**joke schauvliege**

vlaams minister van leefmilieu, natuur en cultuur

**antwoord**

op vraag nr. 258 van 20 januari 2011

van **sas van rouveroij**

De studie naar de invoering van lage-emissiezones in Vlaanderen werd zeer recent afgerond. Deze studie werd uitgevoerd door TML, in samenwerking met TNO. De voornaamste doelstelling van deze studie was om een zicht te krijgen op het potentieel van een LEZ in de Vlaamse steden. Hoe groot zijn de effecten? Kan de invoering van LEZ een substantiële bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit? Zo ja, aan welke voorwaarden moet daartoe voldaan zijn en zijn deze voorwaarden ook praktisch haalbaar/aanvaardbaar? Dát zijn de vragen waarop deze studie een antwoord zocht.

Om de effectiviteit van LEZ in te schatten werden de emissies van het wegverkeer en de resulterende concentraties berekend in een aantal scenario’s voor drie Vlaamse steden: Antwerpen, Leuven en Mechelen. Deze scenario’s staan beschreven in de tabellen 1, 2 en 3 (zie bijlage 1). Samengevat werden de volgende aspecten met elkaar vergeleken:

1. zones voor alleen vrachtwagens – zones voor vracht- en personenwagens
2. grote zone – kleine zone (in Antwerpen)
3. standaard emissie-eisen – striktere emissie-eisen (in Leuven)
4. realistische aanname van het aantal overtreders en ontheffingen – alle voertuigen voldoen aan de eisen (in Mechelen)

Uit de studie blijkt dat momenteel in steden als Antwerpen maar ook Leuven en Mechelen op zogenaamde knelpuntlocaties (streetcanyons) de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit worden overschreden. Door de autonome ontwikkeling (hoofdzakelijk onder impuls van het Europese beleid) valt te verwachten dat de luchtkwaliteit sterk zal verbeteren de komende 10 jaar maar dat toch in Antwerpen en Leuven extra maatregelen nodig zijn om aan de normen te voldoen en/of om de gezondheidslast van de burgers te verminderen.

Een belangrijke conclusie binnen het onderzoek is dat het instellen van een LEZ voor vrachtwagens alleen weinig impact heeft op de luchtkwaliteit, omdat het aandeel vrachtverkeer binnen stedelijke centra eerder laag is. Scenario’s met restricties voor vracht- én personenwagens leveren wél significante reducties op van de uitlaatemissies.

Het scenario waarbij een grote LEZ beschouwd wordt heeft nagenoeg hetzelfde relatieve effect als het scenario waarbij een kleine LEZ beschouwd worden. Het effect is recht evenredig met het aantal afgelegde voertuigkilometers in de beschouwde zone. Hoe meer voertuigkilometers afgelegd worden in de LEZ, hoe groter het effect. Verder geldt dat hoe groter de zone, op hoe meer locaties in de stad de luchtkwaliteit verbetert. In de huidige studie is niet gekeken naar het effect op de achtergrond­concentratie, maar het is de verwachting dat een grotere zone in een stad als Antwerpen ook (meer) effect op de achtergrondconcentratie zal hebben. De grootte van de zone moet mee in relatie tot de locatie van de vastgestelde knelpunten gezien worden, die zich in Antwerpen vooral in de grotere zone voordoen.

Op basis van dit onderzoek concludeer ik dat, als geopteerd wordt om deze maatregel in te voeren, enkel een lage-emissiezone voor vracht- én personenwagens zin heeft. Daarnaast wordt de maatregel bij voorkeur binnen de ring rond de stad ingevoerd en wordt, naar sociale aanvaardbaarheid, best geopteerd voor een gefaseerde invoering. Dit betekent dat niet onmiddellijk voor de strengste normen wordt geopteerd en dat ook een (beperkt) aantal ontheffingen moet kunnen worden toegestaan door de steden.