



Vlaams
Parlement

ingediend op **604** (2020-2021) – Nr. 1
11 januari 2021 (2020-2021)

Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuur,
Ruimtelijke Ordening en Energie
uitgebracht door Tinne Rombouts en Mieke Schauvliege

over het eindrapport
'Impact van de lage-emissiezones
op het wagenpark, de luchtkwaliteit
en sociaal kwetsbare groepen'

Samenstelling van de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie:

Voorzitter: Gwenny De Vroe.

Vaste leden:

Piet De Bruyn, Inez De Coninck, Andries Gryffroy, Freya Perdaens, Wilfried Vandaele;
Bart Claes, Leo Pieters, Sam Van Rooy;
Tinne Rombouts, Koen Van den Heuvel;
Steven Coenegrachts, Gwenny De Vroe;
Björn Rzoska, Mieke Schauvliege;
Bruno Tobback.

Plaatsvervangers:

Annick De Ridder, Marius Meremans, Joris Nachtergaele, Axel Ronse, Nadia Sminate;
Carmen Ryheul, Stefaan Sintobin, Wim Verheyden;
Robrecht Bothuyne, Lode Ceyssens;
Bart Tommelein, Bart Van Hulle;
Johan Danen, Chris Steenwegen;
Hannes Anaf.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichtingen door de sprekers	4
1.1. Presentatie door het Departement Omgeving en de VMM	4
1.2. Stad Gent	14
1.3. Stad Mechelen	19
2. Vragen en opmerkingen van de leden	21
2.1. Tussenkoms van Jos D’Haese	21
2.2. Tussenkoms van Mieke Schauvliege	23
2.3. Tussenkoms van Bruno Tobback	24
2.4. Tussenkoms van Bart Claes	25
2.5. Tussenkoms van Tinne Rombouts	26
3. Antwoorden	27
3.1. VMM	27
3.2. Departement Omgeving	28
3.3. Stad Gent	31
3.4. Stad Mechelen	32
4. Aanvullende vragen en antwoorden	33
4.1. Vragen	33
4.2. Antwoorden	35
Gebruikte afkortingen	38
Bijlagen: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie hield op 15 december 2020 een hoorzitting over het rapport van het Departement Omgeving en de VMM 'Impact van de lage-emissiezones op het wagenpark, de luchtkwaliteit en sociaal kwetsbare groepen'. Lieslotte Wackenier (team Lucht, Departement Omgeving) en Frans Fierens (VMM) presenteerden het rapport. Arne Baert, stad Gent, Dienst Milieu en Klimaat, projectcoördinator LEZ, schetste de LEZ in Gent en Myriam Colle, strategisch coördinator Afdeling Strategie en Ontwikkeling van de stad Mechelen, lichtte toe waarom Mechelen niet voor een LEZ opteerde.

Het rapport en de presentaties van de sprekers zijn te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichtingen door de sprekers

1.1. Presentatie door het Departement Omgeving en de VMM

Lieslotte Wackenier stelt dat het Departement Omgeving samen met de VMM de impact van de LEZ's op drie vlakken heeft onderzocht. Ze hebben de impact op het wagenpark nagegaan, de impact op de lokale luchtkwaliteit en ten slotte ook de impact op de sociaal kwetsbare groepen. Vooraleer zij de resultaten toelicht wil zij nog kort even ingaan op het hoe, wat en waarom van die LEZ's.

Het hoe, wat en waarom van de LEZ

Waarom voeren steden een LEZ in? Het doel van een LEZ is om de lokale luchtkwaliteit in die zone te verbeteren en zo eigenlijk een gezondere leefomgeving te creëren voor wie daar woont. Het is ondertussen algemeen bekend dat er een duidelijke link is tussen luchtvervuiling en gezondheid en dan specifiek ook luchtvervuiling door verkeer, wat wetenschappelijk al ruim werd aangetoond. In 2013 heeft de Wereldgezondheidsorganisatie op basis van al dat onderzoek beslist om dieselroet in te delen als kankerverwekkend en werd dieselroet in dezelfde klasse ingedeeld als asbest. Onderzoek toont ook aan dat men verhoogde gezondheidseffecten terugvindt bij mensen die in de nabijheid wonen van drukke wegen. Daar ziet men ook dat de concentraties van NO₂, roet en ultrafijn stof net verhoogd zijn, hetgeen op zich ook logisch is want het verkeer is een belangrijke bron van die stoffen.

NO₂ is een gas dat in ons lichaam terechtkomt en dat vooral schade veroorzaakt aan het ademhalingsstelsel, aan de luchtwegen. Het wordt vooral geassocieerd met ziektes zoals bijvoorbeeld astma of COPD, chronische longziekten. Dan zijn er nog roet en ultrafijn stof, dat zijn allebei vormen van fijn stof, wat zijn eigenlijk de heel kleine deeltjes. En die heel kleine deeltjes kunnen heel diep in het lichaam binnendringen. Ze komen via de longen in de longblaasjes terecht, in de bloedbaan en veroorzaken zo schade aan het lichaam. Roet en ultrafijn stof worden vooral geassocieerd met hart- en vaatziekten en leiden ook tot longkanker, vroegtijdige sterfte en worden ook geassocieerd met dementie.

Dus is het heel belangrijk om die concentraties aan luchtvervuiling in de buurt van die wegen aan te pakken. Daarvoor moet men ook een idee hebben van welke factoren die concentraties langs die wegen beïnvloeden. Daar zijn drie factoren heel belangrijk in. Een eerste factor is hoeveel verkeer daar rijdt; hoe hoger de intensiteiten hoe hoger de concentraties langs die weg. Dat is vrij evident. Daarnaast is het ook relevant welke voertuigen er rijden omdat niet elk voertuig evenveel luchtvervuiling veroorzaakt. En tot slot is het ook heel belangrijk in welke omgeving die weg ligt. Als dat in een meer gesloten omgeving is, als daar veel

gebouwen langs staan, dan blijft de luchtvervuiling van die voertuigen gevangen binnen die bebouwde ruimte en lopen de concentraties daar sterk op.

In LEZ's worden eerst de meest vervuilende voertuigen gebannen. Men speelt dus met die maatregel niet in op de hoeveelheid verkeer en men gaat die intensiteiten van die voertuigen niet terugdringen maar wel inspelen op welke voertuigen er nu net rijden.

Waar gaat men die lage-emissiezones bij voorkeur invoeren? Dat is op locaties waar er veel mensen wonen en dit omwille van twee redenen. Als er veel mensen op een locatie wonen dan is er veel verkeer en ook veel bewoning, dus een meer gesloten omgeving, de welbekende straatcanyons. Een tweede reden is: waar veel mensen wonen zijn er ook veel mensen die kunnen profiteren van gezondheids-winst als de luchtvervuiling er wordt aangepakt.

Het bannen van die vervuilende voertuigen gebeurt niet van de ene dag op de andere maar stapsgewijs. Bij de verschillende fasen wordt er rekening gehouden met de uitstoot van roet en NOx. In het begin, in de eerste twee fasen, gaan we ons vooral concentreren op het terugdringen van die roetuitstoot. En dat betekent, het weren van oude diesels zonder roetfilter. Dat gaat dan over diesels met een Euro 0- tot en met 4-norm. Dat zijn voertuigen die minimum 10 jaar oud zijn. Die oude diesels zonder roetfilter stoten veel meer roet uit dan diesels die wel een roetfilter hebben. Bijvoorbeeld: een diesel zonder roetfilter uit 1995 heeft een Euro 1-norm, dat voertuig stoot evenveel roet uit als een honderdtal diesels mét roetfilter uit 2015, dus een belangrijk verschil. Mensen vragen dikwijls of die roetfilter er niet voor zorgt dat er net meer kleine deeltjes gaan ontstaan, dus meer ultrafijn stof. Dat is niet het geval, een dieselwagen zonder roetfilter stoot tot 100.000 keer meer van dat ultrafijn stof per gereden kilometer uit dan een dieselwagen mét roetfilter. Het terugdringen van oude diesels zonder roetfilter is dus niet alleen positief voor roet maar ook voor ultrafijn stof.

Het is dus heel belangrijk om die oude diesels te weren maar hoe zit het met de oude benzinewagens? Dat is een ander verhaal. Een oud benzinevoertuig stoot ongeveer evenveel roet uit als een dieselwagen met roetfilter. Dus om die roetuitstoot terug te dringen is het niet nodig om ook die oude benzinewagens aan te pakken. Daarom kunnen die oudere benzinewagens toegelaten blijven.

Nadat de roetuitstoot maximaal is teruggedrongen, gaat men de focus verschuiven naar de uitstoot van NOx. Op dat moment komen ook de recentere diesels in het vizier. Waarom? Omdat die diesels met roetfilter, die recentere diesels, nog steeds veel NOx uitstoten. Dat was nochtans niet de bedoeling. De Europese regelgeving was er zo op voorzien dat met elke recentere euronorm de uitstoot verder teruggedrongen zou worden. Die voertuigen werden in een labo getest vooraleer ze in het verkeer werden gebracht. In een labo voldeden die voertuigen aan de grenswaarden die door Europa waren opgelegd. Wanneer die voertuigen in het verkeer terechtkwamen zag men evenwel dat zij veel meer NOx uitstoten dan wettelijk toegelaten en dat ook die recentere diesels nog altijd veel NOx blijven uitstoten. Het is pas bij de meest recente diesels die ook op de baan worden getest, dat men ziet dat de uitstoot aan NOx sterk is gedaald. Het is dus voor NOx ook belangrijk om die recente diesels aan te pakken.

Bij benzinewagens zit men opnieuw met een ander verhaal. Niet alleen zijn de Europese regels strenger, voor elke euronorm zijn de grenzen die Europa oplegt strenger, maar ook voldoet een benzinewagen niet alleen in het labo maar ook op de baan aan die grenswaarden. Dus de criteria voor benzine gaat men ook geleidelijk strenger maken in die LEZ's, maar de voorwaarden zijn steeds minder streng omdat die bijna altijd veel minder NOx uitstoten dan die dieselwagens.

Dan komt men tot het toegangsschema van de LEZ. In 2017 heeft de stad Antwerpen een LEZ ingevoerd. Op dat moment mochten alle dieselwagens met een Euro 0- tot en met 3-norm niet meer binnen. In 2020 zijn de criteria in Antwerpen en van alle LEZ's aangescherpt. Op dat moment mochten ook de dieselwagens met Euro 4-norm niet meer binnen. 2020 is ook het jaar waarin Gent de LEZ heeft ingevoerd. Zij hebben de eerste fase overgeslagen en zijn onmiddellijk naar de tweede fase gegaan, waarbij alle dieselwagens zonder roetfilter met een Euro 0- tot en met 4-norm niet meer toegelaten waren. In 2025 krijgen we opnieuw een verstrenging en in 2027 ook.

Wat wordt verwacht van die maatregelen? Een eerste verwachting is dat de oude dieselwagens zonder roetfilter sneller uit het lokale wagenpark en uit het verkeer verdwijnen, met de nadruk op sneller. Want oude voertuigen verdwijnen vanzelf geleidelijk aan uit het wagenpark. De bedoeling van een LEZ is om dat proces te versnellen en ervoor te zorgen dat vooral de oude diesels zonder roetfilter sneller uit het verkeer en uit het wagenpark verdwijnen. Een andere verwachting is dat het aankoopgedrag wijzigt. Dat wijzigt niet vanzelf, daarvoor heeft men een beleid nodig. Van deze beleidsmaatregel wordt verwacht dat meer mensen bij het vervangen van een voertuig gaan kiezen voor een benzinewagen omdat zij met die benzinewagen, ook met een oudere benzinewagen, veel langer worden toegelaten in een LEZ en omdat de criteria voor benzinewagens dus veel minder streng zijn. Beide wijzigingen moeten ervoor zorgen dat in eerste instantie vooral de roetuitstoot gaat dalen en vervolgens ook de uitstoot aan NOx. En dit moet dan weer leiden tot een betere luchtkwaliteit en zo tot een gezondere leefomgeving

Impact op het lokale wagenpark

Hoe zit het in de praktijk? Een eerste vraag was: verdwijnen die oude diesels nu effectief sneller uit het lokale wagenpark? Met het lokale wagenpark wordt bedoeld de voertuigen die zijn ingeschreven op naam van de inwoners die binnen de LEZ wonen. Het antwoord is ja, die zijn effectief sneller verdwenen. Wanneer? Op specifieke momenten, namelijk vlak voor de invoering van de LEZ of wanneer er een nieuwe fase is ingegaan. In Antwerpen is de LEZ in 2017 ingevoerd. Op dat moment mochten dieselwagens met een Euro 0- tot en met 3-norm niet meer binnen. In de LEZ in Antwerpen zijn deze voertuigen dus sneller verdwenen, dubbel zo snel als in de rest van Vlaanderen. In 2019 ziet men iets gelijkaardigs: vanaf 2020 waren diesels met een Euro 4-norm niet meer toegelaten in Antwerpen en men ziet dat in 2019 de inwoners van de stad Antwerpen hebben geanticipeerd op die verstrenging en hun voertuig sneller hebben vervangen. Dus opnieuw: een daling die dubbel zo snel verloopt als in de rest van Vlaanderen. Gent voerde ook een LEZ in, maar dan in 2020. Ook de Gentenaar die in die LEZ woont, heeft daarop geanticipeerd. In Gent waren vanaf 2020 onmiddellijk alle dieselwagens met Euro 0- tot en met 4-norm, dus alle dieselwagens zonder roetfilter, verboden. Ook in Gent is het aandeel van die niet-toegelaten voertuigen dubbel zo snel gedaald als in de rest van Vlaanderen.

Naast de impact op het lokale wagenpark stelt zich de vraag hoe het zit in het verkeer. Hebben ook de frequente bezoekers op dezelfde manier gereageerd als de inwoners van de LEZ? Om daar een antwoord op te kunnen geven heeft men cijfers nodig over de samenstelling van het verkeer. Dat gebeurt aan de hand van de camerabeelden die de stad Antwerpen gebruikt voor het toezicht van de LEZ. Het probleem is dat die camera's in werking zijn getreden op het moment dat ook de LEZ is ingevoerd. Dus men heeft er eigenlijk geen zicht op hoe het verkeer was samengesteld voor de LEZ werd ingevoerd. Er zijn enkel cijfers over de effectieve samenstelling van het verkeer vanaf het najaar van 2017, dus enkele maanden na de invoering. Op dat moment was het aandeel niet-toegelaten voertuigen, dus diesels met een Euro 0- tot en met 3-norm al zeer laag. Dus men kan aan de hand van deze gegevens niet zeggen of deze voertuigen nu al dan niet sneller zijn

verdwenen uit het verkeer. Wat men wel met de gegevens kan nagaan is of bij de verstrenging van de toegangscriteria in 2020 en dus de anticipatie hierop, ook bezoekers op dezelfde manier hebben gereageerd als inwoners van de LEZ. Door te kijken naar het aandeel dieselwagens met Euro 4-norm die vanaf 2020 niet meer zouden zijn toegelaten, kan men besluiten dat ook de frequente bezoekers van die LEZ op dezelfde manier hebben gereageerd als de lokale inwoners van die LEZ. Men kan dus stellen dat oude dieselwagens effectief, zoals verwacht, sneller uit het lokale wagenpark en uit het verkeer zijn verdwenen.

Een tweede verwachting was dat meer mensen, wanneer ze hun voertuig vervangen, zouden kiezen voor een benzinewagen. Daarvoor is men opnieuw gaan kijken naar het lokale wagenpark en heeft men vastgesteld dat effectief meer mensen kiezen voor een benzinewagen maar dan vooral bij de aankoop van een tweedehandsvoertuig in 2019. Het benzineaandeel is in 2019 in Gent het sterkst gestegen, met 13 procent. In de LEZ van Antwerpen was dat 10 procent, in de rest van Vlaanderen slechts 6 procent. Dus het benzineaandeel bij die tweedehandse inschrijvingen is in de LEZ van Antwerpen en Gent sneller gestegen dan in de rest van Vlaanderen.

Bij de nieuwe inschrijvingen is er geen duidelijke impact. Het benzineaandeel bij die nieuwe inschrijvingen is niet sterker gestegen in de LEZ dan in de rest van Vlaanderen. Maar wat men ook ziet is dat er meer, ongeveer zes keer meer, tweedehandse voertuigen zijn ingeschreven in de LEZ van Antwerpen en Gent dan nieuwe voertuigen. Dus wanneer mensen hun voertuig vervangen dan kiezen ze vaker voor een tweedehandsovoertuig dan voor een nieuw voertuig. In Vlaanderen ligt die verhouding ongeveer op drie, dus de helft lager. Daaruit kan men concluderen dat een oud dieselvoertuig vervangen werd door een tweedehands benzinevoertuig.

Ook in de rest van Vlaanderen worden er meer benzinewagens gekocht, dat is al het geval vanaf 2015. Het benzineaandeel bij aankoop van een tweedehandse of een nieuwe wagen is sinds 2015 sterk gestegen in Vlaanderen. Tussen 2015 en 2019 is dat aandeel met 18 procent gestegen. Ook in de andere gewesten stijgt dat aandeel sterk, in Brussel ongeveer gelijkaardig met Vlaanderen, een stijging van 17 procent. In Wallonië iets minder, daar ziet men een stijging van ongeveer 12 procent. Die globale stijging van het benzineaandeel kan worden toegeschreven aan een aantal zaken. De eerste en belangrijkste reden is een aanpassing van de brandstofaccijnzen. Vanaf november 2015 zijn de accijnzen op diesel langzaam verhoogd en zijn de accijnzen op benzine langzaam verlaagd. In 2019 zijn ze zo op hetzelfde peil gebracht. Daarnaast is ook de perceptie van het publiek veranderd. Er is het dieselschandaal geweest, waardoor de algemene opvatting dat diesels veel milieuvriendelijker zijn, is gewijzigd. Dat heeft ook een impact gehad op de keuze van mensen bij de aankoop van een voertuig.

In Brussel ziet men dat de invoering van de LEZ duidelijk een impact heeft gehad op het benzineaandeel. Men zag ook dat de stijging in Vlaanderen veel sterker was dan in Wallonië. Die verschillen kunnen vooral verklaard worden door een gunstigere verkeersfiscaliteit en de komst van LEZ's. Met de verkeersfiscaliteit werden de belastingen op inverterstelling vergroend waardoor de aankoop van een benzinewagen werd bevoordeeld. Het is wel moeilijk in te schatten wat eigenlijk de doorslag heeft gegeven. Was het vooral de gunstige verkeersfiscaliteit die de mensen ertoe heeft aangezet om meer benzinewagens te kopen of was het toch die LEZ?

Om een idee te hebben van de impact van de LEZ moet men daarom kijken naar die voertuigen waar de impact van de verkeersfiscaliteit het kleinst is en de impact van de LEZ het grootst. Dat is het geval bij tweedehandsovoertuigen die een Euro 1- tot en met 3-norm hebben. Het betreft voertuigen die ouder zijn dan 9 jaar en

waarvoor een zeer sterke leeftijdscorrectie wordt toegepast in de verkeersfiscaliteit. Daardoor zijn de verschillen in de verkeersfiscaliteit tussen benzine en diesel minimaal. De impact van de LEZ is voor die voertuigen het grootst omdat voor die euronormen de benzineversie is toegelaten en de dieselversie niet. Nu ziet men bij die voertuigen dat het benzineaandeel in Vlaanderen 1,6 keer zo snel gestegen is als het benzineaandeel in Wallonië. Daaruit kan men concluderen dat ook de LEZ's wel degelijk een impact hebben gehad op de stijging van het benzineaandeel in de rest van Vlaanderen.

Algemeen kan men besluiten dat het aankoopgedrag gewijzigd is. Meer mensen hebben voor een benzinewagen gekozen. En de LEZ heeft daar zijn impact gehad, maar ook andere factoren hebben dat aankoopgedrag mee gewijzigd, namelijk de verkeersfiscaliteit, en dus vooral de aanpassing van de brandstofaccijnzen.

Impact op de verkeersemisies

De volgende vraag luidt of de rotemisies daardoor nu sneller zijn gedaald. Als men kijkt naar het verkeer in Antwerpen, dan ziet men dat de rotemisies tussen 2017 en 2019 nagenoeg gehalveerd zijn. Die trend valt nagenoeg volledig samen met de daling van het aandeel van de dieselveertuigen met Euro 0- tot 4-norm in het verkeer, dus de oude diesels zonder roetfilter. Het is dus door het verdwijnen van die oude diesels zonder roetfilter dat de rotemisies gehalveerd zijn. De daling van het dieselaandeel, dus de verschuiving van diesel naar benzine, had geen bijkomende impact. Dat komt omdat de roetuitstoot van een dieselveertuig met roetfilter vergelijkbaar is met de roetuitstoot van een benzinewagen. Het maakt dus voor de rotemisies niet uit of het voertuig dat niet meer was toegelaten vervangen werd door een dieselwagen met roetfilter of door een benzinewagen. Dus die daling van de rotemisies is volledig toe te schrijven aan het feit dat die oude diesels zonder roetfilter veel sneller uit die zone zijn verdwenen. Hoe groot is de impact van de LEZ's? Daarvoor moet men opnieuw kijken naar 2019. In 2020 werden de toegangscriteria verstrengd, dieselwagens met een Euro 4-norm waren vanaf dan niet meer toegelaten en zijn dus versneld verdwenen uit het wagenpark. Dat heeft ervoor gezorgd dat de rotemisies met 19 procent extra zijn gedaald, hetgeen dus het effect is van de LEZ. Een deel van die voertuigen zou sowieso vanzelf uit het verkeer zijn verdwenen. Die autonome evolutie heeft ervoor gezorgd dat de rotemisies met 14 procent zijn gedaald. In totaal is er dus een daling van ongeveer 33 procent van die rotemisies in het jaar 2019 ten opzichte van 2018 en daarvan kan 19 procent worden toegeschreven aan het effect van de LEZ. Men kan dus zeggen dat door het verstrengen van de toegangscriteria in 2019 de roetuitstoot ongeveer dubbel zo snel is gedaald als zonder die verstrenging het geval zou zijn geweest.

Hoe zit het dan nu met de NOx-emisies? Zijn ook die sneller gedaald? Ook hier kijkt men naar de uitstoot van het verkeer in Antwerpen en stelt men vast dat de daling van de uitstoot van de NOx tussen 2017 en 2019 kleiner is dan de daling van de roetuitstoot, namelijk 15 procent. De daling van die emissies valt volledig samen met het verschuiven van de dieselveertuigen naar benzine, dus met een daling van het dieselaandeel. Het feit dat er meer gekozen wordt voor benzine heeft er dus voor gezorgd dat ook de emissies van NOx zijn gedaald. Het sneller verdwijnen van oude diesels zonder roetfilter had geen bijkomend effect op de daling van die NOx omdat ook recentere diesels nog veel NOx uitstoten. In 2019, bij de vervanging van hun voertuig, kozen mensen eerder voor een benzinevoertuig dan voor een dieselveertuig. Dat heeft ervoor gezorgd dat de stikstofemissies in totaal met 13 procent zijn gedaald in 2019. 7 procent daarvan kan worden toegeschreven aan het effect van andere maatregelen, bijvoorbeeld verkeersfiscaliteit, brandstofaccijnzen. 5 procent kan effectief toegeschreven worden aan het effect van de LEZ zelf. 5 procent klinkt weinig, zeker in vergelijking met die 19 procent van de rotemisies, maar een daling met 5 procent kan worden

vergeleken met een maatregel die de verkeersintensiteit met 5 procent in die zone doet dalen. En dusdanige daling van 5 procent is niet onbelangrijk en niet evident.

Om dit in perspectief te plaatsen wordt de impact weergegeven van een aantal maatregelen die genomen kunnen worden op lokaal niveau. Men kan bijvoorbeeld met een totaalplan Fiets het gebruik van de fiets aanmoedigen waarbij fietsinvesteringen worden gedaan, infrastructuur aangelegd, collectieve fietsvoorzieningen voorzien, een deelfietssysteem opgezet wordt, fietsvergoedingen voorzien, sensibilisatie enzovoort. Uit literatuuronderzoek blijkt dat het potentieel van een dergelijk totaalplan leidt tot een daling van de verkeersintensiteit met 5 procent. Het effect van een LEZ op de uitstoot van NOx mag zeker niet onderschat worden, ook al is deze impact nu nog veel kleiner dan het potentieel dat men zal zien wanneer ook de recente dieselwagens zullen worden geweerd.

Conclusie is opnieuw dat door het sneller verdwijnen van die oude diesels en ook door de shift van diesel naar benzine, de roetuitstoot en de uitstoot van NOx sneller zijn gedaald dan zonder de invoering van de LEZ het geval zou zijn geweest.

Impact op de lokale luchtkwaliteit

Frans Fierens stelt dat al duidelijk werd aangegeven dat de LEZ's een serieuze impact hebben gehad op de vermindering van de emissies in de zone. Vraag is dan wat de impact is van die lagere emissies door een andere samenstelling van het wagenpark op de lokale luchtkwaliteit en op de gezondheid. Die vraag is niet eenvoudig te beantwoorden. Het is niet zo, in tegenstelling tot wat misschien gedacht wordt, dat het simpelweg het meten is van de luchtkwaliteit voor en na de invoering van die LEZ om dan te berekenen wat de impact is van het afzonderlijke effect van die LEZ's. Dat heeft een aantal redenen. Lieslotte Wackenier heeft het gehad over emissies, de lokale uitstoot. Maar met het meten van de lokale luchtkwaliteit, het meten van concentraties dus, is er niet altijd een lineair verband tussen die lokale emissiedalingen en een verandering in de lokale luchtkwaliteit. Weersomstandigheden variëren van jaar tot jaar en hebben een heel belangrijke impact op de luchtkwaliteit. Dus ook bij gelijkaardige emissies, bij gelijkaardige uitstoot, kunnen die concentraties toch heel anders zijn afhankelijk van het weer. Wat gemeten wordt in de lucht hangt ook niet enkel af van die lokale uitstoot, maar hangt ook af van uitstoot van andere sectoren, uitstoot buiten de LEZ, dus dat maakt het allemaal niet zo makkelijk. Er is ook geen duidelijke breuklijn tussen de situatie voor en na de invoering van de LEZ. Mensen hebben immers de kans gehad om zich voor te bereiden, ze wisten al een tijdje dat die LEZ er ging aankomen. Het is niet zo dat wanneer de LEZ op 1 februari 2017 werd ingevoerd, mensen de dag nadien hun oude diesel hebben vervangen door een properder exemplaar of een oude benzinewagen. Men heeft de tijd gehad om zich aan te passen. Buiten de LEZ's in Antwerpen en Gent zijn er bovendien ook niet zo heel veel verkeersgerichte meetstations. Men kan verwachten dat het effect in een LEZ toch het grootst zal zijn op die meetstations waar in de buurt veel verkeer is. Verder, en zeker in Antwerpen, waren er de laatste jaren heel wat werken: de knip in de leien, andere belangrijke infrastructuurwerken, wegenwerken die ook allemaal los van de LEZ een impact hebben gehad op de metingen daar. Ook het circulatieplan (Gent) heeft zijn impact. En wat Lieslotte Wackenier reeds heeft aangehaald, de impact van zo een lage emissiezone reikt verder dan de emissiezone zelf. In de rest van Vlaanderen hebben mensen ook wel voor een stuk geanticipeerd op de LEZ's die er kwamen in de grote steden en hebben ze zich daarop gericht wanneer ze een wagen aanschaffen, hebben ze daar in zekere zin rekening mee gehouden.

Nu misschien toch even een kort COVID-intermezzo. Op een grafiek in slide nummer 26 ziet men het verloop van het verkeer op het kruispunt Kunst-Wet in Brussel, kruispunt vlak bij het Vlaams Parlement. Men ziet in de bovenste grafiek de evolutie van het aantal wagens dat passeert aan dat kruispunt op de kleine ring. De

start van de lockdown op 17 maart 2020 is heel duidelijk zichtbaar. Van de ene op de andere dag was er een daling van het verkeer met 40 tot 60 procent, dat nam dan gradueel wel terug toe. Men ziet ook de vakantieperiode en nu, tijdens de huidige lockdown, neemt het verkeer terug af. Onderaan ziet men de NO₂-metingen die daar vlak bij dat kruispunt gebeuren. Zelfs al is er een echte breuklijn, dan nog blijft het niet zo evident om uit die metingen het afzonderlijke effect van die lockdown te af te zonderen. Men heeft machinelearningmodellen en random-forestmodellen moeten inzetten om uit al die metingen het effect te kunnen afleiden. Waarbij trouwens bleek dat het effect op NO₂ aanzienlijk was: 40 à 50 procent minder NO₂ op die verkeersgerichte stations.

Los daarvan zijn er toch wat conclusies mogelijk, aan de hand van de evolutie van de NO₂-concentraties in een verkeersgericht meetstation in Antwerpen aan de Plantin en Moretuslei en in Gent aan de Callierlaan. De NO₂-concentraties dalen daar tussen 2016 en 2019 toch wel aanzienlijk. Men ziet ook dat de LEZ in Antwerpen in eerste instantie toch een effect had op de roetconcentraties die sneller gedaald zijn dan de NO₂-concentraties in dat station. De reden heeft Lieslotte Wackenier ook aangegeven: het feit dat roetfilters wel degelijk werken, als er niet mee gesjoemeld wordt, maar dat de NO₂-concentraties omwille van het diesलगateschandaal toch minder snel dalen. Op een grafiek in slide nummer 28 ziet men op de x-as de roetconcentraties gemeten in alle Vlaamse meetstations in 2016 en op de y-as de relatieve daling in 2019 ten opzichte van 2016. Dan valt het op, en daarvoor moet men naar de rode cirkel kijken, dat de concentraties in de stations, gelegen in de LEZ, toch een stuk sneller dalen dan in de stations buiten de LEZ. Wat aangeeft en wat ook weer bevestigt dat die LEZ wel degelijk een positief effect had op de dieselroetconcentraties in de zone. Dezelfde grafiek maar dan voor NO₂, toont dat het verschil tussen stations in de LEZ en buiten de LEZ nauwelijks opvalt, hetgeen nogmaals een aanwijzing is dat het effect van de LEZ op de NO₂-concentraties louter en alleen met metingen moeilijker te bepalen is.

Om toch het afzonderlijk effect van de LEZ op de concentraties te bepalen kan men gebruikmaken van metingen maar is het ook mogelijk om computermodellen in te zetten om de bestaande meteorologische variabiliteit weg te filteren, evenals wegenwerken en dergelijke. Met andere parameters die ook een effect hebben op de concentraties in de zone houdt men dan ook geen rekening. Op die manier kan men het afzonderlijke effect van de LEZ via modelberekeningen inschatten. Hierbij dient vermeld te worden dat zulke modellen onzekerheden hebben en dat in tegenstelling tot metingen er altijd meer vragen gesteld worden bij modellen. Los van die discussie kan men stellen dat men op basis van die modelberekeningen ook kan inschatten dat een LEZ op de NO₂-concentraties én op de roetconcentraties een effect heeft gehad, weliswaar een hoger effect op de roetconcentraties wat dus ook bleek uit de analyse van de meetresultaten.

Impact op de gezondheid van de lage-emissiezone

Zoals al aangegeven is roet een carcinogene stof en heeft het een belangrijke impact op de gezondheid. Men kan ook aannemen dat een verlaging van de roetconcentraties in de LEZ geleid heeft tot een gezondere leefomgeving met dus een significante positieve impact op de gezondheid. Het is niet zo evident om die gezondheidseffecten te gaan kwantificeren. Daarvoor zou meer doorgedreven epidemiologisch onderzoek nodig zijn, maar men kan toch zien, en dat blijkt uit de grafiek in slide nr. 31, dat door de LEZ er een pak minder mensen in de LEZ zijn blootgesteld aan hoge roetconcentraties. Roet is een van die fijnstofcomponenten die het gevaarlijkst zijn voor de gezondheid. Er was toch een positief effect voor die gezondheid.

Impact op sociaal kwetsbare groepen

Lieslotte Wackenier komt tot het laatste: de impact op de sociaal kwetsbare groepen. Er werd net aangetoond dat de LEZ gezorgd heeft voor een verbetering van de luchtkwaliteit en ook voor een gezondere leefomgeving. Het zijn vooral de sociaal kwetsbare inwoners die baat hebben bij die verbetering. Het betreft dan mensen met een verhoogd armoederisico omwille van een laag inkomen, een niet-Europese herkomst, werklozen of huurders. Dat zijn de groepen die men ook terugvindt in andere sociaal-economische onderzoeken. In die onderzoeken komt men ook nog andere groepen tegen, zoals alleenstaande ouders of mensen met een lage opleiding, ook zij hebben een verhoogd armoederisico. Zij werden in dit onderzoek niet meegenomen omdat voor die groepen geen data beschikbaar waren op dat kleinste geografische niveau van buurt of statische sector. Dus als hier gesproken wordt over sociaal kwetsbare groepen gaat het over de vier vermelde groepen.

Wat blijkt? Sociaal kwetsbare groepen worden vaker blootgesteld aan hoge concentraties aan luchtvervuiling. Dat blijkt uit verschillende onderzoeken waaronder een onderzoek van het Europees Milieuagentschap maar ook Vlaamse onderzoeken die de laatste jaren zijn uitgevoerd. Er werd ook een eigen onderzoek uitgevoerd naar die ongelijke blootstelling en dan specifiek in de zone stad Antwerpen en de randgemeenten errond, en ook in Gent en zijn randgemeenten. Dat eigen onderzoek bevestigt eigenlijk dat er een ongelijkheid is in blootstelling. Men ziet dat sociaal kwetsbare groepen vaak in buurten wonen met een slechtere luchtkwaliteit. Men ziet dus een hoge correlatie tussen enerzijds die hoge concentraties aan luchtvervuiling en anderzijds die sociaal-economische variabelen van inkomen, aandeel huurders, aandeel werklozen en het aandeel mensen van niet-Europese herkomst. Dus die sociaal kwetsbare groepen worden vaak blootgesteld aan hogere concentraties aan luchtvervuiling.

Daarnaast is er nog een tweede element, namelijk dat die sociaal kwetsbare groepen gevoeliger zijn voor die negatieve gezondheidsaspecten. Wat betekent dat? Bij dezelfde dosis aan blootstelling of eenzelfde concentratie waaraan ze worden blootgesteld, gaan die mensen langer of meer gezondheidseffecten ondervinden van die blootstelling, van die luchtvervuiling. Ook dat blijkt uit verschillende studies en werd recent ook nog eens bevestigd door Brussels onderzoek, evenals door onderzoek uit de Vlaamse humane biomonitoringstudie uit 2009. Daar werd specifiek gekeken naar astma en zag men dat jongeren van laag opgeleide ouders meer dan 2,5 keer zoveel kans hebben om astma te hebben dan jongeren met hoog opgeleide ouders. Dus er zit ook hier een ongelijkheid en die is dubbel: enerzijds worden ze meer blootgesteld aan hogere concentraties en daar komt bovenop dat ze gevoeliger zijn voor de negatieve gezondheidseffecten van luchtvervuiling. Die twee elementen zorgen ervoor dat die mensen meer dan andere mensen kunnen profiteren van maatregelen die ervoor zorgen dat de luchtkwaliteit verbetert, zoals een LEZ. Verder blijkt dat 70 tot 80 procent van de sociaal kwetsbare buurten in Gent en Antwerpen waar de luchtkwaliteit ook slecht is, binnen de LEZ ligt. Op slide nr. 36 ziet men de zwart omrande gebieden, dat zijn de sociaal kwetsbare buurten waar ook de luchtkwaliteit slecht is en het is in die zones dat de gezondheidswinst van de LEZ's, dus van de verbetering van de luchtkwaliteit, het grootst is.

Er is natuurlijk ook een negatieve kant aan de medaille van de LEZ, namelijk dat mensen die in die zone wonen meer dan bezoekers gedwongen zijn om hun voertuig te vervangen als zij een voertuig hebben waarmee ze niet meer worden toegelaten. Die effecten werden ook onderzocht en wat blijkt? Sociaal kwetsbare gezinnen hebben eigenlijk vaak geen auto. Die groep die geen auto heeft, ondervindt enkel de positieve effecten. Men ziet dat het autobezit in Antwerpen en in Gent al gemiddeld lager is dan in de rest van Vlaanderen, dus ongeacht de sociaal-economische status. Maar als men dan kijkt naar de correlatie gemiddeld autobezit

per huishouden en die socio-economische variabelen, dan zien we een zeer sterke correlatie tussen het gemelde autobezit en het inkomen of het aandeel huurders in een bepaalde buurt. In de sociaal kwetsbare buurten ligt het aantal auto's per huishouden gemiddeld lager.

Natuurlijk zijn er sociaal kwetsbare gezinnen die een auto hebben. Die worden dan harder getroffen dan andere gezinnen. Over hoeveel sociaal kwetsbare gezinnen het gaat, kan men niet inschatten omdat men daar geen gegevens over heeft. Er zijn wel een aantal indicaties en daarvoor heeft men bijkomend onderzoek laten uitvoeren door de Universiteit Hasselt, namelijk het IMOB, Instituut voor Mobiliteit. Zij hebben de enquêteresultaten van het onderzoek naar verplaatsingsgedrag nader geanalyseerd. Daarbij werd er specifiek gekeken naar de Antwerpse en Gentse gezinnen. Daaruit blijkt dat 21 procent minstens één niet toegelaten voertuig heeft. Die mensen worden getroffen door de LEZ. Van die 21 procent behoort 40 procent tot dat kwart van de gezinnen die met het laagste inkomen moeten toekomen. Deze groep wordt dus wel degelijk harder getroffen dan de andere sociale klassen of inkomensklassen.

Het is evenwel niet zo dat alle sociaal kwetsbare gezinnen met een auto per definitie een niet-toegelaten voertuig hebben. Als men kijkt naar dat kwart Antwerpse en Gentse gezinnen met het laagste inkomen, dan blijkt dat de grote meerderheid een voertuig heeft dat wel is toegelaten. Iets minder dan 30 procent van dat kwart gezinnen met laagste inkomens, heeft enkel een niet-toegelaten voertuig. Het zijn die mensen die hard getroffen worden door de LEZ omdat zij gedwongen worden om hun voertuig sneller dan voorzien te vervangen of te verkopen omdat ze de LEZ met dat voertuig niet meer binnen kunnen.

Zij die het hardst getroffen worden, hebben ook het meeste baat bij die goede effectiviteit want zij zijn gevoeliger voor de luchtkwaliteit en ze wonen ook vaak in gebieden waar de luchtkwaliteit slecht is. Dus het is heel belangrijk om voor die mensen die getroffen worden en die het financieel moeilijk hebben, ondersteunende maatregelen te nemen die ervoor zorgen dat de positieve effecten op de gezondheid behouden worden en dat de negatieve effecten op hun financiële situatie verzacht worden. Daarvoor kan men een aantal verzachtende maatregelen nemen en die worden ook voorzien. Zo heeft de stad Gent bijvoorbeeld een slooppremie toegekend. Mensen met beperkte financiële draagkracht krijgen een slooppremie van 1500 euro. Dus dat voertuig wordt gesloopt en uit het verkeer gehaald. Deze verzachtende maatregel heeft geen impact op de effectiviteit. Die zorgt er wel voor dat de financiële impact op die sociaal kwetsbare groepen gereduceerd wordt. Een andere verzachtende maatregel is het feit dat men voor benzinevoertuigen minder strenge toegangscriteria hanteert. Bij het kader had men er ook voor kunnen opteren om ook al die oude benzinewagens meteen te bannen om een grotere impact te hebben op de uitstoot van NOx. Gezien die impact eerder beperkt is, werd er voor gekozen om die oude benzinewagens toch toe te laten. Dat heeft een heel kleine, beperkte impact op de effectiviteit, maar zorgt er wel voor dat mensen die hun voertuig moeten vervangen niet gedwongen worden om een recent voertuig te kopen maar ook een tweedehands benzinevoertuig kunnen kopen van 20, 25 jaar oud. Andere verzachtende maatregel is de vrijstelling die gegeven wordt aan personen met een handicap en een beperkt inkomen. Dat is een groep die het financieel heel moeilijk heeft en ook aangewezen is op een voertuig om zich te verplaatsten, ze hebben een beperkte mobiliteit. Voor die mensen is er beslist om een vrijstelling te voorzien. Dit betekent dat zij geen financiële impact ondervinden. Elke vrijstelling zorgt er natuurlijk voor dat de effectiviteit van de maatregel wordt gereduceerd. Dat zorgt ervoor dat er een beperkte impact is van de effectiviteit op de gezondheidswinst maar daardoor zorgt men er wel voor dat een groep die het echt nodig heeft daar geen financiële hinder van ondervindt. Nog een andere flankerende maatregel is de mogelijkheid die gegeven wordt aan de steden om toegang te verlenen aan die voertuigen die net de toegangscriteria

niet halen. Zij kunnen tijdelijk, tegen betaling, toch nog binnen met dat voertuig in die LEZ. En voor mensen met een beperkte financiële draagkracht wordt daarbij een sociaal tarief gehanteerd van 150 tot 180 euro, hetgeen ongeveer overeenkomt met een boete voor het eenmalige betreden van die LEZ. Dus door die betalende toelatingsmogelijkheid krijgen die mensen de mogelijkheid om de vervanging van hun voertuig uit te stellen. Dat heeft natuurlijk wel een impact op de effectiviteit. We zien daar een impact op de gezondheidswinst die met die LEZ kan worden gerealiseerd. Maar het geeft die mensen wat meer financiële ademruimte en zorgt ervoor dat ze de vervanging van dat voertuig nog even kunnen uitstellen.

Er werd ook onderzocht welke maatregelen er in het buitenland genomen werden om die sociale effecten te verzachten. Men wilde weten of er nog andere maatregelen waren waar men nog niet aan gedacht had. Blijkt dat er in Vlaanderen al veel aandacht is voor die kwetsbare groepen. De vrijstelling voor personen met een handicap en een beperkt inkomen wordt nergens anders toegekend, behalve in Noordrijn-Westfalen. Het systeem van de lokale toelatingsmogelijkheid tegen een sociaal tarief vindt men ook nergens anders in Europa. Wat men wel ziet zijn vrijstellingen. Vrijstellingen voor inwoners zijn een flankerende maatregel in verschillende lidstaten en verschillende LEZ's, en dat bevordert het draagvlak. Aan de andere kant zorgt elke vrijstelling voor een vermindering van de effectiviteit. In Noordrijn-Westfalen wordt er ook een vrijstelling verleend, maar dan voor inwoners met een beperkt inkomen voor specifieke verplaatsingen, bijvoorbeeld naar de dokter, naar het ziekenhuis, voor zorghulp enzovoort, wat natuurlijk moeilijk te controleren is. Sowieso vermindert elke vrijstelling de effectiviteit terwijl net die sociaal kwetsbare groepen het meeste baat hebben bij die goede effectiviteit. Dus daarom genieten maatregelen als de slooppremie en de lagere toegangscriteria voor benzinewagens, de voorkeur.

Conclusies

Tot slot even de conclusies op een rijtje uit het rapport. Oude diesels zonder roetfilter zijn sneller verdwenen uit de LEZ's dan uit de rest van Vlaanderen. Ze werden vaker vervangen door een tweedehands benzinevoertuig. Dat heeft ervoor gezorgd dat de uitstoot van de NOx en zwarte koolstof vooral sterk zijn gedaald. Dat heeft voor een betere luchtkwaliteit gezorgd in die steden waar een LEZ werd ingevoerd en dat geldt vooral voor roet. Dit werd bevestigd in de metingen. Maar ook in de rest van Vlaanderen heeft de LEZ er mee voor gezorgd dat er minder dieselwagens rondrijden dan vroeger het geval was. Dat heeft ervoor gezorgd dat de concentraties van NOx sterker zijn gedaald op alle plaatsen in Vlaanderen waar er veel verkeer rijdt, en heeft zo voor een verbetering van de luchtkwaliteit gezorgd. Een betere luchtkwaliteit leidt tot een gezondere leefomgeving en het zijn vooral de sociaal kwetsbare mensen die daar baat bij hebben. Ze hebben vaak geen auto en ondervinden in dat geval alleen maar positieve effecten. Er zijn er natuurlijk ook die wel een auto hebben en zij worden harder getroffen dan andere gezinnen. Voor die groep is het heel belangrijk om ondersteunende maatregelen te nemen. Daarbij moet men erover waken dat die maatregelen de effectiviteit niet verminderen omdat net voor die mensen, die sociaal kwetsbare mensen, de positieve effecten het grootst zijn.

Dus de belangrijke boodschap is zoeken naar een goed evenwicht tussen enerzijds de effectiviteit en dat sociaal draagvlak en dan kijkt men best naar maatregelen die de effectiviteit niet of nauwelijks beïnvloeden maar er toch voor zorgen dat het financieel beter haalbaar is voor die sociaal kwetsbare groepen om een ander voertuig aan te schaffen. De minder strenge toegangscriteria voor benzinevoertuigen en de Gentse slooppremie slagen daar het beste in.

1.2. Stad Gent

Voorbereiding

Arne Baert geeft een overzicht van 1 jaar LEZ. Vooreerst situeert hij waar men de LEZ binnen de beleidsplannen van de stad Gent moet zien. De LEZ is hier een onderdeel van een totaalvisie waarin het circulatieplan en de toekomstige wijkcirculatieplannen, een modal shift, de LEZ en de E-deelmobiliteit onderdeel uitmaken van een totaalshift naar een duurzamere mobiliteit. De bedoeling is de leefbaarheid van de stad te verhogen en dan vooral de negatieve gezondheidseffecten en de maatschappelijke kosten te doen dalen. Lieslotte Wackenier heeft eigenlijk al heel goed aangegeven waar we de gezondheidsbaten van de LEZ moeten situeren, waar we die kunnen duiden. Het komt erop neer dat die hele oude dieselwagens, met Euro 1-, 2-, 3-norm en vanaf 2020 in Gent ook Euro 4-norm, enorm veel kleine roetdeeltjes uitstoten. De LEZ is er in de eerste instantie op gericht om die roetdeeltjes zoveel mogelijk te gaan terugdringen. Binnen Gent is er dan ook nog het gegeven dat 60 procent van dat fijn stof of van die kleine roetdeeltjes uit transport komt, dus van die oudere dieselwagens. Hij verwijst in dit kader naar een communicatie van de stad Londen met als bottomline dat het niet is omdat je de luchtvervuiling niet ziet, of moeilijk kunt gewaarworden, dat ze er niet is.

De LEZ heeft in Gent een heel lange aanloop gekend. Men heeft beslist om een LEZ in te voeren in de zomer van 2016. Met de bedoeling natuurlijk om het project zo goed mogelijk in te voeren met een tijdige communicatie naar de burger werd er voor gezorgd dat de mensen en de Gentenaars zo snel mogelijk wisten waar ze aan toe zouden zijn vanaf 1 januari 2020. Om de complexiteit van heel het project te illustreren stelt hij dat de organisatie tien werkpakketten telde, waarvan een aantal business as usual zijn voor een stad, zoals het juridische, of inrichting van het openbare domein, borden bestellen, monitoren enzovoort. Er liep al een zekere monitoring die men heeft versterkt. De moeilijkste en de grootste werkpakketten waren die van communicatie, IT-ontwikkeling, het cameraschild, en dan vooral ook de organisatie van de administratieve afhandeling, registratie, personeel aanwerven, personeel opleiden en loketwerking. Er kwam een hele nieuwe business op hen af en daar heeft men de tijd voor genomen, maar desondanks op zich nog op relatief korte termijn kunnen organiseren. Daar vloeiden dan allemaal projecten en werkgroepen uit voort om op tijd klaar te zijn met de LEZ op 1 januari 2020.

In Gent is de LEZ ingevoerd binnen de R40, dat is de kleine stadsring. En hierbij is rekening gehouden met de bevolkingsdichtheid natuurlijk, maar dat kwam ook de leesbaarheid en de eenvoud voor de gebruiker ten goede. Daarnaast is het ook zo dat de men de verdeelfunctie van de R40 in eerste instantie niet wou beperken, waardoor de ring zelf niet in de LEZ zit. Als een eerste flankerende maatregel heeft men ervoor gezorgd dat de N430-as uit de LEZ is gelaten om de toegang tot het AZ Sint Lucas niet te hinderen. Daarnaast zal men de handhaving in het voorjaar van volgend jaar nog opschalen waardoor men ongeveer aan een 70 procent bewaking zal zitten en daarmee is het bewakingsschild voor deze fase van het project afgerond. Men zal dan 16 operationele camera's hebben.

Een hele grote brok van het inrichten van de LEZ voor een stad is natuurlijk IT. Er zijn drie grote IT-projecten in het inrichten van een LEZ. Een eerste IT-project is alles wat te maken heeft met de burger, frontoffice, loketwerking, website, en het kunnen verifiëren of een voertuig al dan niet is toegelaten tot de LEZ. Ten tweede gaat het over wat de alternatieven kunnen zijn, zij het registraties, zij het betaalde tijdelijke toelatingen of andere oplossingen. Verder is er de achterliggende backoffice uiteraard en de medewerkers die al die zaken moeten verifiëren en goedkeuren of afkeuren of extra info moeten opvragen. Daarnaast gaat het natuurlijk ook over de camera's en de beelden die binnenkomen en de linken die gelegd worden met de verschillende databanken om te verifiëren of een voertuig al dan

niet is toegelaten, of daar vrijstellingen voor aanwezig zijn die geregistreerd staan bij Vlaanderen of daar vrijstellingen geregistreerd staan in Antwerpen. En uiteraard ook het opvragen van die beelden waarvan vermoed wordt dat zij in overtreding zijn. Die beelden worden allemaal nog eens gecontroleerd. Uiteindelijk wordt er een vaststelling opgemaakt waardoor we bij het derde luik van IT komen en dat is het invorderen van boetes. Er wordt getracht die vaststelling te verrijken met naam, woonplaats en adresgegevens. Voor de Belgen is er natuurlijk geen enkel probleem, met Nederland en Frankrijk hebben we akkoorden, voor andere landen is dat soms nog een uitdaging.

Vlaanderen heeft natuurlijk wel een LEZ-decreet en een besluit maar dat kader en die wetgeving zijn in meer of mindere mate wel kneedbaar en moeten natuurlijk in lokale reglementen worden gegoten. En dat zijn een LEZ-reglement en een retributiereglement. Het LEZ-reglement bevat alle informatie over invoering, definities, termijnen, de hoofdregels in feite, de toegelaten en niet toegelaten voertuigen. Zo zijn er de voertuigen die zijn toegelaten en een registratie hebben die de facto gratis is. Zo zijn er de voertuigen die zijn toegelaten mits het betalen van een tijdelijke toelating of een ontheffing, de dagpassen en andere administratieve bepalingen, overtredingen, sancties en zo verder. Het retributiereglement probeert de voorwaarden of de bepalingen die zijn opgenomen in het LEZ-besluit eigenlijk te verankeren in een zo duidelijk mogelijk schema. Een hele belangrijke regel van het LEZ-besluit is bijvoorbeeld dat steden vrij zijn om voor die voertuigen die eigenlijk niet zijn toegelaten toch een tijdelijke toelating mogelijk te maken tegen betaling, en die betaling moet ook in relatie staan met de milieuverontreiniging van dat voertuig. Dat betekent dat de oudere diesellootvoertuigen meer zouden betalen dan nieuwere diesellootvoertuigen. Dat soort zaken wordt niet alleen in samenspraak met Vlaanderen maar ook met de andere LEZ-inrichtende stad Antwerpen opgenomen om ervoor te zorgen dat de eenduidigheid naar de burger zo zuiver mogelijk is. Dat retributiereglement bevat dus verschillende tarieven, de tariefklassen, het tarief van de LEZ-dagpas, terugbetalingsmodaliteiten en zo verder.

Van in het begin is het voor de stad Gent zeer belangrijk geweest om de LEZ zo sociaal mogelijk te gaan invoeren en om zo goed mogelijk te gaan communiceren naar de burger en de verschillende stakeholders, belanghebbenden, koepelorganisaties. Het flankerend beleid kan men uitsplitsen op drie niveaus. Vooreerst was er een brede communicatiecampagne, met ook bepaalde gerichte acties en het inzetten van een LEZ-coach, iemand die met verschillende organisaties of met verschillende doelgroepen aan tafel is gaan zitten. Daarnaast is het natuurlijk zo dat er binnen het LEZ-besluit specifieke bepalingen zijn opgenomen die als flankerende maatregel gelden en werken. Af en toe is het ook zo dat er bepaalde wijzigingen kunnen opgenomen worden in dat LEZ-besluit. Als er signalen worden opgevangen van de LEZ-inrichtende stad Gent of Antwerpen, dat voor een bepaalde doelgroep bepaalde zaken beter kunnen worden uitgewerkt, dan kan er aan tafel worden gezeten om dat op een zo goed mogelijke manier te gaan wijzigen. En natuurlijk heeft men ten slotte op lokaal niveau subsidies en premies waarvan de Gentse slooppremie en de verhoogde slooppremie voor bepaalde inkomenscategorieën de belangrijkste zijn en het meest in het oog springen. Zoals het rapport al heeft aangegeven is de meest aangewezen flankerende beleidsmaatregel die met een hoge effectiviteit voor de doelgroep maar met een zo laag mogelijke impact op de effectiviteit van de LEZ zelf. Gent heeft dan ook nog een budget voor mensen die hun nummerplaat uitschrijven en zijn er voor bepaalde doelgroepen taxicheques evenals een premie specifiek voor de aanpassing van een marktvoertuig.

Een aantal slides gaan over de communicatie en op welke manier men die over de verschillende jaren heeft ingezet. Elk jaar had eigenlijk een ander objectief met een iets andere boodschap. Men is begonnen met de wake-upcall: de LEZ komt er aan, check nu al uw voertuig. Er was ook al van in het begin, achteraf bekeken een rudimentaire, checktool. Vandaag is die veel beter omdat die rechtstreeks in relatie

staat met de toelatingsvoorwaarden van Vlaanderen. In 2018 heeft men het draagvlak proberen te vergroten met het inzetten van stakeholders en vooral gehamerd op waarom die LEZ er komt en waarom die belangrijk is. In 2019 kon men nog preciezer informeren over het hoe, wat en waar en hoe de reglementen in elkaar gingen zitten. Vanaf 2020 was het heel gericht campagne voeren en specifiek bekijken voor welke doelgroep er nog extra communicatiemiddelen nodig waren en buitenlandse bezoekers gericht aanspreken.

Arne Baert toont een overzicht van verschillende campagnematerialen, en ook filmpjes die men heeft laten opnemen. Men heeft in dagbladen gepubliceerd, informatiebrochures verspreid, op alle parkeermeters binnen de LEZ een sticker laten plakken waarbij de kleur van de sticker verwijst naar het tarief. Men heeft ook een eenmalige brief gestuurd, heel gericht naar alle eigenaars van een voertuig dat de LEZ vanaf 1 januari 2020 niet meer zou binnen geraken of althans niet zonder de aankoop van een tijdelijke toelating. Met andere woorden de eigenaren van de rode en oranje voertuigen kregen een specifiek op maat geschreven brief.

De geografische verspreiding van die communicatiematerialen wijzigde ook licht ten opzichte van de verschillende jaren. Zo heeft men bijvoorbeeld vanaf 2019 en 2020 ook vaak buitenlandse bezoekers getarget en heeft men in het begin vooral op de inwoners van de LEZ en Gentenaars en Vlamingen ingezet.

Afhankelijk van het type bewoner of bezoeker heeft men een gericht communicatieplan opgemaakt met verschillende communicatieacties. Een hele belangrijke actie of belangrijke rol was weggelegd voor de LEZ-coach, die met verschillende koepelorganisaties, middenveldorganisaties, armoedeverenigingen aan tafel heeft gezeten, vanaf eind 2018 en volledig 2019 tot nog begin 2020. Meer dan 80 organisaties zoals de automobielfederaties, de horeca, de zorgsector, de toeristische sector, logistieke diensten enzovoort, werden specifiek aangesproken op het hoe en wat en waar van de Gentse LEZ. Er waren verschillende zitdagen in alle Gentse wijken. Er was ook specifiek een focus op Gentenaars in armoede, senioren, de zorgsector, Gentenaars met migratieachtergrond, markt- en foorkramers, toeristische sector, de bouwsector, de garages en de bandencentrales, de kleinhandel met duurdere voertuigen; dat zijn zowat de doelgroepen waar men extra aandacht aan moest en soms nog moet besteden.

Voor een aantal doelgroepen kan men op voorhand niet weten met wat voor voertuig zij rijden. Het is de bedoeling dat zij zich registreren via de website, die daarvoor werd ontwikkeld. Zo kunnen bijvoorbeeld buitenlandse voertuigeigenaren van thuis uit aangeven wanneer ze naar Gent komen, met welk voertuig, met welke nummerplaat, met welk inschrijvingsbewijs. De meesten daarvan weten natuurlijk al of ze wel of niet aan de toelatingsvoorwaarden voldoen. Indien men toegelaten is, is de registratie uiteraard gratis. Maar ook alle uitzonderingen en de vrijstellingen die zijn opgenomen in het LEZ-besluit dienen zich te registreren. Voor gewestelijke vrijstellingen geldt de regel dat als die registratie gebeurt op de website van de stad Gent, die dan ook meteen geldt voor Antwerpen. Onder die gratis registratie vallen ook de prioritaire voertuigen, de zwaailichtvoertuigen, de ambulances, uitzonderlijk vervoer, bepaalde bussen die worden ingezet om te voldoen aan het decreet van het vervoer voor personen met een handicap, mobiele kranen enzovoort.

Arne Baert toont vervolgens een ingewikkelde slide, om te illustreren dat het niet altijd een gemakkelijk, laat staan gemakkelijk te communiceren verhaal is. Het betreft al de LEZ-producten die men vandaag aanbiedt. 95 procent ervan betreft de dieselveertuigen met Euro 4-norm. Zij kunnen aan een gewoon tarief een tijdelijke ontheffing aankopen. En daarnaast heeft men specifiek, omdat het LEZ-besluit dat ook mogelijk maakt, in een bepaalde toelating voorzien voor voertuigen van algemeen belang, voertuigen in een noodsituatie, voertuigen ouder dan 40 jaar,

de dieselloortuigen met Euro 4-norm voor inwoners van de LEZ met een verhoogde tegemoetkoming, die ontheffing aan een verlaagd tarief kunnen aankopen. Ook ambulante handel zit er in, aan een verhoogd tarief dan, omdat ambulante handel niet specifiek is opgenomen in het LEZ-kader. Maar als een stad van oordeel is dat nog een tijdelijke toelating moet worden voorzien voor een bepaalde doelgroep, dan kan men dat nog steeds doen.

Er zijn dan wel twee LEZ-reglementen, maar het is niet zo dat zij meteen in marmer staan gebeiteld. Ze kunnen aangepast en bijgestuurd worden op basis van voortschrijdend inzicht. Als men signalen opvangt van de LEZ-coach of van de administratieve cel, dan kan men bepaalde verbeteringen meteen gaan opnemen. Dat werd bijvoorbeeld reeds gedaan drie à vier maand na invoering van de LEZ. Zo heeft men bepaalde termijnen geüniformiseerd. Ook heeft men opgenomen dat de registratieverplichting vervalt indien men aan de hand van open data of bepaalde overeenkomsten met een land, beschikt over de technische voertuiggegevens. Zo kan men voor Nederland op voorhand de Nederlandse kentekens inzien en vervalt die registratieverplichting. Dat streeft men ook na met Luxemburg. En indien het mogelijk is met zoveel mogelijk landen, want het maakt het makkelijker voor iedereen. Bij laattijdige registratie heeft men ook een ander tarief voorzien dan een rechtstreekse boete. Ten slotte is de LEZ-toelating in sommige gevallen overdraagbaar, bijvoorbeeld bij bepaalde gevallen van overmacht, diefstal van de nummerplaat, overlijden van de kentekenhouder.

Resultaten

Gent heeft ook een meetnet. Zoals reeds vermeld, meet men vooral op NOx en roet en in de eerste fase is het natuurlijk die roetdaling die men hard in het oog gaat houden. Sinds juni 2016 zijn er op 20 meetplaatsen in de stad Gent passieve samplers die NOx meten. Dat is al een redelijk lange trend die men daar kan meenemen en waarin bijvoorbeeld ook het effect van het circulatieplan dat in 2017 in werking is getreden kan worden gemeten en kan worden ingeschat in relatie tot de LEZ vanaf 2020.

Op de resultaten van de luchtkwaliteit is het wachten tot volgend jaar. In het najaar van volgend jaar zal men een voldoende lange tijdreeks bezitten, om in samenwerking met de VMM hier uitspraken over te doen.

Wat men wel ziet is dat alle wijken, en dus ook de kwetsbare wijken, het aandeel van die oude diesels sterk hebben zien dalen. In 2017-2018 was dat nog 15-20 procent, 25 procent soms in de noordelijke wijken van Gent. Al die wijken hebben dat percentage teruggedrongen tot een 5 à 6 procent.

Ook buiten de huidige LEZ ziet men een positieve tendens. Dus het is wel zo dat er een soort van randeffect is in de deelgemeenten. Vooral in de LEZ zelf is de vergroening tot tweemaal zo snel doorgedaan als in Vlaanderen en dat speelt ook wel een beetje mee direct buiten de LEZ, maar wel nog in het Gentse.

Om dit alles wat concreter te maken geeft Arne Baert nog wat cijfermateriaal mee over de LEZ-toelatingen. Hoeveel zijn dat er nu en wie maakt er gebruik van? Men ziet dat er op een jaar tijd toch 12.000 mensen gebruik hebben gemaakt van die tijdelijke toelatingen. Op zich kan dit ook worden beschouwd als een soort van flankerende maatregel. Men kan immers een jaar uitstel vragen aan stad Gent om zijn voertuig te vervangen. Men verwacht dat dat natuurlijk dit jaar al een stuk minder zal zijn. De meeste aanvragen zijn de voertuigen met Euro 4-norm, dat zijn er 11.740. Verder zijn er een 300-tal LEZ-inwoners die gebruikmaken van de verhoogde tegemoetkoming. Verder kan voor de tijdelijke vergunningen ook nog een opdeling in duurtijd worden gemaakt, per dag, per jaar, per week, per vier maand, en ten slotte de maandpassen. Uit de populariteit van die vergunningen kan men

veel leren. Zo ziet men een piek rond januari, februari, en dan het stilvallen tijdens de eerste coronalockdown. Tijdens die twee maanden werd er ook niet gehandhaafd. Daarna kwamen de vergunningen terug op gang. In totaal werden reeds een 6000-tal dagpassen verkocht.

Wat de beboetingscijfers betreft, ziet men voor de maand januari een beboetingsgraad van 7 procent. Dat zakte dan al snel naar 2,7, vervolgens onder de 2 en nu zit men onder de 1 procent. Dat betekent dus dat van alle voertuigen die men langs de camera's ziet passeren, minder dan 1 procent nog in overtreding is tegen de toelatingsvoorwaarden van de LEZ.

Wat de LEZ-registraties betreft, zijn het gros daarvan de registraties van buitenlandse voertuigen. Opvallend is bijvoorbeeld dat in februari-maart heel veel Nederlandse voertuigen, Nederlandse bezoekers zich registreerden. En van zodra men over de data van de Nederlandse DIV, de RDW-data kon beschikken vielen die registraties ook weg. Zoals gesteld probeert men dit zo goed mogelijk te monitoren en met verschillende landen akkoorden af te sluiten om dat proces te verbeteren.

Wat de cijfers inzake de lokale subsidies en premies betreft, stelt men vast dat er aanvankelijk eind 2017, begin 2018, ongeveer 2700 voertuigen waren die de Gentse LEZ niet meer zouden in mogen, met een Euro 1- tot 3-norm dus. Dat zijn er momenteel nog een kleine 700. Dus ongeveer 75 procent ervan is gesloopt of uit de LEZ gehaald. En van die 2100 voertuigen die zijn verdwenen zijn er 741 gesloopt. Daarvan kan men een kleine 190 toeschrijven aan mensen met een beperkt inkomen. Die hebben een verhoogde premie ontvangen van ongeveer 1200 euro, afhankelijk van het type brandstof. Voor benzine ligt dat immers iets lager. Men stelt vast dat die premie soms in de richting van een tweedehands benzinevoertuig gaat, maar het budget kan vrij besteed worden.

Inzake de andere flankerende maatregelen wordt vermeld dat de stad een 660-tal keer een mobiliteitsbudget van 500 euro heeft toegekend in ruil voor het uitschrijven van de nummerplaat. Dat budget is niet te combineren met de slooppremie. Verder zijn er nog de taxicheques, die iets minder succesvol waren, en de premie voor aanpassing van de marktvoertuigen. Van die laatste zijn er maar vijf toegekend, wat ook wil zeggen dat de problematiek van die marktvoertuigen minder prangend was dan aanvankelijk ingeschat. De meeste markten hebben zich vrij goed kunnen aanpassen aan de LEZ. In Gent waren er aanvankelijk problemen op een tweetal markten maar die problemen zijn nu van de baan, ook omdat men in overleg met die sector de LEZ-toelatingen en het retributiereglement wat heeft uitgebreid.

Feedback

Wanneer men als stad een LEZ inricht, moet er wel een bijna continue afstemming zijn met Vlaanderen en ook met de stad Antwerpen waar ook reeds een LEZ bestaat. De stad heeft haar lokale subsidies en premies, maar als het gaat over de sociale impact en het flankerend beleid heeft Vlaanderen natuurlijk ook zijn verantwoordelijkheid hierin omdat de LEZ's ook in de Vlaamse doelstellingen een belangrijke rol spelen.

In eerste instantie moet men denken aan de aanpassingen aan het LEZ-besluit. Men moet er altijd voor zorgen dat dit in overeenstemming is met de situatie in Antwerpen. Verder moet ook de effectiviteit van de LEZ worden bewaakt. Maar men kan in de toekomst bijvoorbeeld nog denken aan een regeling voor de zorgsector of het verbeteren van bepalingen voor personen met een handicap. Men krijgt hier soms ook de vraag of men het verlaagd tarief kan uitbreiden naar een zone die groter is dan de huidige LEZ. Het LEZ-besluit staat dit immers enkel toe

voor LEZ-inwoners. Verder is er een bepaling in het LEZ-besluit waarbij bussen van De Lijn eigenlijk onrechtmatig gebruik kunnen maken van die uitzondering voor het vervoeren van personen met een handicap. Dat willen we toch een beetje beter kortsluiten in de toekomst want dat kan niet de bedoeling zijn.

Ook ziet men nog een communicatieve taak voor Vlaanderen inzake de overkoepelende wetgeving en de toelatingsvoorwaarden, omdat men soms vaststelde dat Gent en Antwerpen apart dezelfde boodschap hebben gebracht. Ook duidelijkheid over het toekomsttraject en de ambities is zeer belangrijk. Wat zal het kader zijn vanaf 2030? Wat gaat de rol zijn van elektrische mobiliteit? De link met de ambities inzake Clean Power for Transport zal hier belangrijk in zijn. Ook over emissiearm goederenvervoer zijn er een aantal bepalingen opgenomen in het bestuursakkoord maar niet heel veel. Moet men er ook niet aan denken om brom- en motorfietsen op termijn mee te nemen in de LEZ-wetgeving?

En ten slotte, iets waar Vlaanderen een minder grote rol kan in spelen gezien dit vooral federaal geregeld wordt, het opvragen van buitenlandse gegevens. Men kan op dit moment gemakkelijk naam, woonplaats, adresgegevens opvragen voor Nederlandse en Franse overtreeders maar voor alle andere Europese landen is men een beetje op zichzelf aangewezen. Met de gerechtsdeurwaarders zoekt men hier oplossingen maar dat is zeer moeilijk. Er is dus nog nood aan protocollen om gegevensuitwisseling met andere landen te faciliteren.

1.3. Stad Mechelen

Aanpak en principes

Myriam Colle licht het traject van de LEZ Mechelen-Willebroek toe. Mechelen is ongeveer op hetzelfde tijdstip gestart als Gent, ietsje later. Er is naar aanleiding van een collegebeslissing in het eerste kwartaal van 2017, op hetzelfde moment als de invoegetrede van de LEZ van Antwerpen, gevraagd om een vooronderzoek op te starten voor de invoering van die LEZ in de politiezone Mechelen-Willebroek. De doelstelling was een betere luchtkwaliteit en een gezondere leefomgeving. Evident moest men de criteria afstemmen op die van Antwerpen en moest men ook aangeven wat de meerwaarde was van die LEZ.

Men heeft in het kader van de afbakening vijf criteria vastgelegd. Eerst en vooral werden de scenario's afgetoetst op hun duidelijkheid, herkenbaarheid, logica en eenvoud. Meestal is een LEZ in Europa rond een stadscentrum uitgewerkt en dus gekenmerkt door een hoge bevolkingsdichtheid. De situatie in Mechelen-Willebroek is in dat opzicht wel bijzonder want er zijn twee stadskernen met daartussen het Hombeeks plateau, dat niet echt een hoge bevolkingsdichtheid heeft. Verder diende men rekening te houden met het feit dat er een geschikte route moest zijn voor doorgaand verkeer. Ook de handhaafbaarheid was belangrijk en er diende een flankerend beleid te worden opgesteld. Ten slotte moest het complementair zijn met het mobiliteitsbeleid.

Vooronderzoek

Na een eerste voorronde, een eerste afweging, heeft het college uiteindelijk beslist om als afbakening het volledig grondgebied van Mechelen te nemen, Mechelen-Willebroek, exclusief de bedrijventerreinen. Men heeft dat op kaart gezet. Met slide nr. 6 toont ze de kaart die werd uitgetekend waarbij het gele vlak dus de LEZ-zone zou zijn, de witte vlekken zijn de industrieterreinen die er werden uitgeknipt, vooral ook omdat die bereikbaar moesten zijn.

Toen men moest zoeken naar de meest geschikte route voor doorgaand verkeer met een maximale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen, bleek al snel dat men

niet enkel de snelwegen moest uitsluiten van LEZ maar ook een heel aantal doorgangswegen en gewestwegen. Op slide nr. 8 geven de blauwe lijnen de wegen weer die men moest uitsluiten van de LEZ. Ook buiten de LEZ ziet men een aantal kleine blauwe lijntjes, dat zijn de afleidingsroutes die men moest implementeren om de geschikte route voor doorgaand verkeer te kunnen realiseren.

Pijnpunten

Met die basiskaart is men terug naar het college gegaan, waarbij dus heel duidelijk bleek dat het grondgebieddekkend realiseren van een LEZ onmogelijk was. Het klinkt misschien wel logisch, maar aangezien de basiskaart geen duidelijk fysiek geheel betrof had dit als gevolg dat er op bepaalde wegen auto's plots in de LEZ zouden komen en gewoon moesten omkeren omdat er geen andere mogelijkheid was tenzij de afleiding echt wel buiten het grondgebied zou gebeuren. Dat betekent dat men dan eigenlijk met slechte neveneffecten zit voor de buurgemeenten. Daarnaast is een LEZ voornamelijk bedoeld voor druk bevolkte gebieden. Met het Hombeeks plateau, 600 hectare waar eigenlijk heel weinig mensen wonen, was dit een beetje contradictorisch. Zoals men ook kan vaststellen is de LEZ doorkruist met vrijgestelde wegen. De luchtvervuiling vanuit die wegen gaat zeker niet stoppen aan de grens van die weg. Bovendien was er een sterke verwevenheid van bedrijven en woningen, voornamelijk in Willebroek, waardoor de bereikbaarheid van die bedrijven dan ook in vraag werd gesteld.

Conclusies vooronderzoek

Het college heeft als conclusie gesteld dat de schaal Mechelen-Willebroek eigenlijk gewoon veel te klein is voor een LEZ. Ofwel moet men echt wel de gemeentegrenzen overschrijden en de uniforme regels ook buiten de kern implementeren. Het risico van verkeersstromen die naar de buurgemeentes zouden verschuiven was echt reëel en bovendien zouden men te veel uitzonderingen moeten maken voor die grote verkeersaders, voor de bedrijventerreinen enzovoort, zodanig dat de effecten volledig uitgehold werden. Dit alles heeft er dan toe geleid dat het college aan het begin van deze legislatuur beslist heeft om deze LEZ niet in te voeren en wel degelijk voor een luchtkwaliteitszone te gaan.

Alternatief

Myriam Colle hoorde in het begin van de presentaties dat het eigenlijk niet alleen gaat over welke voertuigen er rijden, maar ook hoeveel voertuigen er rijden en dus heeft men in Mechelen-Willebroek beslist om er echt wel werk van te maken om het aantal voertuigen naar beneden te halen, dus een beperking van het aantal gereden kilometers. Dat heeft men gedaan door in te zetten op de fietsstad. Men wil zo dé fietsstad van Vlaanderen worden. Men heeft daartoe een fietszone in de hele binnenstad ingevoerd. Men wil ook 100 procent inzetten op deelmobiliteit met niet alleen deelwagens maar ook deelsteps en deelfietsen en dit natuurlijk ook zo veel mogelijk elektrisch. Die modal shift wil men zowel bij de Mechelaar als bij de bedrijven bekomen. Als men de binnenstad vergelijkt met Gent is deze natuurlijk veel kleiner en bijna volledig autoluw. Daar heeft ook de invoering van de LEZ weinig zin. Men is ook volop bezig met duurzame en innovatieve mobiliteitsoplossingen zeker voor alles wat stadsdistributie aangaat. En tegelijkertijd is men bezig met het monitoren van de luchtkwaliteit in allerlei buurten om zo te kunnen bepalen in welke zones er verder moet ingezet worden op die duurzame mobiliteit en op meer groen en water.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1. Tussenkomsst van Jos D'Haese

Jos D'Haese heeft eigenlijk in de eerste plaats een aantal vragen over het rapport van de VMM over de impact van de LEZ. Het zijn misschien een aantal technische vragen maar hij wenst dit goed te kunnen begrijpen. Hij heeft zelf het rapport doorgenomen en ook voorgelegd aan een aantal mensen, toch blijven er een aantal zaken waar hij vragen bij heeft.

Zo vindt hij geen, tot weinig statistiek terug in het rapport, dus p-waardes, betrouwbaarheidsintervallen, modellen enzovoort, wat hem toch redelijk belangrijk lijkt om dat soort zaken te analyseren. Hij heeft het dan over de data, niet over de modelleringen die men nu doet in straten. Hij vraagt zich af of dit wel gebeurd is, maar niet opgenomen werd in de studie omwille van de leesbaarheid, dan wel of het gewoon niet gebeurd is en we eerder kijken naar trends en naar grafieken.

De verschuiving van dieselwagens naar (oude) benzine­wagens, hetgeen hij een zeer goede zaak vindt, is voor hem eigenlijk nieuw. Men ziet een heel sterk dalende trend van dieselwagens en een sterk opgaande trend van die benzine­wagens, die verschuiving is sinds 2015 heel sterk bezig, en daar bovenop krijg je in de LEZ nog een versnelling. Hij vraagt zich af of men kan inschatten hoeveel tijd men op die manier heeft gewonnen. Zonder LEZ zouden we die daling ook hebben, alleen over een iets langere termijn. Als hij kijkt naar de cijfers die in het rapport staan of die vandaag in de presentatie werden gegeven, dan lijkt het dat we ongeveer een jaar winst hebben. Heeft men daar berekeningen of modelleringen van gedaan? En als we die berekening hebben, heeft men dat al eens tegenover de impact daarvan gezet, want voor die winst van een jaar of misschien twee jaar zijn er natuurlijk zeer grote investeringen gedaan. Hij verwijst dan naar de cameraschilden, de uitgebreide administraties, de sociale impact die men zeer nauwkeurig heeft onderzocht. Uiteraard willen we allemaal schone lucht, maar de vraag is of dat zoveel grote verschuivingen heeft gegeven die effectief de investering en de impact daarvan waard zijn geweest.

De LEZ zou mee gezorgd hebben voor de snellere evolutie in Vlaanderen weg van dieselwagens. Men ziet inderdaad in de grafieken dat de trend in Vlaanderen iets sneller daalt dan in Wallonië. In Brussel ziet men een heel andere evolutie maar hij ziet de impact van de LEZ daar niet. Hij begrijpt de redenering wel rond de oude dieselwagens en dat men gaat vergelijken, maar als men kijkt naar de grafiek dan ziet men daar geen knik, niet in 2016-2017 en opnieuw geen knik in 2017. Aldus vindt hij het redelijk straf om dan te zeggen dat de impact meer dan de LEZ betreft. Hem lijkt dat te komen door alle andere maatregelen en ook door het inzicht bij de burger door dieselgate enzovoort. Hij vraagt zich af of men dit op één of andere manier heeft geanalyseerd. Heeft men de evolutie in Vlaanderen en Wallonië al naast elkaar afgezet? Wat hem betreft zijn dat twee lijnen die heel dicht bij elkaar liggen en waar je inderdaad ziet dat Vlaanderen lichtjes sneller daalt, maar dat dat voor de LEZ ook al zo was.

Een vierde vraag gaat over de hoofdzaak van het onderzoek: heeft dit nu een impact op de luchtkwaliteit, want daar staat of valt het uiteraard mee. De conclusie is een snellere daling van roetconcentraties in Antwerpen dan in de rest van Vlaanderen. Dat lijkt logisch als je kijkt naar die data van die wagens: minder dieselwagens, meer benzine­wagens. Maar Antwerpen is natuurlijk een heel complexe stad, met een ring die dwars door de agglomeratie gaat, met een Antwerpse haven vlakbij, windrichtingen die een grote impact kunnen hebben enzovoort. Daar stelt hij een aantal bijzonderheden in de analyse vast. Ten eerste vraagt hij zich af waarom men de analyse maakt van de intervallen 2016-2019, 2018-2019. Waarom neemt men niet het interval 2015-2017 of 2016-2017, namelijk de invoering van de lage-

emissiezone? Er wordt gekeken naar 2019 wat eigenlijk de opmaak is naar 2020. Hij vindt het vreemd dat de invoering van de LEZ zelf niet echt apart wordt genomen. Als men verder kijkt naar de evolutie 2016-2017 ziet men dat er eigenlijk wel een effect is op de Plantin en Moretuslei maar niet op de Belgiëlei. En dat het effect in Borgerhout, intra muros weg van de Plantin en Moretuslei, groter is dan op de Belgiëlei. Hem lijkt dat vooral alle richtingen uit te gaan. Er zijn heel weinig punten. Twee verkeersgerichte punten in Antwerpen en die lijken geen consistent beeld te geven. Als men dan gaat vergelijken met Vlaanderen wat natuurlijk het allerbelangrijkste is, dan geeft men zelf aan dat dit heel moeilijk is. Men werkt met een zestal datapunten in Antwerpen. Opnieuw een vergelijking met data van 2019, maar die vergelijking met 2019 loopt extra mank omdat op de Plantin en Moretuslei zware werken begonnen zijn in 2019 hetgeen de halvering van de capaciteit van die straat met zich meebrengt. Het zou dus verbazen mocht men geen effect vinden in 2019 los van welke maatregel men dan ook neemt. De Groenenborgerlaan is ook meegenomen en ook daar zijn in 2019 zware werken met een grote impact op het verkeer gestart. Jos D'Haese ziet dus niet goed in hoe men kan vergelijken tussen 2016-2019 en 2018-2019, zonder dat in rekening te brengen. Verder neemt men ook het punt op de ring mee. Maar het punt op de ring ligt natuurlijk niet binnen de LEZ. Het punt op de ring zou men eigenlijk de beste controle kunnen noemen want daar heeft men een gigantische hoeveelheid wagens die passeren die niets met de LEZ te maken hebben en dan kan men eigenlijk heel goed gaan vergelijken met wat het effect is buiten de LEZ, welke evoluties er zijn buiten de lage emissiezone. Verder zijn er volgens hem geen gelijkaardige punten in Vlaanderen die een vergelijking met de Vlaamse toestand verrechtvaardigen. In Gent heeft men invoering gehad van het circulatieplan op hetzelfde moment en zijn er voor de rest geen verkeersgerichte punten. Dan heeft men daar die grafiek van gemaakt waarin men de concentratie zwarte koolstof afzet tegenover de relatieve afname in de concentratie. Zoals men zelf schrijft als aanname, verwacht men op locaties met een hogere concentratie roet een grote afname bij gelijk welke maatregel. En als men dan kijkt naar de grafiek nr. 30 op pagina 61 in het rapport, waarbij het verschil tussen 2016 en 2019 voor roet wordt afgezet tegenover de jaargemiddelde roetconcentraties in 2016 voor alle Vlaamse meetstations, dan ziet men eigenlijk een fantastisch mooie rechte liggen. Een mooie rechte, die een recht evenredig verband toont tussen de roetconcentraties in het begin en de absolute afname in de roetconcentratie. Maar dat is exact wat men verwacht volgens de aanname dat op locaties met hogere concentraties men ook een grotere afname verwacht, los van wat de maatregel is. En in de grafiek werd vervolgens een cirkel getrokken rond de punten die het hoogst lagen en waar de vermindering het grootst is, maar dat lijkt dan in de lijn van de verwachtingen te liggen. Al die punten liggen namelijk op dezelfde lijn met een recht evenredig verband tussen hoe groot de concentratie al was en hoeveel die afneemt. Volgens Jos D'Haese moet men eerder gaan modelleren hoe die relatie zit tussen startconcentratie en afname en dan kijken of die Antwerpse punten daarvan afwijken. Maar als hij kijkt naar die grafiek ziet hij geen afwijking en liggen die Antwerpse punten eigenlijk perfect daarmee in lijn, behalve misschien dat van de Plantin en Moretuslei, maar daar zijn wel de vermelde grote werken gestart in 2019. Hoe heeft men dat geanalyseerd? Want op basis daarvan is het moeilijk om een effect te bepalen, zeker omdat er zo weinig punten zijn. Daarom vindt hij het vreemd dat men stelt dat er een effect is van de LEZ op de luchtkwaliteit.

Als vijfde punt kaart Jos D'Haese aan dat wel heel duidelijk blijkt uit het onderzoek dat de laagste inkomens effectief het zwaarst worden getroffen door de invoering van de LEZ. Maar wat hem daar ook opvalt is dat de gegevens die daarvoor worden gebruikt lopen van 2016 tot 2018. Over die drie jaar heeft men de gegevens geanalyseerd van het autobezit, maar daar zit de invoering van de LEZ natuurlijk wel middenin. Dus vraagt hij zich af of men ook een zicht heeft op de evolutie bij die lage inkomens. Wie doet zijn auto dan weg en gaat over naar een nieuwe auto? En wie betaalt dan de toelating om zijn wagen toch te kunnen gebruiken in de LEZ?

Het is belangrijk om te kijken wat de impact van de LEZ is op die groepen die het vandaag al wat moeilijker hebben.

Een volgende stap in het onderzoek is de bewering dat de negatieve sociale impact beperkt is. Opnieuw vindt hij dat een redelijk boude bewering want er staan een aantal sociale maatregelen opgesomd zoals het toelaten van oudere benzinewagens. Maar hij ziet eigenlijk niet in welke zin dat dit een sociale maatregel is, gezien men zelf stelt dat er eigenlijk redelijk weinig verschil is tussen zo een oude benzinewagen en een nieuwere diesel met een roetfilter. Dus er is weinig sociaal aan zo een maatregel. Het is gewoon gezond verstand om die toe te laten. Er wordt verder verwezen naar de slooppremies in Gent; er zijn er maar 750 van verleend, waarvan 190 aan lage inkomens. Dat heeft geen grote impact. Ten slotte is er de tijdelijke toelating wanneer de wagen net niet binnen de criteria valt. Op dat ogenblik kan men aan de helft van de prijs er toch nog mee binnen rijden. Maar als je bijvoorbeeld in Antwerpen woont en je hebt een echt oude diesel die net niet onder die criteria valt, dan is er geen enkele sociale maatregel. Dan is er nog de 10 procent korting op uw abonnement voor het openbaar vervoer, maar die maatregel heeft men niet vermeld omdat die effectief zeer, zeer weinig effect resorteert natuurlijk. Jos D'Haese ziet dus niet goed in hoe men op basis daarvan kan beweren dat de sociale impact beperkt is. Hem lijkt het onderzoek net aan te tonen dat de sociale impact zeer groot is want het treft net die lagere inkomens die met die oudere wagens rondrijden, wat men op voorhand vermoedde. Hij vraagt zich af of er misschien nog andere zaken zijn waarop men zich gebaseerd heeft voor die bewering; zijn er nog bevestigingen rond gedaan of zo omdat verder te onderbouwen?

En dan een allerlaatste vraag. Men heeft in het begin ook gezegd dat men de verschuiving van diesel naar benzine heeft onderzocht, dat is uiteraard waar een LEZ voor dient, maar hij vindt het toch raar dat er geen enkel onderzoek of geen enkele actie ondernomen is om te kijken wat de verschuiving naar duurzame transportmiddelen is. Want dat is natuurlijk de grootste winst die men kan boeken, iemand uit de auto laten stappen en de fiets of het openbaar vervoer laten nemen. Is er een reden waarom dat niet onderzocht werd en waarom men enkel de verschuivingen binnen het wagenpark heeft bekeken? Of is dat wel onderzocht en krijgen we dat later nog te weten?

2.2. Tussenkomen van Mieke Schauvliege

Mieke Schauvliege stelt in tegenstelling tot Jos D'Haese wel heel mooie resultaten vast in het rapport. Het toont wel duidelijk aan dat de LEZ ervoor heeft gezorgd dat er schonere lucht is, zeker binnen de LEZ-zone zelf, wat ook een effect heeft op de luchtkwaliteit in gans Vlaanderen. Het onderzoek toont ook aan dat het resultaat vooral terug te vinden is bij de sociaal zwaksten die wonen in appartementen zonder een balkon of huizen zonder tuin, vaak aan drukke wegen en dat zij dus het meeste voordeel hebben inzake gezondheid. Zij zijn inderdaad de meest kwetsbaren die het meest gezondheidsbaton hebben bij het invoeren van de LEZ. Zij worden niet alleen meer blootgesteld aan luchtvervuiling maar zijn er ook gevoeliger aan. Wat men ook niet mag vergeten is dat ze vaak ook geen auto hebben. In de stad hebben sowieso minder mensen een auto, ook zij ondervinden dus ook écht extra effecten van die LEZ. De meest kwetsbaren hebben, als ze geen wagen hebben, dus wel de lusten maar niet de lasten. Maar men stelt vast, en dat is toch wel een zeer belangrijke conclusie, en daar treedt ze Jos D'Haese wel bij, dat die sociaal begeleidende maatregelen zeer belangrijk zijn want als sociaal zwakkere doelgroepen wel een wagen hebben, dan weegt dat voor hen wel extra zwaar door. Vandaar dat die sociale begeleidende maatregelen superbelangrijk zijn. Mieke Schauvliege denkt dat we daar absoluut moeten blijven op inzetten en dat verder op punt moeten stellen. Vandaar haar vraag aan het Departement Omgeving. Men heeft heel duidelijk aangetoond hoe belangrijk dat effect is en hoe belangrijk die sociaal temperende maatregelen zijn. Heeft men ook een zicht op de stappen die

het departement hiervoor zal ondernemen? Hoe kan men de goede praktijk die men in Gent gezien heeft vertalen richting het Vlaamse kader? Zijn daar ook plannen voor en worden er eigenlijk aanpassingen aan dat kaderdecreet voorbereid?

Vervolgens weet men dat de luchtkwaliteit in Vlaanderen echt niet goed is. We halen onze normen niet. Het verkeer is daarbij een zeer belangrijke emissiebron. De LEZ is een van de mogelijke maatregelen, maar men zou moeten proberen dat verder te gaan uitbreiden naar andere steden. Zijn er plannen in die richting? En welke maatregelen zal Vlaanderen nemen om die te ondersteunen? Heeft men daar zicht op en zijn er al stappen in die richting gezet?

Dan een vraag aan de stad Gent. Men begon de uiteenzetting met de uitleg over een totaalpakket aan mobiliteitsmaatregelen om ook tot die betere luchtkwaliteit te komen: het circulatieplan, zorgen voor een groenere vloot. In Gent is eerst dat circulatieplan ingevoerd en pas een aantal jaren later de LEZ. Heeft men zicht op wat de impact is van die twee maatregelen? Hoe verhouden die zich tot elkaar? Wordt dat geëvalueerd? Kan men voor die verschillende maatregelen de impact op de luchtkwaliteit daaruit filteren? Men gaf ook aan voor een aantal zaken naar Vlaanderen te kijken, maar hoe gaat dat overleg verder? Waar zouden die aanpassingen plaatsvinden?

Bij de twee voorbeelden die we gehad hebben in Gent en Antwerpen, ziet men de positieve effecten, dat blijkt alvast uit die studie. Het is ook echt een gerichte keuze in Gent waar eerst het mobiliteitsplan werd ingevoerd en daarna de LEZ voor een weloverwogen deel van de stad, niet voor de volledige stad en vooral voor het deel waar de problemen met de luchtkwaliteit het grootst zijn. In Mechelen hoort Mieke Schauvliege een totaal ander verhaal. Er is eigenlijk van in het begin uitgegaan van een zeer grote oppervlakte om die LEZ in te voeren om dan na lange discussie en onderzoek vast te stellen dat dit eigenlijk niet werkbaar is. Als men nu die positieve effecten van het invoeren van die LEZ in Antwerpen en Gent ziet, lijkt het dan niet zinvol om dit te heroverwegen voor een kleinere zone? Heeft men reeds de effecten gemeten van de invoering van de mobiliteitsmaatregelen richting de fietsstad van Vlaanderen en de impact op de luchtkwaliteit?

2.3. Tussenkoms van Bruno Tobback

Bruno Tobback wil om te beginnen verduidelijken dat Leuven bij zijn weten de fietsstad van Vlaanderen is, die trouwens ook gekozen heeft voor een circulatieplan en niet voor een LEZ, onder meer omwille van oppervlakte maar ook omwille van efficiëntie.

Uit de brede en diverse uiteenzettingen concludeert hij in de eerste plaats iets positiefs. Er is inderdaad vooruitgang inzake luchtkwaliteit in Vlaanderen op verschillende locaties. Hij zou ze graag zien voor meer diverse locaties maar dit ging over de LEZ's dus is het ook logisch dat we ons daartoe beperken. Hij denkt, om te vermijden dat men in een welles-nietesdiscussie tussen voor- en tegenstanders en liefhebbers van het een of het andere model terechtkomt, dat het misschien wel nuttig zou zijn om inderdaad vergelijkingspunten met andere stadscentra te hebben inzake de evolutie van de luchtkwaliteit. Een slechte geest zou kunnen zeggen dat het niet zo geweldig moeilijk is om in een aantal zones van Gent en Antwerpen de luchtkwaliteit te laten vooruitgaan, als je kijkt wat het startpunt was. Het zou dus wel nuttig zijn om een echte vergelijkingsbasis te hebben met, verwijzend naar het project Curieuzeneuzen, de reële situatie in een aantal andere stadskernen. Wordt daarover nagedacht en zijn daar data over beschikbaar? Kunnen we die toetsen aan of leggen naast de LEZ?

De beschreven evolutie is in ieder geval goed nieuws. Goed nieuws sowieso voor de mensen die daar wonen, hetgeen inderdaad vaak mensen uit de zwakke

groepen in de samenleving zijn die daar ook vaak niet voor gekozen hebben, maar daar wonen omwille van de lage kostprijs die samenhangt met de lage leefkwaliteit. De grote vraag is natuurlijk wel in welke mate de hele operatie ook in hoofdzaak gewoon op hun kosten is gebeurd. Wat dat betreft is hij een beetje teleurgesteld in het onderzoek naar de sociale impact van al de maatregelen die uit deze studies naar voor komen.

Er is de vaststelling dat de omschakeling van dieselwagens naar benzinewagens voornamelijk gesitueerd is in de tweedehandswagens en geen verschuiving naar nieuwe wagens impliceert. Betekent dit dat het inderdaad vooral gezinnen met zeer lage inkomens zijn die noodgedwongen zijn overgestapt op de tweedehandsmarkt om zo goedkoop mogelijk een toegelaten auto te hebben? Als men merkt dat het voor duurdere auto's niet veel verschil uitmaakt of men opteert voor diesel dan wel benzine dan lijkt hem dat een logische conclusie. Heeft men dat nagegaan? Want die lage inkomensgroepen gaan inderdaad niet investeren in een nieuwe benzine-wagen als de financiële nood hoog is. Ook het overstappen naar deelauto's blijkt niet zo interessant of aantrekkelijk.

In Gent stelt men vast dat het autobezit in de LEZ globaal genomen met 10 procent gedaald is. Is er ook onderzocht welke groepen nu specifiek die wagen hebben weggedaan en wat de redenen daarvoor zijn? Want als men zoekt naar de sociale impact dan is dat eigenlijk een vraag die men moet stellen. Weten we wie die 10 procent is en waarom men die wagen niet heeft vervangen?

Verder stelt hij vast dat het effect van de LEZ op de NOx-uitstoot geraamd kan worden op een daling van 5 procent. Als men dat vergelijkt met alle andere mogelijke maatregelen zoals een fietsplan en een uitbreiding van investering in openbaar vervoer, dan zou dit kunnen leiden tot een verlaging van 8 procent NOx. Indien NOx een prioriteit is, zou men dan niet beter eerst inzetten op dat fietsplan en het openbaar vervoer in plaats van in te zetten op de LEZ? Is dit correct geïnterpreteerd?

Is er ook specifiek onderzoek gedaan of gekeken naar de impact, naast de sociale impact, op de zwakkere groepen van de LEZ? Is er ook gekeken naar de effecten op de mobiliteit en de mobiliteitsarmoede van de specifieke getroffen groepen? Anders gesteld, is er bijvoorbeeld vastgesteld dat er meer is gebruikgemaakt van het openbaar vervoer? Hij stelt vast dat ondanks de verlaagde tarieven voor openbaar vervoer, dat vervoer toch niet zo geweldig aanslaat. Is er de facto meer gebruikgemaakt van het openbaar vervoer binnen die getroffen groep? Is er een probleem inzake of effect op bereikbaarheid van de betrokken specifieke wijken waar de sociaal zwakkeren wonen? Is er een studie naar het effect op vervoersarmoede? Dat sluit dan aan bij de vraag over die 10 procent verdwenen auto's in de LEZ, wat hij op zich overigens een positief feit vindt.

Hij vraagt dus naar een toch wat grondigere blik op de sociale impact, op de specifieke getroffen en daarin. Iedereen is voor betere luchtkwaliteit en men is bereid om daar moeilijke maatregelen voor te nemen. Zowat iedere stad in Vlaanderen neemt ook die moeilijke maatregelen om lucht- en milieukwaliteit te kunnen garanderen, maar men moet wel voor ogen houden of het ook rechtvaardige maatregelen zijn. En of niet de grootste inspanning bij de zwakste groep terecht komt. Sommige zaken geven toch het gevoel dat dit hier een klein beetje het geval is.

2.4. Tussenkomen van Bart Claes

Bart Claes stelt dat zijn partij koele minnaar is van de LEZ. Eerst en vooral omdat men denkt dat louter en alleen kijken naar de euronorm van de wagen niet de juiste indicator is. Hij denkt dat er ook moet gekeken worden naar het werkelijk gereden aantal kilometers. Hij denkt ook dat de sociale tegemoetkoming of

maatregelen ver ontoereikend zijn. Voorgaande vraagstellers hebben dat al vermeld, maar die maatregelen zijn meer specifiek vaak ontoereikend voor de getroffen personen die niet zozeer in de stad waar de LEZ actief is, maar in randgemeenten wonen. Die mensen worden hard getroffen en daar zijn geen maatregelen voor. Men heeft daar zowel de minister van Leefmilieu als de minister van Mobiliteit in het verleden al verschillende keren over geïnterpelleerd, daarom wenst hij hier vandaag dan ook niet over uit te weiden.

Wel heeft hij vragen bij het rapport. Er zijn inderdaad, en de voorgaande spreker heeft dat al gemeld, toch een paar parameters waar men wat vraagtekens bij kan stellen in hoeverre die kunnen meetellen. Ook het resultaat dat wordt weergegeven is misschien een beetje kort door de bocht.

Men heeft in de recente jaren gezien dat verschillende Vlaamse steden van plan waren die LEZ in te voeren. Kijk naar Hasselt, Leuven of Kortrijk, ze waren allemaal van plan de LEZ in te voeren en zij zijn erop teruggekomen. We hebben daarjuist ook het verhaal van Mechelen gehoord. Wat zijn de voornaamste oorzaken dat die steden daar op zijn teruggekomen? Denkt men, nu het rapport gepubliceerd is, dat die steden alsnog zullen overwegen om in de toekomst een LEZ in te voeren of niet?

De Vlaamse Regering heeft in de zomer van 2018 al een beslissing genomen over het mogelijk maken van ultra-LEZ's. Wordt daar ook melding van gemaakt in het Vlaamse regeerakkoord? Bart Claes heeft geprobeerd de minister van Leefmilieu daar al een paar keer een vraag over te stellen maar heeft daar eigenlijk nog geen concreet antwoord op gekregen. Weet de administratie daar meer over? Zijn er al plannen voor of bestaan er al studies over?

2.5. Tussenkoms van Tinne Rombouts

Tinne Rombouts wil de sprekers nog enkele insteken en verdere vragen voorleggen. Het feit dat er verschuivingen zijn, maar anderzijds ook wel effectief veranderingen in het gebruik van voertuigen, geeft volgens haar toch wel aan dat het beleid rond de lage-emissiezones wel degelijk een impact heeft. Ze is wel een beetje geschrokken van het feit dat men metingen versus modelleringen plaatst, en dat we met die metingen en meetmethodes eigenlijk moeten vaststellen dat we daar toch nog op een zwakke positie staan. Dus in die zin is haar vraag welke verwachtingen er op het vlak van metingen zijn en of daar nog verfijndere modellen mogelijk zijn. Ook het feit dat er een flinke duik is van het autogebruik in de lockdown en de vaststelling dat dit in de metingen niet zo duidelijk is zodat men modelleringen moet invoeren om dat effect te verduidelijken, roept vragen op. Men steunt heel sterk op die modelleringen, wat valt daar naar de toekomst toe van te verwachten?

Verder wenst Tinne Rombouts graag wat meer info over de impact van de LEZ op mensen die buiten de LEZ wonen, maar anderzijds toch op die gebieden zijn aangewezen. De vermelde steden zijn immers dichtbevolkte gebieden met een aantal centrumfuncties waarbij men toch kan verwachten dat mensen zich daar naar toe verplaatsen. Er wordt heel fel gekeken naar het voertuiggebruik van inwoners in de LEZ, maar wat dan met zij die zich moeten verplaatsen van buiten de LEZ naar die LEZ en wat is daar de impact op de meest kwetsbare mensen? Er zijn wel een aantal maatregelen uitgewerkt die als heel effectief worden aanzien maar die zijn enkel van toepassing op inwoners binnen de LEZ. Moeten we daar dan niet breder kijken om ook buiten de LEZ die sociale negatieve impact effectief te kunnen bijsturen? Is er in de studie ook gekeken naar het aantal bezoekers die verplaatsingen maken naar die LEZ? Zitten daar wijzigingen in?

Een tweede vraag betreft de flankerende maatregelen. Het is zo dat er sowieso een flankerend beleid moet worden opgesteld op het moment dat er een keuze wordt gemaakt om een LEZ in te voeren. Dit beleid en de communicatie zijn voorname-lijk gericht op inwoners van de LEZ. Klopt het dan inderdaad dat er eigenlijk geen mogelijkheid wordt gegeven om flankerend beleid te voeren naar de inwoners buiten de lage-emissiezone? Is dat volledig uitgesloten?

Vervolgens een vraag naar de mogelijkheid van collectieve verplaatsingen naar de LEZ. Worden, voor mensen die van buiten de LEZ komen, randparkings, collectief vervoer, fietsdelen en zo meer, voorzien? Tinne Rombouts is van oordeel dat dit ook een belangrijke rol kan spelen om die toegankelijkheid van de LEZ te optimaliseren.

Hoe wordt dat flankerend beleid opgevolgd en gegarandeerd dat dit effectief en ook efficiënt en correct tot uitvoering wordt gebracht? Wordt dat ook opgevolgd of hoe wordt dat gemonitord?

Verder heeft zij nog een vraag rond de afstemming van de maatregelen. Men is zal geruime tijd vragende partij om te bekijken op welke manier maatregelen, flankerende maatregelen, maar eveneens tarifiering en dergelijke meer, zo maximaal mogelijk te uniformiseren. Lokale besturen bekijken dat momenteel. Heeft het voor hen meerwaarde om daar in nog meer afstemming te voorzien zodat dit ook de communicatie vergemakkelijkt?

Een laatste element betreft de verschuivingen van toegelaten voertuigen, ook naar de tweedehandsmarkt. Heeft men een goed zicht op het aankoopgedrag van mensen en kan men zien of mensen al rekening houden met de strengere eisen die gesteld worden binnen de LEZ na een aantal jaren? Moet ook de verkoopmarkt worden gestuurd? Moet men voertuigen ontraden die misschien binnen twee of drie jaar niet meer toegelaten zijn binnen de LEZ?

3. Antwoorden

3.1. VMM

Frans Fierens beantwoordt de vragen over modellering en luchtkwaliteitsmetingen. De vragen van Jos D'Haese vat hij samen in de vraag of je met metingen wel een afzonderlijk effect van de LEZ kan bepalen, kan berekenen. De spreker denkt dat hij in zijn presentatie toch een poging heeft gedaan om aan te geven dat het effectief niet evident is om allerhande redenen. Om echt het afzonderlijke effect van die LEZ met metingen te bepalen zou men twee exact dezelfde steden moeten hebben, dus men zou al een tweede Antwerpen moeten hebben. Op dezelfde plaats met dezelfde meteo, met dezelfde werken die daar gedurende een aantal jaren geweest zijn. Dus alles hetzelfde, behalve één parameter, de LEZ. Pas dan kan men op basis van metingen het effect gaan bepalen. Dat kan natuurlijk niet, vandaar dat men zich moet beroepen op metingen die men in Antwerpen wel heeft, en waarbij men zoveel mogelijk probeert die parameters, die ook een effect hebben op de luchtkwaliteit buiten de LEZ, te gaan afzonderen. Frans Fierens denkt ook te hebben aangegeven dat het effect voor NO₂ op basis van metingen heel moeilijk te bepalen is. Dit in tegenstelling tot roet waarvoor dat effect wel degelijk te zien is in de metingen. Wanneer men de metingen van 2016 vergelijkt met de daling die men vaststelt gedurende de periode 2016-2019 ziet men wel dat in de meetstations in de zone Antwerpen de daling forser is dan buiten de zone, al gaat het hier wel degelijk over een relatieve daling. Hij denkt dat over dat laatste wat verwarring is wanneer Jos D'Haese zegt dat het een rechte lijn is wanneer we over absolute cijfers spreken. Nee, het gaat hier niet over absolute cijfers maar over relatieve dalingen, een relatieve daling die sneller is in de zone dan buiten de zone.

Het is net omdat men met metingen alleen zo moeilijk een trend kan vaststellen, omdat er zoveel andere parameters meespelen die ook een effect hebben op de verbetering van de luchtkwaliteit die vastgesteld wordt, dat men modellen inzet. Met modellen kan men die parameters die ook een effect hebben uitschakelen. Men doet een modelberekening waarbij men aanneemt dat de meteo hetzelfde is, men houdt geen rekening met al die werken die er in die zone zijn gebeurd. Men houdt enkel rekening met het effect dat die LEZ heeft teweeggebracht. En dan kan men op basis van die modelberekening wel degelijk een inschatting maken van het afzonderlijke effect van de LEZ. Net zo heeft men een model gebruikt om het effect van de lockdown begin maart op de luchtkwaliteit te bepalen. Dat is misschien al direct een antwoord op een van de vragen van Tinne Rombouts.

Het klopt ook effectief dat dit geen wetenschappelijke paper is bij gebrek aan veel statistiek. Men heeft ook weinig datapunten, en daar moet hij dan Jos D'Haese gelijk in geven, om echt zware statistiek te gaan toepassen. Het moest ook een leesbaar rapport blijven, vandaar dat er niet zo heel veel over statistiek in het rapport werd gesproken.

Wat de vragen van Mieke Schauvliege betreft, stelt Frans Fierens dat men wel degelijk de meeste Europese normen behaalt wat luchtkwaliteit betreft. Men heeft enkel een groot probleem, dat is NO₂. Wanneer men evenwel vergelijkt met de strengere normen van de Wereldgezondheidsorganisatie heeft men uiteraard wel voor meerdere normen nog een probleem.

Bruno Tobback vroeg hoe het zit met de trend buiten de grote steden inzake luchtkwaliteit, want hier worden enkel de grote steden behandeld. Wel daar is de trend min of meer hetzelfde, zeker wat fijn stof betreft. Fijn stof is een deken over Vlaanderen met weinig verschil tussen stad en platteland, de trend in Leuven is min of meer hetzelfde als in de andere streken en steden in Vlaanderen.

Bart Claes had ook bedenkingen bij de manier waarop men met metingen de luchtkwaliteit of de impact van de LEZ heeft bepaald. Hiervoor verwijst hij naar de antwoorden op de vragen van Jos D'Haese. In antwoord op de opmerking of er geen rekening wordt gehouden met gereden kilometers, vraagt Frans Fierens of hij er dan mag vanuit gaan dat het Vlaams Belang misschien voor rekeningrijden is. Daarmee heeft men wel een belangrijke impact op het aantal gereden kilometers.

Wat de vragen van Tinne Rombouts betreft, herhaalt hij dat als men de afzonderlijke effecten wil bepalen van een maatregel die een impact heeft op de luchtkwaliteit, enkel metingen hun beperkingen hebben. Dan moet men in heel veel gevallen modellen inzetten, modellen waarbij men parameters die ook een effect hebben kan constant houden, om zo afzonderlijke effecten te gaan bepalen. En uiteraard moeten die modellen worden gevalideerd. Men gebruikt nooit zomaar modellen zonder een voorafgaande, diepgaande validatie waarbij men modelresultaten en meetresultaten met elkaar gaat vergelijken om in te schatten hoe goed die modellen scoren en wat de onzekerheden zijn op die modelresultaten.

3.2. Departement Omgeving

Lieslotte Wackenier begint met de vragen van Jos D'Haese. Een vraag was hoeveel tijd er eigenlijk gewonnen was door de invoering van de LEZ's ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Het klopt inderdaad dat men die exacte tijdswinst niet berekent. Ook in andere onderzoeken en in het buitenland wordt er gesproken van een paar jaar tijd die men wint door de invoering van de LEZ's. Het is eigenlijk ook daarom dat men na verloop van tijd de toegangscriteria opnieuw gaat verstrengen om opnieuw die versnelling te hebben en om die effectiviteit te gaan behouden. Of dat opweegt ten opzichte van de kosten, is een vraag die vooral moet beantwoord worden door diegenen die de LEZ invoeren want voor alle duidelijkheid, vanuit de

Vlaamse overheid is het vooral de bedoeling om dit met maatregelen te gaan faciliteren zonder die maatregelen te gaan opleggen.

Er zijn veel maatregelen die steden kunnen nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren. De verkeersintensiteit reduceren is nog altijd de meest effectieve maatregel maar dat is niet overal even wenselijk. En daarom biedt men aan die steden die verkeersintensiteiten via andere maatregelen niet sterk kunnen of willen reduceren, eigenlijk een alternatief aan. Het betreft dus eigenlijk een maatregel die kan worden ingezet op locaties waar het sterk terugdringen van de verkeersintensiteit niet mogelijk is. Het circulatieplan in Gent is hier een voorbeeld. Het doorgaand verkeer werd daar uit de kern geweerd en eigenlijk omgeleid naar de ringweg. Op die ringweg neemt de verkeersintensiteit nu toe door de invoering van het circulatieplan en als je dan aanvullend die LEZ hebt dan kan je daar dus toch nog winst gaan behalen.

Op de vraag rond de snellere evolutie in Vlaanderen ten opzichte van Wallonië, stelt Lieslotte Wackenier dat die snellere evolutie of die impact van de LEZ vooral te zien is bij die oude voertuigen waar de impact van de verkeersfiscaliteit minimaal was. Daar is echt een versnelling of een snellere stijging van het benzineaandeel in Vlaanderen dan in Wallonië. Dat toont aan dat naast de verkeersfiscaliteit in Vlaanderen, die ook zeker zijn impact heeft gehad op die nieuwe inschrijvingen, de LEZ ook wel een bijkomende impact heeft gehad op de tweedehandse voertuigen. In Wallonië heeft vooral de verhoging van de brandstofaccijnzen ervoor gezorgd dat er minder dieselwagens en meer benzinewagens werden aangekocht.

Er was een vraag over de sociale impact van de maatregelen en de cijfers daarover. Het probleem daar is dat er in Vlaanderen weinig gegevens zijn. Er zijn niet alleen weinig verkeersgerichte meetstations maar er zijn ook heel weinig data over de verkeersintensiteit in steden. Er wordt niet meer geteld op gewestwegen, enkel nog op autosnelwegen. Dus er is een blinde vlek in Vlaanderen rond data en die is er ook wanneer men kijkt naar wie welk voertuig heeft. Op basis van de data die er zijn, werd er wel een inschatting gemaakt van welke voertuigen die sociaal zwakke groepen hebben. Maar het is onmogelijk om zicht te hebben op hoe het wagenpark bij de sociaal laagste inkomens effectief geëvolueerd is, of ze eerder een tweedehands benzinevoertuig hebben aangekocht of een nieuw. Daarover ontbreken helaas de nodige gegevens. Om te bepalen hoe groot de impact kan zijn of is, worden er indicaties gegeven op basis van onderzoek naar verplaatsingsgedrag. Zij heeft nooit beweerd dat de negatieve sociale impact beperkt is maar heeft aangegeven dat er verschillende verzachtende maatregelen genomen werden om die impact zoveel mogelijk te beperken. Er werd aangetoond dat het vooral de slooppremie is die die negatieve sociale impact sterk beperkt.

Er was ook de vraag of er een verschuiving is naar duurzame mobiliteit. Hier moet opnieuw worden vastgesteld dat er in Vlaanderen weinig verkeersdata zijn van de lokale wegen en ook van de gewestwegen die geen snelwegen zijn.

Op de vraag van Mieke Schauvliege of er stappen worden genomen om de goeie praktijken van Gent te vertalen naar het Vlaamse kader, antwoordt Lieslotte Wackenier dat er op regelmatige basis wordt samengezeten met de steden Gent en Antwerpen en wordt bekeken welke aanpassingen effectief nodig zijn op basis van wat er door de steden op het terrein wordt ervaren. Het is ook de bedoeling te kijken aan de hand van deze evaluatie wat er nog of anders gedaan kan worden. Zo wordt er inderdaad gekeken hoe kan worden geredigeerd aan de situatie van de bussen van De Lijn die onrechtmatig gebruikmaken van de vrijstelling voor aangepaste voertuigen voor rolstoelgebruik. Het betreft een continue interactie met de steden om te zien waar er verbeterpunten zijn.

Op de vraag welke maatregelen men neemt om de steden te ondersteunen of om steden te stimuleren om LEZ's in te voeren, stelt de spreker dat de visie van de Vlaamse overheid is dat steden de vrije keuze hebben welke maatregelen ze nemen om de luchtkwaliteit aan te pakken en te verbeteren. Zij bieden vooral inhoudelijke ondersteuning en ook ondersteuning via hun LEZ-databank, de IT-kant, om ervoor te zorgen dat de steden die maatregelen kunnen handhaven.

Op de bezorgdheid van Bruno Tobback over het feit dat bij de aanpassing aan de LEZ vooral tweedehandse benzinevoertuigen werden aangekocht, stelt Lieslotte Wackenier dat het gegeven dat er veel meer tweedehandse voertuigen worden aangekocht dan nieuwe voertuigen niet te wijten is aan de LEZ. Ook ervoor werden al veel meer tweedehandse voertuigen aangekocht dan nieuwe voertuigen. Wat wel wordt opgemerkt is dat er meer tweedehandse benzinevoertuigen worden aangekocht, waaraan men ziet dat de impact van de LEZ daar groot is.

Op de vraag rond de effecten van de andere mogelijke maatregelen en of die kunnen opgeteld worden, antwoordt de spreker dat dit niet simpel is en dat het niet evident is om daarover literatuuronderzoek te vinden. De effectiviteit van dergelijke maatregelen wordt onvoldoende gemonitord. Zo is het niet steeds duidelijk in welke mate een totaalplan fiets of het subsidiëren van het openbaar vervoer, voor de gewenste shift zorgt. Ook daar is er zeker nog nood aan meer gegevens en meer resultaatsonderzoek. Op de vraag of dan beter die andere maatregelen worden genomen dan wel de invoering van een LEZ, antwoordt de spreker dat het de keuze is van de gemeenten om die maatregelen te nemen die het best passen, op maat van die stad of gemeente. In ieder geval is de boodschap dat om de luchtkwaliteit te verbeteren doortastende maatregelen moeten genomen worden. De zachtere maatregelen waarmee men mensen probeert te verleiden om de overstap te maken van de auto naar de fiets of het openbaar vervoer, hebben een lagere effectiviteit dan de hardere maatregelen.

Bart Claes vroeg wat de voornaamste oorzaak is voor andere steden om geen LEZ in te voeren. Daarop kan Lieslotte Wackenier helaas niet antwoorden, die vraag kan best gesteld worden aan die steden zelf. Ook op de vraag of ze overwegen om dat alsnog te doen nu de resultaten bekend zijn, kan ze geen antwoord geven. Maar ook hier: de steden moeten de maatregelen nemen die voor hen het best werken.

Rond de ultra-LEZ's zijn er nog geen concrete plannen. Eerst wordt dit rapport afgewacht en gekeken welke aanpassingen er nog moeten volgen, maar er zijn geen concrete plannen of voorstellen klaar hoe die er zouden moeten uitzien.

Tinne Rombouts had een vraag rond het verschillend behandelen van inwoners en niet-inwoners van de LEZ. Arne Baert stelde reeds dat qua flankerend beleid er enkel een verschil is tussen inwoners en niet-inwoners inzake de mogelijkheid om een betalende toelating tegen een sociaal tarief toe te staan. Een uitbreiding naar niet-inwoners moet door de Vlaamse Regering worden bekeken.

Op de vraag of er gekeken is naar het aantal bezoekersverplaatsingen, stelt de spreker dat daarover onvoldoende data beschikbaar zijn. Wat het flankerend beleid inzake kiss and ride betreft, was het oorspronkelijk de bedoeling om een convenant af te sluiten met de steden die een LEZ invoerden, om afspraken te maken rond dat flankerend beleid. Maar het is expliciet op vraag van de Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten om vanuit Vlaanderen niets op te leggen en die keuze volledig te laten aan de steden en gemeenten, dat dit niet werd opgelegd. Het is dus een volledige vrije keuze van de steden die een LEZ invoeren om hun flankerend beleid vorm te geven.

Ook rond afstemming van maatregelen, tariefzetting, geldt hetzelfde. Toen het kader voor de LEZ is opgemaakt was de idee van die lokale autonomie zeer aanwezig en expliciet opgenomen in het Vlaams regeerakkoord. Het is ook vanuit die idee dat er veel vrijheid gegeven wordt aan de steden die een LEZ inrichten om dat op maat van hun eigen stad te gaan vormgeven met maximaal behoud van die uniformiteit door de gewestelijke toegangscriteria toch wel uniform te houden.

Tinne Rombouts had nog een vraag naar het sturen van het aankoopgedrag en het eventueel opleggen van een beperking op de verkoopmarkt. De mate waarin mensen er effectief rekening mee houden om toekomstgericht een voertuig te kopen, is niet onderzocht, dat is ook moeilijk. Het is wel iets dat eens onderzocht kan worden en een punt om verder mee te nemen. In ieder geval, als men een benzinevoertuig met Euro 4-norm aanschaft, een voertuig dat al zowat 20 jaar oud is, kan men daar onbeperkt mee in de LEZ zoals de criteria nu zijn. Mensen die zo een voertuig aanschaffen zijn LEZ-proof voor de toekomst.

3.3. Stad Gent

Arne Baert begint met de vraag van Mieke Schauvliege in welke mate de bijdrage van het circulatieplan en van de LEZ inzake luchtkwaliteit met elkaar vergeleken kunnen worden. Op bepaalde locaties heeft het circulatieplan de verkeerssituaties gewijzigd. Het is evident dat geen verkeer of minder verkeer een verbetering van de luchtkwaliteit betekent. Die verbetering is wel afhankelijk van de specifieke locatie van de ingreep van het circulatieplan. Zoals Lieslotte Wackenier zei wordt het verkeer afgeleid naar de ring. Daar gaat men meer verkeer zien en zijn er nog bepaalde winsten te halen. Op invalswegen ziet men dat de bijdrage van het circulatieplan heel gering is. Op locaties waar geknipt werd en waar zones van elkaar gescheiden werden, zijn er uiteraard reeds grote winsten. Het is wel zo dat de winsten uit het circulatieplan werken voor stikstof en minder effectief zijn voor roet. Sinds 2016 heeft men passieve samplers staan en ook een drietal vaste roetmeettoestellen. Daarbij wordt vastgesteld dat er nog een aantal zwarte punten zijn, zeker qua roet en al zeker in de straatcanyons die bijvoorbeeld als invalsweg dienst doen. Uit de eerste resultaten is ook geweten dat er meer dan 2000 van die oude diesels zijn weggehaald uit het centrum van Gent. Gegeven het feit dat een dieselwagen met Euro 1- en 2-norm 100 keer meer fijne roetdeeltjes uitstoot dan een diesel met Euro 5-norm en er voor roet geen veilige grens is, heeft men hiermee het volledige plaatje van de wijze waarop de LEZ kan bijdragen aan de resultaten van het circulatieplan. Het circulatieplan zal dus voertuigen verminderen en de voertuigen die er nog zijn, zullen door de LEZ schoner worden.

Bruno Tobback stelde een daling van het autobezit met 10 procent vast. Dat klopt maar het is niet geweten hoe dat zich verhoudt tot bepaalde bevolkingsgroepen of inkomenscategorieën. De data van DIV kan men wel opsplitsen naar bewoners/burgers en bedrijfswagens. Die twee kunnen uit elkaar gehaald worden en er kan ook gekeken worden per statistische sector of op postcode of wijkniveau. Als men meer details wil kennen of wil weten of er een verschuiving is geweest richting meer openbaar vervoer of andere duurzamere modi, dan moet men wachten op de tweejaarlijkse enquête die wordt afgenomen door het Mobiliteitsbedrijf van stad Gent. Zij gaan na of bepaalde LEZ-gerelateerde vragen kunnen worden toegevoegd aan de enquête.

De vragen van Tinne Rombouts gingen vooral over flankerend beleid en ook over de discrepantie tussen LEZ-inwoner en LEZ-bezoeker. Arne Baert stelt dat heel wat flankerend beleid is voorzien. De slooppremie geldt inderdaad enkel voor de LEZ-inwoner. Maar er zijn dagpassen, betaalde toelatingen, park and rides die nog uitgebreid worden. Het is een en-en-verhaal waar verschillende beleidsdomeinen dienen versterkt te worden. Zij zitten aan de bron van bepaalde signalen. De LEZ-cel of de administratie staan dagdagelijks in contact met de burgers, met mensen die

een boete oplopen, die in overtreding zijn geweest. Als uit bepaalde signalen zou blijken dat er een verhoogd probleem is met bepaalde mensen om de LEZ te bereiken, dan wordt dat opgemerkt en kan het beleid bijgestuurd worden. Op dit moment wordt dat nog niet vastgesteld.

De vergroening van het wagenpark is twee keer zo snel doorgegaan in de LEZ zelf, maar ook in de randgemeenten vlak bij de LEZ en dat is een zeer positieve tendens. Als onderdeel van het flankerend beleid dient ervoor gezorgd te worden dat er voldoende openbaar vervoer is, alternatieven, park and rides, autodeelsystemen enzovoort. Maar al die systemen zitten in een zichzelf versterkend systeem. Dus flankerend beleid buiten de LEZ is helemaal niet uitgesloten. Zoals Lieslotte Wackenier zei heeft men daar heel veel autonomie in. Alleen wat het verlaagd tarief betreft, moet men rekening houden met de modaliteiten zoals ze vandaag in het LEZ-besluit en het LEZ-decreet zijn opgenomen. Al de rest zijn gewoon politieke keuzes.

De uniformisering van de tarifiering werd van in het begin zeer belangrijk gevonden. De tariefzetting van stad Gent is in samenspraak geweest met Antwerpen omdat die tarifiering beantwoordt aan vereisten van het LEZ-decreet. Tarieven moeten in relatie zijn tot de uitstoot van een voertuig. Het had geen zin om daar een andere logica toe te passen. Aangezien Antwerpen daar al een zekere voor-sprong had was het evident om daar gebruik van te maken. Deze logica wordt altijd toegepast. Niet enkel inzake tarifiering maar ook bij het aanbieden van bepaalde passen: er is een jaarpas, een viermaandpas, een maandpas en een weekpas, hetzelfde aanbod als in Antwerpen. Zij hadden eerst nog een dagpas en een zesmaandpas maar die zijn ervan tussen gelaten en zo is men geüniformiseerd naar hetzelfde aanbod binnen stad Antwerpen en binnen stad Gent.

Rond de effectiviteit van het flankerend beleid moet worden opgemerkt dat men nog maar een jaar ver zit, en alle flankerende maatregelen worden gemonitord. Voor een aantal groepen worden evaluaties afgewacht, die zijn lopende. In bepaalde wijken wordt de armoede-index gelinkt aan de data van DIV. Bijvoorbeeld het percentage aan slooppremies dat werd uitgekeerd richting bepaalde inkomens-categorieën. Zo gaat 25 procent van de slooppremies naar die lage inkomens-categorie. Dat zijn een aantal zaken waar men rekening mee kan houden om de effectiviteit van het flankerend beleid te meten. Voor een derde van alle oude wagens die waren uitgeschreven binnen stad Gent en die in aanmerking kwamen voor een slooppremie, is hiervan gebruikgemaakt. Men weet ook van de overkoepelende organisatie Febelauto dat dat een zeer goed resultaat is. Als dat vergeleken wordt met wat er jaarlijks in Vlaanderen aan voertuigen wordt gesloopt, is dat ver boven het Vlaamse gemiddelde.

Met de evolutie ten opzichte van de beginsituatie is uiteraard altijd rekening gehouden. De gegevens rond voertuigbewegingen en luchtkwaliteit worden al een aantal jaren verzameld en de beginsituatie is gekend.

3.4. Stad Mechelen

Myriam Colle stelt in antwoord op de vraag of er in Mechelen eventueel een kleinere LEZ werd overwogen, dat binnen hun scenario's er wel degelijk werd gekeken of in de kernen alleen een LEZ zou kunnen worden geïmplementeerd. Maar de kosten-batenanalyse gaf aan dat het onmogelijk was het hele ICT-systeem, al die camera's, te implementeren voor een binnenstad die men in vijf minuten van de ene kant de andere kant bereikt met de fiets.

Er is al 15 jaar een circulatieplan in Mechelen en doorgaand verkeer is er dus al bijna niet meer. Mechelen was de eerste stad die de volledige kern, de volledige binnenstad als fietszone heeft bestemd waar de auto's achter de fietsen moeten

rijden. Ook de inzet op deelmobiliteit is immens. De budgetten voor mobiliteit worden ingezet om die deelmobiliteit te vergroten. Het aantal deelwagens is verdubbeld, elektrische deelwagens worden ingezet waardoor al veel mensen hun nummerplaat hebben ingeleverd en hun auto hebben weggedaan, en dat is het doel: zo weinig mogelijk auto's. Maar helaas zijn er heel veel gewestwegen en een snelweg op het grondgebied die alle parameters doet kelderen. In die zin wordt gehoopt dat er op Vlaams of Europees niveau nog strengere maatregelen komen.

4. Aanvullende vragen en antwoorden

4.1. Vragen

Jos D'Haese stelt vast dat Lieslotte Wackenier zich verbeterde toen het ging over de evolutie in Vlaanderen, van een versnelling naar een snellere stijging. Dat is nu net zijn punt, dat men namelijk geen versnelling kan zien door de LEZ's maar wel dat er een snellere stijging is in Vlaanderen. Maar die begon al voor de invoering van de LEZ's en lijkt dus moeilijk daaraan te koppelen.

Verder staat in het rapport dat al de maatregelen samen ervoor zorgen dat de negatieve sociale impact beperkt blijft. *Jos D'Haese* vindt dat dat niet onderbouwd wordt. Men somt de maatregelen op en zegt dat het er meer zijn dan in het buitenland. Dat kan zijn en is interessant, maar op basis van die gegevens kan men niet concluderen dat de sociale impact beperkt blijft. Het heeft een heel belangrijke impact op beleidsmakers, op de publieke opinie en zo verder, wanneer dergelijke conclusies in de pers worden gecommuniceerd en daar heeft hij bedenkingen bij.

Ook wat de meetgegevens betreft werden de resultaten van het onderzoek gepubliceerd met als boodschap dat de luchtkwaliteit verbetert dankzij de LEZ. In het rapport worden zowel de relatieve als de absolute dalingen besproken. Op pagina 57 wordt gesteld dat op verkeersgerichte meetlocaties met hogere concentraties, verminderde emissies door het wegverkeer (door welke evolutie of maatregel dan ook) zullen leiden tot grotere absolute dalingen in de gemeten concentraties. En dan zegt men dat grote absolute dalingen worden genoteerd op de verkeersgerichte meetlocaties binnen de LEZ (Plantin en Moretuslei, Belgiëlei en de ring). De ring ligt dus wel niet in de LEZ. Dat is moeilijk mee te nemen als impact van de LEZ. De ring is een Europese snelweg en er staan geen camera's. De LEZ heeft er geen enkele impact op. Vervolgens zegt men dat er moet gekeken worden naar de relatieve dalingen binnen de LEZ, waarbij opvalt dat de dalingen in Antwerpen bij de hogere helft van de Vlaamse meetstations horen, maar niet hoger zijn dan deze van bijvoorbeeld heel wat voorstedelijke meetstations. Dat ziet men ook in de grafiek, of men nu kijkt naar de absolute of de relatieve dalingen, want die zijn allebei geplot in grafiek van figuur nr. 30. Men ziet in beide dat er een recht evenredig verband is tussen startconcentratie en afname of die nu absoluut is of relatief. Bij de vergelijking met NO₂ ziet men inderdaad dat NO₂ minder een lijn vormt, meer een wolk, hetgeen te verklaren is doordat bij NO₂ er veel meer meetpunten zijn, ongeveer twee of drie keer zoveel, waardoor dat allemaal een beetje meer uitwaaiert. Uit die grafieken kan dus niet gehaald worden dat die Antwerpse punten boven die grafiek liggen, hetgeen nodig is om te kunnen tonen dat er een effect is van de LEZ.

Vervolgens blijft *Jos D'Haese* met de vraag zitten dat er wordt vergeleken met 2019 maar zoals in het rapport staat: de dalingen aan de Plantin en Moretuslei en de Groenenborgerlaan zijn mogelijk versterkt door lokale wegenwerken. De capaciteit van de Plantin en Moretuslei is gehalveerd terwijl het een heel belangrijke invalsweg is. Het heeft weinig zin om dat te vergelijken met de metingen van 2016, 2017 en 2018, de jaren ervoor. Met de Groenenborgerlaan is dit gelijkaardig, hij denkt dat de werken daar ook redelijk impactvol zijn.

Dat is iets anders dan modellering want modellering is theorie, voor een groot deel gebaseerd op praktijk. Hij heeft veel modelleringen gedaan in zijn studententijd maar dat is voor een stuk theoretisch en met het Curieuzeneuzenonderzoek bleek bijvoorbeeld dat de straatcanyons zwaar werden onderschat. Als men kijkt naar de echte gegevens die er zijn, de meetpunten, dan kan daaruit heel weinig worden afgeleid, dan ziet men de gegevens in verschillende richtingen gaan.

Daarom, samenvattend, bij het bestuderen van die studie ziet men dat de LEZ een à twee jaar versnelling geeft inzake het omschakelen van dieselwagens naar benzinewagens, dat is een verdienste. Verder is de impact op de luchtkwaliteit in een stad als Antwerpen, de enige stad waar voorlopig gegevens over zijn, onduidelijk. Dat heeft ermee te maken dat er in Antwerpen veel meer is dan lokaal verkeer, de ring loopt erdoor en de industrie is vlakbij. Ten slotte moet worden vastgesteld dat de gevolgen van de uitvoering van die LEZ, voor een heel groot deel gedragen worden door uitgerekend de sociaal zwakste groep. De conclusie van Jos D'Haese als politicus is dan ook dat die drie elementen samen de vraag doet rijzen of er geen efficiëntere maatregelen mogelijk zijn om dezelfde resultaten te bereiken. Dat is wat hij haalt uit de studie die voorligt.

Bruno Tobback sluit zich voor een stuk aan bij Jos D'Haese, in die zin dat hij in de antwoorden op de vragen een discrepantie ziet tussen de aankondigingen over het rapport aan de ene kant en de werkelijke gegevens aan de andere kant. In het rapport wordt inderdaad aangekondigd dat de sociale impact zeer klein is. Maar hij stelt vast dat op al de gerichte vragen over sociale impact die hij gesteld heeft, het antwoord meestal is dat ze er eigenlijk geen gedetailleerd antwoord op hebben. De impact op vervoersarmoede die heeft men niet echt. Wie er nu echt zijn wagen heeft weggedaan en of dat vrijwillig dan wel noodgedwongen of wat dan ook was, daar heeft men eigenlijk geen antwoord op. De impact op het gebruik van het openbaar vervoer door de specifieke getroffen groepen, die heeft men niet, terwijl dat allemaal vrij noodzakelijke of primaire vragen lijken om te kunnen inschatten wat de sociale impact is. Dat er eigenlijk niet veel onderzoek is, of nog geen cijfers beschikbaar zijn over die sociale impact, vindt hij wel wat zorgwekkend. Dit zeker omdat de algemene trend in heel Vlaanderen inzake luchtkwaliteit, met uitzondering dan van NO₂, vrij positief is de voorbije jaren en zeker in een aantal stadskernen die, zoals Mechelen en Leuven, gekozen hebben voor circulatieplannen die het verkeer uit het stadscentrum houden. Daar zijn ook positieve resultaten zonder LEZ.

In deze is hij agnost. Hij is al 20 jaar bezig met het proberen om luchtkwaliteit, milieukwaliteit en dergelijke meer, te verbeteren, alle maatregelen die dat doen zijn goed voor hem. Maar men moet nuchter durven kijken naar de impact en de effectiviteit ervan. Hij heeft het gevoel dat dit rapport, en misschien is dat omdat het te vroeg is, niet echt een heel helder beeld geeft over wat nu precies wat is, welke maatregel welk effect heeft, positieve en negatieve. Misschien moet hij zijn bijkomende vraag vooral aan het departement stellen: wordt er nu echt ingezet op het onderzoeken van de impact op vervoersarmoede, op autobezit, op specifieke sociale groepen, op de nood aan meer vervoersalternatieven? Want het einddoel moet ook niet zijn dat we in de toekomst allemaal een benzinewagen kopen en dat het dan opgelost is. Is er echt onderzoek voorzien naar de impact dat wel een antwoord kan bieden op zijn vragen en binnen welke termijn dan?

Mieke Schauvliege wil reageren want die studie was een start, er zitten een aantal interessante resultaten in en een aantal dingen die verder moeten onderzocht worden. Zo wil ze de cijfers rond de impact op de sociaal zwakkeren in perspectief plaatsen. In de steden Gent en Antwerpen blijkt dat in de onderzochte wijken de helft van de mensen geen wagen meer heeft, dat van die helft mét een wagen 83 procent van die wagens LEZ-proof zijn, dat is al een heel mooi resultaat. En bij die andere 17 procent die niet LEZ-proof zijn, moet men kijken wie van die groep de

sociaal zwakkeren zijn. Inderdaad, 40 procent van die groep is een doelgroep waar specifieke aandacht aan moet worden besteed. En dat moet ook gedaan worden, maar er wordt een verhaal opgehangen alsof dat een immense impact heeft terwijl het ook wel een heel grote impact heeft op heel veel andere mensen.

Er moet vooral gefocust worden: hoe kan men de impact voor die sociaal zwakkeren zo klein mogelijk krijgen? En vooral ook: wat is het positief effect van die LEZ-zone? Dat betreft een heel mooi resultaat, ook al zijn er heel wat andere maatregelen die een minder mooi resultaat hebben. Die vergelijking moet gemaakt worden en er moet geprobeerd worden de negatieve effecten zoveel mogelijk te temperen in plaats van mist te spuien en het probleem uit te vergroten. Men moet verder studeren, objectiveren en dan zoeken naar de juiste maatregel op het juiste moment voor de juiste doelgroep.

Jos D'Haese wil kort reageren op Mieke Schauvliege, want de cijfers die zij aanhaalt kloppen volgens hem niet. De helft van de mensen heeft een wagen en van de andere helft heeft 30 procent een wagen die niet binnen mag, niet 16 procent. En 40 procent van de Antwerpenaren die een auto hebben die niet in de LEZ binnen mag zit in die laagste inkomenskwartielen. Dat is wat Bruno Tobback en hijzelf proberen te zeggen, dat het dragen van die maatregelen buitenproportioneel bij de sociaal kwetsbare groepen zit. Dat is geen mist spuien of zaken uitvergroten, dat is de vinger op de wonde proberen te leggen.

Gweny De Vroe wenst nog te reageren op Myriam Colle. De stad Mechelen kijkt heel duidelijk naar Europa, naar een Europees kader. Men verwacht dat daar strengere normen komen, en dat er een globaal Europees kader zou komen. Ze had daaromtrent graag een reactie van de andere gastsprekers.

Wat ze ook heel graag had geweten is wat zijn de vervolgonderzoeken en wat is de voorziene timing hiervoor? Het is heel belangrijk om daar extra zicht op te geven.

Bruno Tobback heeft vooral verwezen naar de sociale impact, dat hij daar nog reactie verwacht van de gastsprekers, maar zij had ook wel willen informeren of er onderzoek werd gedaan naar de economische impact.

4.2. Antwoorden

Frans Fierens zegt dat, wat de vraag van Jos D'Haese betreft, er in een rondje wordt gedraaid. Hij heeft duidelijk aangegeven, wat ook in het rapport staat, dat het niet evident is om met metingen het afzonderlijke effect van die LEZ in te schatten, zeker niet voor NO₂. Dat komt in de eerste plaats door het dieselschandaal en doordat nieuwe dieselwagens niet zo heel veel properder zijn dan oude.

Oudere diesels uit het straatbeeld halen heeft op die NO₂-emissies minder effect, in tegenstelling tot roet. Voor roet is er wel degelijk een positief effect op de concentraties in de LEZ. Jos D'Haese verwees ook naar Curieuzeneuzen. Professor Filip Meysman heeft daar de oefening gemaakt voor NO₂, want Curieuzeneuzen ging over NO₂. De eerste Curieuzeneuzen in Antwerpen was voor de invoering van de LEZ, de tweede Curieuzeneuzen Vlaanderen was na de LEZ. Uit die analyse bleek toch een licht effect op NO₂ te meten te zijn.

Hij begreep dat Jos D'Haese modellering maar theorie vindt. Nochtans, als Frank Deboosere het weer voorspelt voor de volgende vijf dagen, zit hij er toch niet zo heel veel naast, en dat gebeurt allemaal met modellen. De impact van klimaatverandering bepalen gebeurt door gebruik van modellen. Zomaar modellen afschrijven als 'het is maar theorie', lijkt toch een beetje kort door de bocht te zijn.

Er was ook een vraag rond het Europees kader. Hij kan enkel spreken over de Luchtkwaliteitsrichtlijn. Er is wat evolutie: de Wereldgezondheidsorganisatie is bezig met het herzien van de advieswaarden rond lucht. Wanneer die oefening afgerond zal zijn zal de Europese Commissie met een voorstel komen, waarschijnlijk in de loop van volgend jaar, om de luchtkwaliteitsnormen aan te passen. En dat gaat vermoedelijk in de richting van een verstrenging, al heeft dat op zich misschien niet direct met de LEZ te maken.

Ten slotte, om de luchtkwaliteit verder te verbeteren zijn er geen individuele wondemaatregelen, mochten ze bestaan waren ze al toegepast. Een LEZ is een van de vele elementen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het is ook een eerste stap in de verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Er moet geëvolueerd worden van lage-emissie-‘zones’, naar lage-emissie-‘mobiliteit’. Niet enkel dieselwagens vervangen door elektrische wagens, maar in de eerste plaats een modal shift van persoonlijk vervoer naar meer actief transport enzoverder.

Lieslotte Wackenier stelt vast dat er gezegd werd dat er geen impact zou zijn op de ring. Dat lijkt haar een straffe uitspraak omdat het verkeer dat in de LEZ rijdt ook op de ring rijdt. Men ziet ook in andere onderzoeken dat er een spillover is van die vergroening naar de zone buiten de LEZ.

Zoals ze al aangaf zijn maatregelen die echt de verkeersintensiteiten sterk reduceren efficiënter maar die moeten dan ook worden genomen. Dat moet gebeuren en het is de keuze van de steden welke maatregelen zij nemen. Gaat men voor die verkeersreducerende maatregelen of wordt er gekozen voor een alternatief voor de LEZ? Zij denkt dat ook hier een beetje in rondjes gedraaid wordt.

Nogmaals over die sociale impact, de boodschap is dat er echt iets moet gebeuren rond de luchtkwaliteit in die sociaal kwetsbare buurten. Er kan niet genoeg benadrukt worden dat zij wonen in buurten waar de luchtkwaliteit slechter is en dat ze er gevoeliger aan zijn. Dus is het heel belangrijk dat daar die luchtkwaliteit verbeterd wordt. Als dat is met verkeersreducerende maatregelen ook goed, liefst zelfs. Is dat niet mogelijk dan is een LEZ een alternatief en de boodschap daar is: er is effectief een impact op de sociaal zwakkeren, maar er zijn maatregelen mogelijk om die impact te verzachten. De boodschap aan de steden is: neem die. Ken die slooppremie toe, dan beperkt men de sociale impact voor de zwakkeren.

Wat de vraag rond verder onderzoek naar vervoersarmoede en vervoersalternatieven betreft, het is niet echt de opdracht van een Departement Omgeving om onderzoek te voeren naar vervoersarmoede en vervoersalternatieven. Maar het is wel belangrijk om dat mee te nemen. Het is ook een lokaal verhaal omdat de steden veel dichter bij die sociaal kwetsbare groepen staan en er is inderdaad ook bijkomend onderzoek van de steden gepland naar die sociale impact.

Wat dat onderzoek naar de economische impact betreft, dat is ook geen evidentie maar het is wel gebeurd voor de invoering van het kader voor de LEZ door de Universiteit Antwerpen, meent zij. Daar bleek vooral dat de impact economisch gezien het grootst is bij de kleinere ondernemers. Grotere ondernemers hebben een groter wagenpark en kunnen hun niet-toegelaten voertuigen inzetten op locaties buiten de LEZ. Maar daar is op dit moment geen verder onderzoek naar gepland. Om dat wagenpark van die ondernemers in kaart te kunnen brengen, moet er met enquêtes worden gewerkt. Maar dat is een element dat nog niet is onderzocht omdat er geen gegevens over zijn.

Arne Baert beaamt dat er inderdaad een hele groep mensen zijn in een moeilijke situatie, die enkel baat kunnen hebben bij de LEZ. Hij stelt vast dat ook in die kwetsbare wijken in het noorden van Gent het wagenpark werd aangepast en er zelfs een inhaalbeweging plaatsvond. Het aantal toegelaten voertuigen zit nu op

hetzelfde niveau in alle wijken in de LEZ, en schommelt rond de 82 procent. Een groot deel daarvan zijn misschien tweedehandse benzinevoertuigen. Het kan alleen maar aangemoedigd worden dat er voor alternatieven gekozen wordt. 10 procent minder inschrijvingen van voertuigen is op zich al enorme winst, opnieuw dank zij de LEZ. Dat betekent dat een aantal overbodige voertuigen zijn uitgeschreven en niet zijn vervangen. Op zich is het doel van de LEZ niet per se om naar een duurzamere vloot te gaan, het gaat erom de roetuitstoot omlaag te krijgen de eerste jaren en als daarvoor dan tijdelijk gekozen wordt voor een tweedehands benzinevoertuig dan is dat goede oplossing. Als dat de mobiliteit van die persoon in kwestie kan remediëren dan is dat perfect in LEZ-logica.

Wat de monitoring van de sociale impact betreft, zit men op dit moment, na 1 jaar LEZ, in een traject van verschillende evaluaties. Die gebeuren dienstbreed en met externe partners om bepaalde hiaten in de kennis van vandaag beter te lichten. Feit is dat men zich moet blijven baseren op de data, dat is de kern. Zo krijgt men jaarlijks de gegevens over de inschrijving van voertuigen in het Gentse. Aan de hand daarvan kan de evolutie van het wagenpark verder beoordeeld worden. Het is heel belangrijk om oog voor de essentie van de problematiek te blijven bewaren.

Myriam Colle zegt dat ze blijft pleiten voor een grotere schaal, ze vindt het raar dat al de diverse steden afzonderlijk zouden moeten investeren in ICT, communicatie, om tot een bepaald resultaat te komen. Als de LEZ inderdaad echt goed is, doe het dan op Vlaams niveau en voor heel Vlaanderen. Dat is haar mening, maar zij is geen politicus en geen specialist mobiliteit.

Gwenny DE VROE,
voorzitter

Tinne ROMBOUTS
Mieke SCHAUVLIEGE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

COPD	chronic obstructive pulmonary disease
DIV	Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen
Febelauto	Belgisch beheersorganisme voor zowel afgedankte voertuigen als batterijen uit hybride en elektrische voertuigen
ICT	informatie- en communicatietechnologie
IMOB	Instituut voor Mobiliteit
LEZ	lage-emissiezone
NO ₂	stikstofdioxide
NO _x	stikstofoxiden
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer (Nederland)
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij