: door sluipende lange termijn-effecten van pollutanten, neemt ook het risico op acute hinder op korte termijn, door kortstondige vervuilingsspieken, hand over hand toe. Het percentage voor de hele bevolking loopt op tot bijna één tiende mensen met aanslepende klachten in verband met de luchtwegen.

2. Nood aan een luchtkwaliteitsbeleid

Het is zeker zo dat de voorbije decennia forse inspanningen werden gedaan om de luchtvervuiling terug te dringen. Zo is de uitstoot van zwaveldioxide (mee oorzaak van zure regen) met 70 à 80% verminderd. Zo ook de uitstoot van lood of koolstofmonoxide door het verkeer. Technologische verbeteringen en de inzet van milieutechnieken hebben de vuilast gelukkig gereduceerd. En dit zal in de toekomst blijven gebeuren. Daarbij wordt vooral gewezen naar de verwachte gunstige effecten van properder brandstoffen en auto's (cfr het Europese «Auto-Oil»-programma).

Maar andere factoren zorgen ervoor dat de vervuiling minder sterk terugloopt dan verwacht. Dan gaat het vooral om volume-effecten: de hoeveelheid vervuiling per productie-éénheid of per voertuig neemt spectaculair af, maar de totale productiehoeveelheid of het totaal aantal voertuigen of voertuigkilometers neemt even spectaculair toe. Dat geldt met name voor een pollutant als stikstofoxide (mee oorzaak van zomersmog én verzuring). En zeker voor de structurele pollutant bij uitstek, koolstofdioxide, die indirect (via het broeikas-effect) eveneens een bedreiging van formaat inhoudt voor onze welvaart en gezondheid.

Andere vormen van vervuiling zijn dan weer in de plaats gekomen van vroegere (bijvoorbeeld door de vervanging van lood in de benzine) of door nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld de toename van het aantal dieselwagens en het aantal vrachtwagens, waardoor de vervuiling met fijn stof hoog blijft oplopen).

Le fait que des personnes âgées meurent avant l'heure est cependant aussi une injustice structurelle.

En ce qui concerne l'impact de la pollution de l'air, il faut également y ajouter un groupe sans cesse croissant de personnes atteintes de problèmes respiratoires, les patients souffrant d'affections respiratoires chroniques spécifiques. Leur nombre augmente constamment et cette augmentation est probablement aussi imputable à la dégradation de leur résistance due à une exposition prolongée à la pollution atmosphérique. C'est un cercle vicieux: à la suite des effets larvés à long terme des polluants, le risque de nuisances accrues à court terme augmente aussi de plus en plus en raison des pics de pollution de courte durée. Le pourcentage pour l'ensemble de la population atteint près de 10% de personnes présentant des troubles prolongés des voies respiratoires.

2. Nécessité d'une politique de la qualité de l'air

Certes, de gros efforts ont été consentis ces dernières décennies pour réduire la pollution de l'air. Ainsi, l'émission de dioxyde de soufre (une des causes des pluies acides) a été réduite de 70 à 80%, de même que l'émission de plomb ou de monoxyde de carbone dans le trafic routier. Les progrès technologiques et la mise en œuvre de techniques respectueuses de l'environnement ont heureusement réduit la charge polluante. Et ce phénomène devrait se poursuivre à l'avenir. Dans ce contexte, on se référera essentiellement aux effets bénéfiques escomptés des carburants et voitures plus propres (cf. le programme européen «Auto-Oil»).

Mais d'autres facteurs font en sorte que la pollution diminue moins fortement que prévu. Il s'agit surtout d'effets de volume: la quantité de pollution par unité de production ou par véhicule diminue de manière spectaculaire, mais la quantité totale de production ou le nombre total de véhicules ou de kilomètres parcourus par des véhicules augmente de manière tout aussi spectaculaire. Cela vaut notamment pour un polluant comme l'oxyde d'azote (une des causes du smog d'été et de l'acidification). Et certainement pour le polluant structurel par excellence, le dioxyde de carbone, qui, indirectement (via l'effet de serre), constitue également une menace de grande ampleur pour notre bien-être et notre santé.

D'autres formes de pollution se sont substituées à des formes de pollution plus anciennes (par exemple, à la suite du remplacement du plomb dans l'essence) ou sont apparues à la suite de nouvelles évolutions (par exemple, l'augmentation du nombre de voitures diesel et du nombre de camions, ce qui continue d'accroître fortement la pollution pour les particules fines).

In 2006 werd op 29 van de 47 meetposten in België (dit is 62% van de meetposten) de Europese norm van 50 µg/m³ (daggemiddelde) meer dan 35 keer overschreden. In 2007 ging het over 32 van de 47 meetposten in België (dit is 68% van de meetposten). Dit betekent een flagrante overtreding van de norm gesteld door de Europese richtlijn 1999/30/EG. Volgens de Richtlijn moet dan een saneringsplan opgemaakt worden. In ons land geldt het Actieplan Fijn Stof als dusdanig. Maar de maatregelen aangekondigd in dit plan blijven ondermaats en garanderen op geen enkele manier een structurele verbetering van de luchtkwaliteit op de plaatsen waar nu jaar na jaar te veel overschrijdingen worden opgetekend.

Vervuiling voorkomen: kwestie van een gecoördineerde aanpak

De bedoeling van dit wetsvoorstel is om gemeenten de concrete mogelijkheid te bieden om de strijd aan te binden tegen de luchtvervuiling op hun grondgebied. Dit voorstel wil de steden en gemeenten de bevoegdheid geven om zones af te bakenen waarin vrachtwagens, personenwagens of andere voertuigen die te veel vervuilen, niet worden toegelaten.

Het nemen van maatregelen bij overschrijding van de grenswaarden voor luchtvervuiling is een gewestbevoegdheid en is in Vlaanderen geregeld in VLAREM. Bij overschrijdingen van de normen voor de luchtkwaliteit, dienen saneringsplannen te worden opgemaakt. Dit is zelfs een Europese verplichting. Maar de gewestelijke overheid stuit daarbij regelmatig op bevoegdheidsgrenzen.

In 2005 stelden de federale en Vlaamse ministers voor leefmilieu samen een actieplan voor ter bestrijding van fijn stof. Een soortgelijk gewestelijk/federaal plan bestaat ook voor de aanpak van verzurende stoffen en ozon. In feite is een nationale aanpak (een coördinatie van federaal en gewestelijk beleid) hier voor de hand liggend. Het werken met milieuzones zou best in een dergelijk gezamenlijk (nationaal) beleid opgenomen worden.

Het opleggen van een rijverbod, voor bepaalde types van wagens en/of voor bepaalde gebieden en de controle op de naleving daarvan, is vooralsnog een federale materie.

Het is ook de federale regering die deze bevoegdheid kan overdragen aan lokale besturen.

Dit neemt niet weg dat een volwaardig beleid terzake samen met de gewesten moet gestalte krijgen. Daartoe

En 2006, la norme européenne de 50 µg/m³ (moyenne journalière) a été dépassée plus de 35 fois dans 29 des 47 postes de mesure installés en Belgique (c'est-à-dire dans 62% des postes de mesure). En 2007, elle l'a été dans 32 de ces mêmes 47 postes de mesure (c'est-à-dire dans 68% des postes de mesure). Cela représente une infraction flagrante à la norme établie par la directive européenne 1999/30/CE. Selon cette directive, un plan d'assainissement doit alors être établi, ce qui s'est concrétisé, dans notre pays, par le plan d'action contre les particules fines. Mais les mesures annoncées dans ce plan restent insuffisantes et ne garantissent nullement une amélioration structurelle de la qualité de l'air aux endroits où actuellement, année après année, trop d'infractions sont enregistrées.

La prévention de la pollution nécessite une approche coordonnée

La présente proposition de loi vise à mettre à la disposition des communes une solution concrète pour lutter contre la pollution atmosphérique sur leur territoire. Elle entend habiliter les villes et les communes à délimiter des zones où les camions, les voitures ou d'autres véhicules trop polluants ne seront plus admis.

La prise de mesures en cas de dépassement des plafonds prévus en matière de pollution atmosphérique relève de la compétence des régions. Lorsque les normes relatives à la qualité de l'air sont dépassées, des plans d'assainissement doivent être établis. Il s'agit d'une obligation européenne. Cependant, les autorités régionales se heurtent souvent, dans ce domaine, aux limites de leurs compétences.

En 2005, les ministres fédéral et flamand de l'environnement ont établi ensemble un plan d'action pour lutter contre les particules fines. Un plan similaire unissant les niveaux régional et fédéral existe également pour la lutte contre les émissions acidifiantes et l'ozone. En fait, une solution nationale (de coordination des politiques fédérale et régionales) s'impose dans ce domaine. Il serait préférable que la délimitation de zones écologiques s'inscrive dans le cadre d'une telle politique commune (nationale).

À l'heure actuelle, les interdictions de circuler applicables à certains types de voiture et/ou à certaines régions et le contrôle du respect de ces interdictions relèvent toujours du niveau fédéral.

C'est également le gouvernement fédéral qui peut confier cette compétence aux administrations locales.

Il n'empêche que toute politique cohérente dans ce domaine doit être élaborée en concertation avec les

kunnen samenwerkingsakkoorden gesloten worden met de gewesten én met de lokale besturen.

Vervuiling structureel voorkomen in plaats van achter de vervuilingpieken aan te hollen

De voorbije jaren werd dikwijls gezworen bij de opmaak van urgentieprogramma's: dringende maatregelen die moesten worden uitgevoerd eens de normen voor een gezonde luchtkwaliteit overschreden werden. Maatregelen nemen op de korte termijn om vervuilingpieken onder controle te krijgen, is echter geen sinecure. In sommige gevallen werken dit soort maatregelen zelfs averechts (bijvoorbeeld in het geval van zomersmog: door verkeersbeperkingen kan zelfs tijdelijk een opstoot van ozon veroorzaakt worden⁸). Voor fijn stof lijkt de impact van noodmaatregelen bij overschrijdingen, reëel, maar erg beperkt⁹. Snelheidsbeperkingen instellen op het moment dat er veel fijn stof in de lucht hangt, is beter dan niks doen. Maar het blijft zoveel als dweilen met de kraan open. Ecolo en Groen! heeft hebben daarom altijd aangedrongen op permanente maatregelen: bijvoorbeeld permanente snelheidsbeperkingen op drukke ringwegen waar veel fijn stof gevormd wordt, zoals op enkele ringwegen in Nederland.

In feite is het onzinnig om te wachten op overschrijdingen (van de waarschuwingsdrempel voor ozon bijvoorbeeld) of te wachten tot er weer 35 dagen verstreken zijn waarop de norm voor fijn stof in een meetpost overschreden werd. Immers, de overschrijdingen zijn en blijven structureel.

Vandaar dat structurele en preventieve maatregelen sowieso aangewezen zijn. Wachten op de volgende vervuilingpiek is in feite niet meer aan de orde.

⁸ Omdat de ozon-precursor NOx tegelijk ook ozon weer afbreekt – minder verkeer leidt tot minder NOx-uitstoot en daardoor in eerste instantie minder afbraak van ozon en zelfs hogere pieken.

⁹ Cfr voorlopige resultaten van de studie van de snelheidsbeperking omwille van fijn stof in maart 2007 (Frans Fierens – VMM). Zie website Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu: <http://www.ircel-online.be>: Een snelheidsverlaging tot 90 km/u heeft wel degelijk een effect. Deze maatregel is vooral bedoeld om de bevolking te sensibiliseren. Het effect op de concentraties is wel klein en vooral merkbaar in de onmiddellijke nabijheid van de autosnelweg (een strook van ongeveer 250m). Zie ook De Morgen 19 februari 2007: Smogalarm mist effect.

régions. Des accords de coopération peuvent, à cette fin, être conclus avec les régions et les administrations locales.

Prévenir la pollution de manière structurelle plutôt que de réagir après coup aux pics de pollution

Ces dernières années, on a souvent eu tendance à présenter l'élaboration de programmes d'urgence comme la panacée: des mesures urgentes à exécuter dès le dépassement des normes en matière de qualité de l'air. Il n'est toutefois pas évident de prendre des mesures à court terme dans le but de maîtriser les pics de pollution. Dans certains cas, ce genre de mesure a même un effet inverse (par exemple, en cas de smog d'été: les mesures prises pour la circulation peuvent même entraîner une augmentation provisoire de la concentration d'ozone⁸). Dans le cas des particules fines, l'impact des mesures d'urgence en cas de dépassement semble réel, mais fort limité⁹. S'il est vrai qu'imposer des limitations de vitesse au moment où la concentration de particules fines dans l'air est élevée constitue un emplâtre sur une jambe de bois, cette mesure vaut néanmoins mieux que rien du tout. Aussi Ecolo et Groen! ont-ils toujours insisté sur la nécessité d'arrêter des mesures permanentes: par exemple, imposer des limitations de vitesse permanentes sur les voies de contournement très fréquentées, où la formation de particules fines est importante, à l'instar de ce qui se fait sur certains périphériques aux Pays-Bas.

En fait, il est insensé d'attendre le dépassement (du seuil d'alerte pour l'ozone, par exemple) ou d'attendre que l'on enregistre plus de 35 jours au cours desquels la norme en matière de particules fines a été dépassée dans une station de mesure. Les dépassements sont et demeurent en effet structurels.

C'est pourquoi il s'indique de toute façon de prendre des mesures structurelles et préventives. On ne peut en fait plus se permettre d'attendre le prochain pic de pollution.

⁸ Dès lors que le précurseur de l'ozone, NOx, détruit également l'ozone, – une réduction de la circulation entraîne une réduction des émissions de NOx qui, dans un premier temps, réduit la destruction d'ozone et même des pics de pollution plus importants.

⁹ Cf. les résultats provisoires de l'étude relative à la limitation de vitesse pour cause de particules fines en mars 2007 (Frans Fierens – VMM). Voir le site internet de la Cellule Interrégionale de l'Environnement: <http://www.irceline.be/>: Une réduction de la vitesse à 90 km/h a bel et bien une incidence. Cette mesure est principalement destinée à sensibiliser la population. L'incidence sur les concentrations est certes limitée et s'observe principalement aux abords immédiats de l'autoroute (une bande de quelque 250 m). Voir également «De Morgen» du 19 février 2007: Smogalarm mist effect.

Ten slotte: voor een hele reeks pollutanten bestaan ook geen veilige doses: bijvoorbeeld voor fijn stof is een grenswaarde altijd een zeer arbitrair gegeven. Op plaatsen waar veel kwetsbare groepen verblijven, is het zaak de concentraties hoe dan ook zo klein mogelijk te houden.

En dan zijn er nog de win-win-effecten. Wat goed is voor de luchtkwaliteit, is ook goed voor de beperking van het omgevingslawaaï. Minder vervuiling en lawaaï leidt ook tot minder stress, een meer leefbare omgeving en doorgaans ook tot veiliger verkeer.

Buitenlandse voorbeelden

Zweden

In 1996 werden in de Zweedse steden Stockholm, Göteborg en Malmö de zogenaamde «*low emission zones*» (LEZ) ingevoerd. Vrachtwagens en bussen boven de 3,5 ton moesten minimaal voldoen aan de EURO-1-emissiestandaard. In de praktijk betekende dit dat voertuigen ouder dan 8 jaar moesten worden aangepast (retrofitting) of niet meer werden toegelaten in de afgebakende zones. Alle oudere voertuigen moesten een sticker op de voorruit plegen. De controle was daardoor zeer simpel en de nalevingsgraad hoog (90%).

In 2002 werden de zones omgedoopt tot «milieuzones» («*environmental zones*» (EZ)). Ook de stad Lund deed nu mee. De grens werd nu van meet af aan gelegd op een ouderdom van zware voertuigen boven de 3,5 ton van 8 jaar. Voor oudere voertuigen met retrofitting werden twee categorieën van uitdoofregeling voorzien:

«level B»: vermindering via retrofitting van de uitstoot van kleine deeltjes met 80%;

«level C»: vermindering van de uitstoot van NO_x met 35%.

Voertuigen met een «level B»-attest mogen nog vier jaar langer in de zoens rondrijden (of tot ze 12 jaar oud zijn); voertuigen met een «level B» én «level C»-attest nog zes jaar (of tot ze 14 jaar oud zijn).

Met deze maatregel wil men de luchtvervuiling terugdringen met 50% voor fijn stof, 20% voor CO₂ en 10% voor NO_x.

Enfin, il y a toute une série de polluants pour lesquels il n'existe pas de doses sûres: dans le cas des particules fines, par exemple, la fixation d'un seuil est toujours une donnée très arbitraire. Dans les endroits fréquentés par de nombreux groupes vulnérables, il s'agit de toute façon de maintenir les concentrations au niveau le plus bas possible.

Force est de constater que ces mesures ont encore d'autres effets bénéfiques: elles permettent non seulement d'améliorer la qualité de l'air, mais également de réduire les nuisances sonores ambiantes. Une réduction de la pollution et du bruit aura également une répercussion sur le niveau de stress, sur l'environnement, en le rendant plus viable, et, généralement, sur la sécurité routière.

Exemples étrangers

Suède

En 1996, des «*low emission zones*» (LEZ) ont été créées dans les villes suédoises de Stockholm, Göteborg et Malmö. Les camions et les bus de plus de 3,5 tonnes devaient au moins être conformes à la norme d'émission EURO-1. Dans la pratique, cela signifiait que les véhicules de plus de 8 ans devaient être adaptés (retrofitting), sous peine de se voir refuser l'accès aux zones délimitées. Un autocollant devait par ailleurs être apposé sur le pare-brise de tous les véhicules plus anciens. Ce système, qui impliquait un contrôle très simple, a été suivi à 90%.

En 2002, ces zones ont été rebaptisées «zones écologiques» («*environmental zones*» (EZ)). La ville de Lund a par ailleurs rejoint les villes précitées. Il a été précisé, dès le départ, que la réglementation visait les véhicules lourds de 8 ans et de plus de 3,5 tonnes. Deux catégories de régimes d'extinction ont été prévues pour les véhicules plus anciens soumis au retrofitting:

«level B»: réduction de 80% des émissions de particules fines, par le biais du retrofitting;

«level C»: réduction de 35% des émissions de NO_x.

Les véhicules disposant d'un certificat «level B» peuvent encore circuler quatre ans supplémentaires dans les zones (soit jusqu'à ce qu'ils aient 12 ans); les véhicules disposant à la fois d'un certificat «level B» et d'un certificat «level C» peuvent encore circuler six ans (soit jusqu'à ce qu'ils aient 14 ans).

Cette mesure vise à réduire la pollution atmosphérique de 50% pour les particules fines, de 20% pour le CO₂ et de 10% pour le NO_x.

Allicht geïnspireerd door dit Zweeds model werd in 1998 een wetsvoorstel (stuk 1917/001-98/99) ingediend door de CVP'ers Brouns en Ansoms met de bedoeling zones in te stellen waar enkel emissie-arme voertuigen zouden worden toegelaten. Het voorstel sloeg op alle voertuigen (niet enkel op vrachtwagens en bussen). Er werd echter verder geen gevolg aan gegeven.

Duitsland

Het Zweeds model werd in andere Europese landen nagevolgd. Koploper op dit ogenblik is Duitsland. In het Duitse «*Bundesimmissionsschutzgesetz*» is ook een regeling opgenomen op basis waarvan steden kunnen beslissen om zgn. «*Umweltzonen*» af te bakenen. Het Duitse voorstel geldt voor alle voertuigen (vrachtwagens, bussen én personenwagens).

Alle wagens zijn ingedeeld in verschillende vervuilingscategorieën («*Schadstoffgruppe*») en krijgen navenant een sticker¹⁰: zo bijvoorbeeld voor personenwagens:

Vraisemblablement inspirés par ce modèle suédois, MM. Brouns en Ansoms, députés CVP, ont déposé en 1998 une proposition de loi (DOC 1917/001-98/99) visant à créer des zones auxquelles seuls les véhicules propres auraient accès. Cette proposition, qui concernait tous les véhicules et ne se limitait donc pas aux camions et aux bus, en est toujours au même stade.

Allemagne

Le modèle suédois a été adopté dans d'autres pays européens. Actuellement, c'est l'Allemagne qui est en tête. La «*Bundesimmissionsschutzgesetz*» (Loi Fédérale sur la Protection contre les nuisances) allemande comprend également une réglementation sur la base de laquelle les villes peuvent décider de délimiter des «*Umweltzonen*» (zones écologiques). La proposition allemande s'applique à tous les véhicules (camions, bus et voitures particulières).

Tous les véhicules sont répartis en différentes catégories de pollution («*Schadstoffgruppe*») et obtiennent une vignette à l'avenant¹⁰: ainsi, par exemple, pour les voitures particulières:

	Wagens naargelang de vervuilingsgraad/ Véhicules en fonction du degré de pollution			
	1	2	3	4
Sticker/Vignette	Geen sticker/pas de vignette			
Eisen voor dieselwagens/ Exigences pour les véhicules à moteur diesel	EURO 1 of slechter/ EURO 1 ou pire	EURO 2 of EURO 1 met roetfilter/ EURO 2 ou EURO 1 avec filtre à particules	EURO 3 of EURO 2 met roetfilter/ EURO 3 ou EURO 2 avec filtre à particules	EURO 4 of EURO 3 met roetfilter/ EURO 4 ou EURO 3 avec filtre à particules
Eisen voor benzinewagens/ Exigences pour les véhicules à moteur à essence	Zonder katalysator/ sans catalyseur			EURO 1 met katalysator of beter/ EURO 1 avec catalyseur ou mieux

De vraag of de voor Europa gewenste luchtkwaliteit in een bepaalde zone gehaald wordt, hangt vooral af van

La question de savoir si la qualité de l'air souhaitée pour l'Europe est obtenue dans une certaine zone,

¹⁰ Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge vom 10 Oktober 2006: <http://www.bmu.de/luftreinhaltung/downloads/doc/36674.php>

¹⁰ Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge vom 10 Oktober 2006: <http://www.bmu.de/luftreinhaltung/downloads/doc/36674.php>

het halen van de norm voor fijn stof. Het Duits systeem van milieustickers is vooral toegespitst op dieselwagens, zeker als die niet zijn uitgerust met een dieselroetfilter. Een rode sticker krijg je voor een dieselwagen die voldoet aan de EURO 2-norm of voor een wagen die voldoet aan de EURO 1-norm maar dan uitgerust met een dieselroetfilter. Een gele sticker krijg je voor een wagen die voldoet aan de EURO 3-norm of een wagen die voldoet aan de EURO 2-norm maar dan uitgerust met een roetfilter. En een groene sticker ten slotte krijg je voor een wagen die voldoet aan de EURO 4-norm of een wagen die voldoet aan de EURO 3-norm maar uitgerust met een filter.

Om mensen met oudere wagens in staat te stellen toch te voldoen aan de norm wordt een premie van 330 euro gegeven voor de installatie van een dieselroetfilter.

Benzinewagens krijgen in het Duitse systeem bijna altijd een groene sticker.

In Duitsland wordt de Europese regelgeving i.v.m. de luchtkwaliteitsnormen in elk geval ernstig genomen. Meer dan 80 steden hebben lokale of regionale luchtkwaliteitsplannen uitgewerkt, 20 steden willen binnenkort van start gaan met een milieuzone en niet van de minste (zo bvb. Berlijn, Keulen, München, Stuttgart, Hannover,...).

In de Berlijnse binnenstad wordt een milieuzone van kracht vanaf 1 januari 2008. Enkel auto's met een sticker (gelijk welke kleur) mogen de binnenstad binnen. Vanaf 1 januari 2010 mogen enkel nog wagens met een groene sticker de binnenstad binnen¹¹. In andere steden zullen wagens met een groene en gele sticker in een tweede fase nog altijd toegelaten worden. De bedoeling van de verschillende kleuren van stickers is dus een geleidelijke verstrenging van de norm door te voeren, tot de kwaliteit van de lucht in de binnensteden echt gezond is.

Nederland

In Nederland kunnen milieuzones worden ingesteld via het afsluiten van een convenant¹². Deze overeenkomst wordt afgesloten tussen een gemeente, de hogere overheid of overheden en brancheorganisaties. Deze

dépend surtout du respect de la norme en matière de particules fines. Le système allemand des vignettes écologiques vise surtout les véhicules à moteur diesel, certainement ceux qui ne sont pas équipés d'un filtre à particules diesel. Un véhicule à moteur diesel qui répond à la norme EURO 2 ou qui répond à la norme EURO 1 tout en étant équipé d'un filtre à particules diesel obtiendra une vignette rouge. Un véhicule qui répond à la norme EURO 3 ou qui répond à la norme EURO 2 tout en étant équipé d'un filtre à particules obtiendra une vignette jaune. Enfin, un véhicule qui répond à la norme EURO 4 ou qui répond à la norme EURO 3 tout en étant équipé d'un filtre, obtiendra une vignette verte.

Pour que les propriétaires de voitures plus anciennes puissent néanmoins satisfaire à la norme, une prime de 330 euros est accordée pour l'installation d'un filtre à particules diesel.

Dans le système allemand, les véhicules à essence reçoivent presque toujours une vignette verte.

En tout état de cause, l'Allemagne, prend au sérieux la réglementation européenne relative aux normes de qualité de l'air. Plus de 80 villes ont élaboré des plans locaux ou régionaux pour la qualité de l'air, 20 villes, et non des moindres, souhaitent instaurer à brève échéance une zone écologique (par exemple, Berlin, Cologne, Munich, Stuttgart, Hanovre,...).

Dans le centre-ville de Berlin, une zone écologique est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2008. Seules les voitures munies d'une vignette (quelle qu'en soit la couleur) peuvent encore accéder au centre-ville. À compter du 1^{er} janvier 2010, seules les voitures portant une vignette verte pourront y pénétrer¹¹. Dans d'autres villes, les voitures munies d'une vignette verte ou jaune seront encore autorisées dans une deuxième phase. Les vignettes de différentes couleurs ont donc pour objectif de renforcer progressivement la norme, jusqu'à ce que la qualité de l'air dans les centres-villes soit vraiment bonne.

Pays-Bas

Aux Pays-Bas, des zones écologiques peuvent être instaurées par la conclusion d'une convention¹² entre une commune, l' (les) autorité(s) supérieure(s) et des organisations sectorielles. Ces zones s'appliquent

¹¹ Cf. *Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz*, folder «Bessere Luft für Berlin»: <http://www.berlin.de/sen/guv/>

¹² Het Convenant Stimuleren Schone Vrachtauto's en Milieuzonering: <http://www.milieuzones.nl/documents/200603%20convenant%20milieuzonering.pdf>

¹¹ Cf. *Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz*, folder «Bessere Luft für Berlin»: <http://www.berlin.de/sen/guv/>

¹² Convenant Stimuleren Schone Vrachtauto's en Milieuzonering: <http://www.milieuzones.nl/documents/200603%20convenant%20milieuzonering.pdf>

zones gelden enkel voor vrachtwagens en de bedoeling is in overleg met het bedrijfsleven en de vervoerders te komen tot meer schone en stille voertuigtechnieken en tot het weren van vervuילend en lawaaiërig zwaar verkeer in bepaalde gebieden. Er wordt bewust gekozen voor een gecombineerde aanpak van de problemen rond luchtkwaliteit en de problemen rond geluidshinder (resp. in het kader van het Besluit Luchtkwaliteit van 2005 en het Besluit Omgevingslawaaï van 2004 en de onderliggende Europese richtlijnen). Deze gecombineerde benadering vloeit voort uit het zogeheten «Combinatie-tango»-rapport van 2004¹³.

Belangrijke steden willen een milieuzone instellen: zo bvb. Rotterdam, Utrecht, Breda, Dan Haag,...

Ook hier wordt gekozen voor een gefaseerde aanpak:

- vanaf 1 april 2007 worden in milieuzones enkel nog vrachtwagens toegelaten waarvan de motor minimaal voldoet aan Euronorm 2 of 3 in combinatie met een roetfilter;

- vanaf 1 januari 2010 worden in milieuzones in principe enkel nog vrachtwagens toegelaten waarvan de motor minimaal voldoet aan Euronorm 4.

- tot 2013 wordt een uitzondering gemaakt voor vrachtwagens die voldoen aan Euronorm 3 en die uitgerust zijn met een roetfilter.

Ook in Nederland overweegt men een labeling systeem met stickers variërend van groen voor de minst vervuilende vrachtwagens, tot rood voor de grootste vervuilers.

Italië

In Italië is het intussen al jaren traditie dat grote en kleine steden het autoverkeer beperken omwille van de congestie en de luchtkwaliteit in de centra. Zij speelden een voortrekkersrol.

De toegang werd door de plaatselijke besturen doorgaans voorbehouden aan auto's van bewoners, gehandicapten met gegarandeerde parkeerplek, nutsbedrijven, politie en hulpdiensten, taxi's, bestelwagens, bussen, trams en fietsen. Ook winkeliers in de zone kunnen ontheffingen krijgen voor bepaalde uren.

Aanvankelijk controleerde de politie op zicht of voertuigen rechtmatig in de zone aanwezig waren, maar de

¹³ VROM, *De combinatie-tango, Samenhangende aanpak geluid en luchtkwaliteitsbeleid in het kader van de Europese richtlijnen*, augustus 2004.

uniquement aux camions et l'objectif est d'aboutir, en concertation avec les entreprises et les transporteurs, à des techniques de transport plus propres et plus silencieuses et à bannir de certaines zones la circulation de poids-lourds polluants et bruyants. Les concepteurs de ces zones ont délibérément opté pour une approche combinée des problèmes liés à la qualité de l'air et aux nuisances sonores (respectivement dans le cadre du décret sur la qualité de l'air de 2005 et du décret sur la gestion du bruit de 2004 et des directives européennes sous-jacentes). Cette stratégie combinée découle du rapport «*Combinatie-tango*» de 2004¹³.

Certaines villes importantes souhaitent instaurer une zone écologique, comme par exemple Rotterdam, Utrecht, Breda, La Haye,...

Ici aussi, l'on opte pour une approche par phases successives:

- à dater du 1^{er} avril 2007 ne sont plus autorisés dans les zones écologiques que les camions équipés d'un moteur répondant au minimum à l'Euronorme 2 ou 3 ainsi que d'un filtre à suie;

- à dater du 1^{er} janvier 2010 ne sont en principe plus autorisés dans les zones écologiques que les camions équipés d'un moteur répondant à l'Euronorme 4.

- une dérogation sera accordée jusqu'en 2013 aux camions qui répondent à l'Euronorme 3 et qui sont équipés d'un filtre à suie.

Aux Pays-Bas également, on envisage d'instaurer un système de certification avec des vignettes variant du vert pour les camions les moins polluants au rouge pour les plus polluants.

Italie

En Italie, cela fait des années que les petites et grandes villes limitent la circulation automobile pour des raisons de congestion et de qualité de l'air ambiant dans leur centres. Elles ont joué un rôle pionnier en la matière.

Les administrations locales ont généralement réservé l'accès aux véhicules des habitants, des personnes handicapées bénéficiant d'un emplacement de stationnement garanti, des d'entreprises d'utilité publique, de la police et des services d'urgence, aux taxis, camionnettes, bus, trams et bicyclettes. Les commerçants établis dans la zone peuvent également obtenir des dérogations pour certaines heures.

Initialement, la police contrôlait à vue que les véhicules présents dans la zone étaient autorisés, mais

¹³ VROM, *De combinatie-tango, Samenhangende aanpak geluid en luchtkwaliteitsbeleid in het kader van de Europese richtlijnen*, août 2004.

kans op detectie was laag mede omdat de politie vaak geen prioriteit aan deze taak gaf. De invoering van automatische voertuigherkenning en automatische beboeting (bvb. in Rome) heeft de opspring van overtreders sterk verbeterd.

De effecten van de zones op verkeersdoorstroming en de luchtkwaliteit waren gunstig, maar met de groei van het verkeer (evenals vaak de gebrekkige handhaving en zeer ruimhartige verstrekking van ontheffingen) was de maatregel op termijn niet voldoende om de smog te beperken. Bovendien is het gebied waarvoor de beperkingen geldt klein waardoor de vervuiling ook van buiten komt.

Tot begin van de jaren '90 was er in Italië nauwelijks sprake van een nationaal milieubeleid gericht op luchtvervuiling. Zeer ernstige smog in 1991 leidde tot het afkondigen van verordeningen voor 11 steden waarin grenswaarden voor een aantal stoffen werden vastgelegd en de steden werd opgedragen de verkeerscirculatie te beperken bij overschrijden van de grenswaarden. In deze steden werd als maatregel ingevoerd om op smogdagen gedurende bepaalde uren alleen auto's met even kentekenplaat op de weg toe te laten op even dagen, en met oneven platen op oneven dagen. Auto's met katalysator werden vrijgesteld van de maatregel, en overtreders konden rekenen op een flinke boete. De handhaving was echter opnieuw slecht. In andere steden mochten auto's, motoren en scooters op smogdagen het stadscentrum niet in. Deze maatregelen worden nog steeds toegepast. Latere verordeningen geven steden ter bescherming van het leefmilieu de mogelijkheid om selectief toegangsbeperkingen tot bepaalde stadsdelen in te stellen, al dan niet in combinatie met tolheffing.

Grote Italiaanse steden met milieuzones zijn Rome, Firenze, Genua, Bologna. Op 1 januari 2008 werd ook een milieuzone van kracht in Milaan. Eigenaars van de meest vervuilende wagens zullen vanaf nu tolgeld moeten betalen indien ze het centrum van Milaan in willen. Wie door één van de 43 elektronische «poorten» naar het historische centrum van Milaan wil, dient over een «ecopass» – voor een dag of voor een onbepaalde termijn – te beschikken. De prijs van zo'n pas varieert naargelang de vervuilingsgraad van het voertuig.

3. Milieuzones: een sociaal beleid

Milieuzones invoeren is een kwestie van sociale rechtvaardigheid. In de praktijk blijkt immers dat het de soci-

ce controle était peu efficace du fait notamment que la police considérait rarement cette mission comme prioritaire. L'introduction d'appareils de reconnaissance automatique des véhicules et la verbalisation automatique (par exemple, à Rome) ont sensiblement amélioré la détection des contrevenants.

L'incidence des zones sur la fluidité de la circulation et sur la qualité de l'air ambiant a été positive, mais en raison de l'intensification du trafic automobile (alliée à un contrôle souvent lacunaire et à un octroi très généreux de dérogations), la mesure s'est avérée à terme insuffisante pour limiter le smog. En outre, la zone où sont appliquées les limitations est réduite, ce qui l'expose également à la pollution venant de l'extérieur.

Jusqu'au début des années '90, on pouvait à peine parler de politique environnementale nationale axée sur la pollution de l'air en Italie. Mais en 1991, un smog très dense poussa les autorités à édicter des règlements pour 11 villes, qui fixaient des valeurs limites pour une série de substances et chargeaient les villes de limiter la circulation routière en cas de dépassement de ces valeurs. La mesure mise en œuvre dans ces villes consistait à ne laisser circuler, durant les jours de smog et pendant certaines heures, que les voitures portant une plaque paire les jours pairs, et que les voitures portant une plaque impaire les jours impairs. Les voitures équipées d'un catalyseur étaient dispensées de la mesure et les contrevenants s'exposaient à de lourdes amendes. Toutefois, le respect de la mesure était, une fois encore, mal contrôlé. Dans d'autres villes, les voitures, motos et scooters ne pouvaient accéder au centre-ville les jours de smog. Ces mesures sont toujours appliquées aujourd'hui. Des règlements ultérieurs permettent aux villes, soucieuses de protéger l'environnement, de restreindre l'accès à certaines parties de la ville de manière sélective en combinaison ou non avec un péage.

Les grandes villes italiennes qui possèdent des zones écologiques sont Rome, Florence, Gênes et Bologne. Le 1^{er} janvier 2008, une zone écologique a également été instaurée à Milan. Les propriétaires des véhicules les plus polluants doivent désormais s'acquitter d'un péage s'ils veulent accéder au cœur de Milan. Ceux qui veulent franchir l'une des 43 portes électroniques donnant accès au centre historique de Milan doivent posséder un «ecopass» valable pour un jour ou une durée indéterminée. Le prix de ce pass varie en fonction du degré de pollution du véhicule.

3. Zones écologiques: une politique sociale

Instaurer des zones écologiques est une question de justice sociale. En effet, il apparaît sur le terrain que

aal zwaksten zijn die het meest permanent bloot staan aan vervuiling die schadelijk is voor hun gezondheid. Zwakkere inkomensgroepen wonen vaker aan drukke verkeersstraten met veel fijn stof en meer lawaai. De meest kwetsbare groepen in de samenleving (kinderen, ouderen, CARA-patiënten) lopen het meest risico. Niets doen is dus zeker asociaal.

Zorgen voor een goede basisluchtkwaliteit is dus absoluut een sociaal verantwoord beleid. Toch dient men zeer behoedzaam om te springen met het verbieden van wagens in bepaalde stadszones. Het is niet noodzakelijk zo dat de lagere inkomensgroepen rond rijden met de meest vervuilende wagens. De grootste wagens, de terreinwagens of SUV's, die meestal een stuk meer uitstoten, zijn een privilege van de meer gegoede klasse.

Toch moet worden vermeden dat mensen die maar één oudere en dus relatief meer vervuilende wagen hebben, extra zouden getroffen worden.

Dat kan – zo blijkt ook uit voorbeelden in het buitenland – op verschillende manieren:

- de overheid zorgt voor premies voor de installatie van een dieselroetfilter voor vrachtwagens, bussen, maar zeker ook voor personenwagens. De indieners van dit voorstel, dienen parallel hiermee ook een voorstel van resolutie in waarbij ze de federale (en eventueel de gewestelijke) overheid oproepen om dringend werk te maken van een premiestelsel naar het voorbeeld van Nederland en Duitsland voor de installatie van dieselroetfilters;

- een soortgelijke premie willen we opnieuw invoeren voor de installatie van een LPG-tank;

- mensen die in een milieuzone wonen, krijgen automatisch een vrijstelling toch zeker voor de wagen waar ze nu mee rijden;

- premies die moeten dienen om mensen aan te zetten om een nieuwe schonere wagen te kopen, willen we voorbehouden voor inwoners van milieuzones met een vervuilende wagen;

- ten slotte is al lang een ecologische modulering in het vooruitzicht gesteld van de verkeersbelasting en BIV – milieuvriendelijke wagens moeten minder worden belast – wagens die worden uitgerust met een roetfilter of LPG-tank moeten naast de eenmalige premie, ook een blijvend fiscaal voordeel verwerven. Je auto laten aanpassen zodat die toch de milieuzone binnenkan, wordt dan ook fiscaal aantrekkelijk.

ce sont les personnes les plus fragiles socialement qui sont le plus exposées en permanence à la pollution qui est néfaste pour leur santé. Les groupes aux revenus les plus faibles habitent le plus souvent le long de routes très fréquentées où il y a beaucoup de particules fines et plus de bruit. Les groupes les plus vulnérables de la société (enfants, personnes âgées, patients souffrant d'affections respiratoires chroniques spécifiques) courent le plus de risques. Ne rien faire témoigne donc incontestablement d'une démarche asociale.

Le fait de veiller à la bonne qualité de base de l'air constitue donc tout à fait une politique socialement justifiée. Il convient toutefois de faire preuve d'une grande circonspection en interdisant aux véhicules de circuler dans certaines zones urbaines. Les groupes à bas revenus ne circulent pas nécessairement avec les véhicules les plus polluants. Les voitures les plus grosses, les véhicules tout terrain ou SUV, dont les émissions sont souvent beaucoup plus importantes, sont un privilège des classes plus aisées.

Il convient néanmoins d'éviter que les personnes qui ne possèdent qu'un seul véhicule ancien et donc relativement plus polluant soient davantage touchées.

Il est possible d'y veiller – comme le montrent également des exemples à l'étranger – de différentes manières:

- le gouvernement prévoit des primes pour l'installation d'un filtre à particules diesel pour les camions, les bus, mais évidemment aussi pour les voitures particulières. Les auteurs de la présente proposition déposent également, en parallèle, une proposition de résolution dans laquelle ils demandent à l'autorité fédérale (et, éventuellement, régionale) d'élaborer d'urgence un système de primes à l'exemple des Pays-Bas et de l'Allemagne pour l'installation de filtres à particules diesel;

- nous souhaitons réinstaurer une prime similaire pour l'installation d'un réservoir LPG;

- les personnes qui habitent dans une zone écologique bénéficient automatiquement d'une exemption, du moins pour le véhicule avec lequel ils circulent actuellement;

- nous souhaitons réserver les primes qui doivent servir à inciter les gens à acheter une nouvelle voiture plus propre aux habitants des zones écologiques possédant un véhicule polluant;

- enfin, une modulation écologique de la taxe de circulation et de la TMC est annoncée depuis longtemps – les voitures propres doivent être moins taxées –, les véhicules équipés d'un filtre à particules ou d'un réservoir LPG doivent, en plus de la prime unique, obtenir un avantage fiscal durable. Il sera donc attrayant, sur le plan fiscal, de faire adapter sa voiture de manière à ce qu'elle puisse tout de même pénétrer dans la zone écologique.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 2

Milieuzones: met de voorgestelde definitie wordt een nieuw begrip ingevoerd in het Belgisch recht, naar het model van buitenlandse voorbeelden. De afbakening van milieuzones is preventief: men wil toekomstige normoverschrijdingen voorkomen. Als die normen al overschreden zijn, vallen deze milieuzones samen met de zones waarvoor volgens de Europese richtlijn een saneringsplan moet worden opgemaakt. De opmaak van een dergelijk saneringsplan is voorzien in de Vlaamse milieuwetgeving (VLAREM)¹⁴. Maar in de praktijk werd hier weinig gevolg aan gegeven. Met de instelling van milieuzones in gebieden waar de normen voor de luchtkwaliteit structureel overschreden worden, kan eindelijk een adequaat antwoord worden geboden. In Duitsland kiezen die steden voor de invoering van milieuzones waarde norm voor fijn stof lokaal meer dan 35 keer per jaar overschreden werd. Europa staat maximaal 35 overschrijdingen toe.

Milieuvriendelijke voertuigen: het VITO ontwikkelde een ecoscore¹⁵ voor wagens waarbij meerdere parameters verrekend worden om uit te maken hoe groen wagens zijn (o.m. uitstoot fijn stof, CO₂, maar ook geluidshinder). Het ligt voor de hand deze ecoscore als uitgangspunt te nemen voor de labeling van wagens.

¹⁴ In VlareM 2 wordt in Hoofdstuk 2.5 inzake de beheersing van zwaarteldioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood (wintersmog) ook melding gemaakt van zones waarin de grenswaarden voor deze stoffen worden overschreden en waarvoor een «saneringsplan» moet worden opgesteld en aan de EU-Commissie moet worden doorgegeven (artikel 2.5.2.3). Eenzelfde bepaling geldt inzake ozonbeheersing krachtens de intergouvernementelijke samenwerkingsovereenkomst van 18 mei 1994, waarin ook voorzien is dat maatregelen worden genomen en aan Europa gemeld, wanneer de alarmdrempel voor ozon overschreden wordt. Dit wordt niet met zoveel woorden herhaald in de artikelen 2.5.2.1 en 2.5.2.2 van VlareM 2.

¹⁵ De Ecoscore geeft de totale milieuvriendelijkheid van een voertuig weer op een schaal van 0 tot 100. Hoe hoger de score, des te milieuvriendelijker het voertuig. Met volgende deelscores:

- luchtkwaliteit

De score voor luchtkwaliteit geeft de schade aan voor mens en natuur op lokaal niveau op een schaal van 0 tot 100. Hoe hoger de score des te minder schadelijk de uitstoot van het voertuig.

- broeikasgas

De score voor broeikasgassen geeft de uitstoot van deze gassen door het voertuig weer op een schaal van 0 tot 100. Hoe hoger de score, des te geringer de bijdrage tot de opwarming van de aarde.

- geluid

De score voor het geluid geeft de lawaaierigheid van het voertuig weer op een schaal van 0 tot 100. Hoe hoger de score, des te stiller het voertuig. <http://www.ecoscore.be>

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

Zones écologiques: la définition proposée insère un nouveau concept dans le droit belge et s'inspire d'exemples étrangers. La délimitation de zones écologiques est une mesure préventive: le but est de prévenir de futurs dépassements de norme. Si les normes sont déjà dépassées, ces zones écologiques coïncident avec les zones pour lesquelles la directive européenne impose un plan d'assainissement. La législation flamande en matière d'environnement (VLAREM)¹⁴ prévoit la confection d'un tel plan d'assainissement. Cette disposition n'a cependant guère eu de suite dans la pratique. La création de zones écologiques dans les régions enregistrant des dépassements structurels des normes en matière de qualité de l'air permet finalement d'apporter une réponse adéquate. En Allemagne, ce sont les villes où la norme en matière de particules fines a été dépassée plus de 35 fois par an, au niveau local, qui optent pour l'instauration de zones écologiques. L'Europe autorise 35 dépassements au maximum.

Véhicules respectueux de l'environnement: le VITO (*Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek*) a développé un ecoscore¹⁵ pour les voitures, prenant en compte différents paramètres en vue de déterminer le caractère écologique des voitures (notamment, les émissions de particules fines et de CO₂, mais aussi les

¹⁴ Le chapitre 2.5 du VlareM 2 relatif au contrôle de l'anhydride sulfureux, des oxydes d'azote, des particules et du plomb (smog d'hiver) fait également état de zones dans lesquelles les valeurs limites de ces substances ont été dépassées et pour lesquelles un «plan d'assainissement» doit être élaboré et communiqué à la Commission de l'Union européenne (article 2.5.2.3). Une même disposition s'applique en matière de contrôle de l'ozone conformément à l'accord de coopération interrégional du 18 mai 1994, qui prévoit également que des mesures doivent être prises et communiquées à l'Europe en cas de dépassement du seuil d'alerte pour l'ozone. Cette disposition ne se trouve pas textuellement dans les articles 2.5.2.1 et 2.5.2.2. du VlareM 2.

¹⁵ L'ecoscore indique les performances écologiques globales d'un véhicule sur une échelle allant de 0 à 100. Plus le score est élevé, moins le véhicule est polluant. Les scores sont ventilés comme suit:

- qualité de l'air

Le score relatif à la qualité de l'air indique les dommages occasionnés pour l'homme et la nature au niveau local sur une échelle de 0 à 100. Plus le score est élevé, moins les émissions produites par le véhicule sont polluantes.

- gaz à effet de serre

Le score relatif aux gaz à effet de serre indique les émissions de ces gaz pour le véhicule sur une échelle de 0 à 100. Plus le score est élevé, moins le véhicule contribue au réchauffement de la planète.

- bruit

Le score relatif au bruit indique les émissions de bruit du véhicule sur une échelle de 0 à 100. Plus le score est élevé, plus le véhicule est silencieux. <http://www.ecoscore.be>

Dit biedt meer garanties dan de meer rudimentaire Euronormen.

Zo zou het groene label kunnen worden voorbehouden voor wagens die vergelijkbaar of beter presteren op milieu- en energievlak dan de Toyota Prius (ecoscore: 75 – verbruik: 4,3 liter/100 km – uitstoot CO₂: 104 gram/km) en (voor dieselwagens) die een stuk minder fijn stof uitstoten dan de EURO 4 – norm (25 mg/km).

Wagens zonder verbrandingsmotor (met een elektromotor of een brandstofcel) krijgen een groen label. Omdat hun impact op de lokale luchtkwaliteit inderdaad miniem is. Of ze globaal ook echt milieuvriendelijk zijn, hangt echter af van de wijze waarop de elektriciteit wordt opgewekt.

In dit voorstel wordt met voertuigen enkel verwezen naar motorvoertuigen op vier wielen. Het gaat dus niet om motorfietsen.

Art. 3

In het buitenland krijgen lokale besturen een belangrijke rol toebedeeld in de opmaak van luchtkwaliteitsprogramma's. Bij ons zit deze bevoegdheid eerder bij de gewesten en spelen gemeenten of provincies eerder een marginale rol. Gezien het groot lokaal belang van de leefkwaliteit en leefbaarheid van centra en buurten, is dit wellicht geen goede keuze. Meer bevoegdheden geven aan de lokale besturen, lijkt een wijze keuze.

In het kader van de Europese Richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 betreffende omgevingslawaai wordt van lokale besturen verwacht dat ze ook werk maken van de opmaak van strategische geluidsbelastingkaarten en van actieplannen om de Europese normen inzake omgevingslawaai te halen. Het weren van voertuigen die teveel lawaai maken uit milieuzones, kan daar toe bijdragen.

nuisances sonores). Cet ecoscore doit de toute évidence servir de point de départ pour la labellisation des voitures. Il offre davantage de garanties que les Euronormes, qui sont plus rudimentaires.

Ainsi, le label vert pourrait être réservé aux voitures dont le score est comparable à celui de la Toyota Prius ou meilleur sur les plans environnemental et énergétique (écoscore: 75 – consommation: 4,3 litres/100 km – émission de CO₂: 104 grammes/km) et (pour les voitures diesel) dont le taux d'émission de particules fines est largement inférieur à l'Euronorme 4 (25 mg/km).

Les voitures qui ne sont pas équipées d'un moteur à combustion (mais d'un moteur électrique ou d'une pile à combustible) se voient attribuer un label vert, leur impact sur la qualité de l'air ambiant étant minime. Quant à savoir si globalement, elles sont vraiment respectueuses de l'environnement, cela dépend de la manière dont l'électricité est générée.

Dans la présente proposition, le terme «véhicules» renvoie uniquement aux véhicules motorisés à quatre roues. Il ne s'agit donc pas des motos.

Art. 3

À l'étranger, les pouvoirs locaux se voient attribuer un rôle important dans l'élaboration de programmes de préservation de la qualité de l'air. Chez nous, cette matière relève de la compétence des régions et le rôle des communes ou provinces est plutôt marginal. Vu l'importance considérable que l'on attache, au niveau local, à la qualité de vie et à la viabilité des centres et des quartiers, ce n'est peut-être pas un bon choix. Il semble plus judicieux d'attribuer davantage de compétences aux pouvoirs locaux.

Dans le cadre de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative au bruit dans l'environnement, on attend des pouvoirs locaux qu'ils s'attellent également à l'élaboration de cartes de bruit stratégiques et de plans d'action en vue d'atteindre les normes européennes en matière de bruit dans l'environnement. L'interdiction des véhicules trop bruyants dans les zones écologiques peut y contribuer.

Art. 4

§ 1. *cf.* ecoscore VITO¹⁶: in elk geval moet de federale overheid afstappen van het éénzijdig criterium van de CO₂-uitstoot. Ten onrechte wordt enkel de CO₂-uitstoot nu gehanteerd om te bepalen wat milieuvriendelijke wagens zijn die in aanmerking komen voor een belastingvoordeel. Waardoor voordelen gegeven worden aan dieselwagens die minder CO₂, maar wel meer fijn stof uitstoten.

§ 2. een pleidooi voor de invoering van milieulabeling voor wagens. Het systeem van labeling voor wagens naargelang de graad van vervuiling die ze veroorzaken, werd vroeger al toegepast: zo bvb. de 'pastille verte' voor propere wagens ingevoerd door de groene milieuminister Dominique Voynet in Frankrijk in 1998. Het Duitse systeem is al veel meer verfijnd maar is vooral toegespitst op het vermijden van de uitstoot van fijn stof. Op basis van de ecoscore van VITO kan een echte ecologische ranking worden opgemaakt die met meerdere factoren rekening houdt. Aan de andere kant is het misschien nuttig te zoeken naar harmonisatie met onze buurlanden, en op termijn binnen de EU.

Het herkenningsteken (de milieusticker) kan worden uitgereikt door de lokale overheid, garages, automobilistenverenigingen e.a. op basis van de milieuprestaties eigen aan een bepaald type en bouwjaar van wagen. De instellingen voor automobielinspectie vermeld in artikel 23, § 1, van het koninklijk besluit van 5 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, kunnen tijdens de jaarlijkse controle (waar alle oudere wagens sowieso moeten passeren), nagaan of aan de vereisten ook effectief wordt voldaan.

§ 3. Het verkeersbord gebruikt in Duitsland kan overgenomen worden – wellicht wordt dit op termijn een internationaal erkend bord.



¹⁶ Voor ecoScore: zie hoger

Art. 4

§ 1^{er}. *cf.* l'ecoscore du VITO¹⁶: en tout état de cause, l'État fédéral doit renoncer au critère unique des émissions de CO₂. À l'heure actuelle, seules les émissions de CO₂ sont, à tort, prises en considération pour sélectionner les véhicules respectueux de l'environnement et donnant droit à un avantage fiscal. Ces avantages sont dès lors accordés aux voitures diesel qui, si elles émettent moins de CO₂, rejettent plus de particules fines.

§ 2. un plaidoyer pour l'instauration d'une labellisation environnementale pour les voitures. Le système de labellisation des voitures en fonction du degré de pollution occasionnée a déjà été appliqué par le passé: voir, par exemple, la pastille verte pour les voitures propres instaurée en France par la ministre écologiste de l'Environnement, Dominique Voynet, en 1998. Le système allemand est déjà beaucoup plus perfectionné, mais il se vise essentiellement à éviter l'émission de particules fines. Sur la base de l'ecoscore du VITO, un véritable classement écologique peut être réalisé, en fonction de plusieurs facteurs. Par ailleurs, il serait peut-être utile de rechercher une harmonisation avec nos pays voisins et, à terme, au sein de l'Union européenne.

Le signe de reconnaissance (la vignette environnementale) peut être délivré par l'autorité locale, par les garages, par les associations d'automobilistes, etc. sur la base des prestations environnementales propres à un certain type de voiture et à son année de construction. Les établissements d'inspection automobile visés à l'article 23, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité peuvent vérifier, lors du contrôle annuel (auquel doivent se soumettre la quasi-totalité des véhicules anciens) si les conditions sont effectivement remplies.

§ 3. Le panneau de signalisation utilisé en Allemagne peut être repris – peut-être pourrait-il, à terme, être adopté par la communauté internationale.



¹⁶ Concernant l'ecoscore: *cf. supra*

Bij het verlaten van een milieuzone wordt hetzelfde verkeersteken gebruikt, maar dan met een schuine streep erdoor getrokken.

Art. 5

Voor mensen die in de milieuzones zelf wonen, wordt sowieso een uitzondering toegestaan. Net als voor mensen met een handicap.

Als er stimuli voorzien worden om oude (meer vervuilende wagens) te vervangen zoals bijvoorbeeld Kris Peeters als milieuminister en nadien als Vlaams minister-president bepleitte, kan misschien voorrang gegeven worden aan mensen die over één oudere wagen beschikken en die wonen in een milieuzone. Idem voor mensen met een handicap die alleen over een oude vervuilende wagen zouden beschikken. Dat maakt een dergelijk ondersteuningssysteem wellicht overzichtelijk en haalbaar. Als men een dergelijk systeem wil toepassen op alle wagens, wordt het duur of zal het gaan om te beperkte aanmoedigingen.

Daarnaast kunnen uitzonderingen worden toegestaan voor een hele reeks van voertuigen. Dat kan ineens nationaal gebeuren (bij uitvoeringsbesluit) of het kan worden overgelaten aan de wijsheid van het lokale bestuur.

Art. 6

In Duitsland wordt een boete opgelegd van 40 euro. Men voorziet wel in het beginfase een gedoogperiode met vooral vermaningen.

Tinne VAN DER STRAETEN (Ecolo-Groen!)
 Meyrem ALMACI (Ecolo-Groen!)
 Juliette BOULET (Ecolo-Groen!)
 Wouter DE VRIENDT (Ecolo-Groen!)
 Muriel GERKENS (Ecolo-Groen!)
 Georges GILKINET (Ecolo-Groen!)
 Jean-Marc NOLLET (Ecolo-Groen!)
 Thérèse SNOY ET D'OPPUERS (Ecolo-Groen!)
 Stefaan VAN HECKE (Ecolo-Groen!)

La fin de la zone écologique sera signalée par le même panneau, barré cette fois d'un trait oblique.

Art. 5

Une exception est en tout état de cause accordée aux habitants des zones écologiques, ainsi qu'aux personnes handicapées.

Si des incitants devaient être proposés en vue de remplacer les voitures anciennes (plus polluantes) – idée notamment défendue par Kris Peeters en tant que ministre de l'environnement puis en tant que ministre-président flamand –, il conviendrait peut-être de donner la priorité aux habitants des zones écologiques disposant d'une seule voiture (ancienne), ainsi qu'aux personnes handicapées qui ne disposeraient que d'une voiture ancienne et polluante. De cette façon, ce système de soutien serait clair et praticable. La généralisation du système à l'ensemble du parc automobile générerait par contre des coûts importants ou des incitants trop modestes.

Des exceptions pourraient en outre être prévues pour toute une série de véhicules, et ce, soit au niveau national (par le biais d'un arrêté d'exécution), soit au niveau des administrations locales.

Art. 6

En Allemagne, une amende de 40 euros est due en la matière. On prévoit toutefois, dans une première phase, une période de tolérance au cours de laquelle les contrevenants se verront adresser une réprimande.

WETSVOORSTEL**HOOFDSTUK 1****Algemene bepaling****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

HOOFDSTUK 2**Voorafgaande bepalingen****Art. 2**

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° milieuzones: gebieden in een stad of gemeente waar veel mensen wonen of verblijven, die het risico lopen om blootgesteld te worden aan voor de gezondheid schadelijke concentraties aan vervuilende stoffen in de lucht, afkomstig van gemotoriseerde voertuigen, of die gehinderd kunnen worden door geluidsoverlast veroorzaakt door voertuigen;

2° milieuvriendelijke voertuigen: voertuigen die minder of geen schadelijke stoffen uitstoten en ook minder geluidsoverlast veroorzaken en daardoor de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van buurten minder schaden.

HOOFDSTUK 3**Afbakening van milieuzones****Art. 3**

Steden en gemeenten kunnen milieuzones afbakenen waarin uitsluitend milieuvriendelijke voertuigen worden toegelaten.

Art. 4

§ 1. De Koning bepaalt de criteria op basis waarvan voertuigen als milieuvriendelijk worden beschouwd.

§ 2. De Koning bepaalt eveneens het herkenningsteken dat op de milieuvriendelijke voertuigen wordt

PROPOSITION DE LOI**CHAPITRE 1^{er}****Disposition générale****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

CHAPITRE 2**Dispositions préliminaires****Art. 2**

Pour l'application de la présente loi, on entend par:

1° zones écologiques: zones d'une ville ou d'une commune où habitent ou séjournent de nombreuses personnes qui risquent d'être exposées à des concentrations de substances polluantes dans l'air nocives pour la santé, provenant de véhicules motorisés, ou qui peuvent être gênées par les nuisances sonores provoquées par les véhicules;

2° véhicules respectueux de l'environnement: véhicules qui rejettent moins ou ne rejettent pas de substances nocives, qui provoquent également moins de nuisances sonores et qui sont dès lors moins nocifs pour la santé des gens et la qualité de vie dans les quartiers.

CHAPITRE 3**Délimitation de zones écologiques****Art. 3**

Les villes et communes peuvent délimiter des zones écologiques qui sont exclusivement accessibles aux véhicules respectueux de l'environnement.

Art. 4

§ 1^{er}. Le Roi fixe les critères sur la base desquels les véhicules peuvent être considérés comme respectueux de l'environnement.

§ 2. Le Roi fixe également le modèle du signe distinctif apposé sur les véhicules respectueux de

aangebracht en bepaalt welke diensten gerechtigd zijn om dit kenteken uit te reiken.

§ 3. De zones waarin uitsluitend milieuvriendelijke voertuigen worden toegelaten, worden afgebakend met een verkeersbord waarvan het model wordt vastgesteld door de Koning.

Art. 5

Uitzonderingen worden toegestaan voor voertuigen die gebruikt worden door bewoners van de milieuzones en voor voertuigen gebruikt door personen met een handicap die in het bezit zijn van een speciale kaart als bedoeld in artikel 27.4.1 of 27.4.3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

De Koning kan andere types voertuigen aanduiden waarvoor steeds of in bepaalde omstandigheden een uitzondering kan worden toegestaan. De gemeenten reiken hiervoor een kenteken uit waarvan het model door de Koning wordt vastgesteld.

HOOFDSTUK 4

Slotbepalingen

Art. 6

Overtredingen van de bepalingen van deze wet worden gestraft met een gevangenisstraf van een dag tot een maand en met een geldboete van 5 euro tot 25 euro of met één van de straffen alleen.

Art. 7

Deze wet treedt in werking op de dag van de bekendmaking van het koninklijk besluit bedoeld in artikel 4, en uiterlijk op 1 januari 2009.

21 februari 2008

Tinne VAN DER STRAETEN (Ecolo-Groen!)
Meyrem ALMACI (Ecolo-Groen!)
Juliette BOULET (Ecolo-Groen!)
Wouter DE VRIENDT (Ecolo-Groen!)
Muriel GERKENS (Ecolo-Groen!)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen!)
Jean-Marc NOLLET (Ecolo-Groen!)
Thérèse SNOY ET D'OPPUERS (Ecolo-Groen!)
Stefaan VAN HECKE (Ecolo-Groen!)

l'environnement et il décide quels sont les services autorisés à délivrer ce signe distinctif.

§ 3. Les zones dont l'accès est réservé aux véhicules respectueux de l'environnement sont délimitées à l'aide d'un panneau de signalisation dont le modèle est fixé par le Roi.

Art. 5

Des exceptions sont faites pour les véhicules utilisés par les habitants des zones écologiques, ainsi qu'aux véhicules utilisés par des personnes handicapées en possession d'une carte spéciale visée à l'article 27.4.1 ou 27.4.3 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Le Roi peut désigner d'autres types de véhicules qui pourront faire l'objet, de tout temps ou dans certaines circonstances, d'une exception. Les communes délivrent à cet effet un signe distinctif dont le modèle est fixé par le Roi.

CHAPITRE 4

Dispositions finales

Art. 6

Les infractions aux dispositions de la présente loi sont punies d'une peine d'emprisonnement d'un jour à un mois et d'une amende de 5 euros à 25 euros, ou d'une de ces peines seulement.

Art. 7

La présente loi entre en vigueur le jour de la publication de l'arrêté royal visé à l'article 4, et au plus tard le 1^{er} janvier 2009.

21 février 2008