

Mobiliteitsclub VAB adviseert steden en gemeenten voorlopig geen LEZ in te voeren, er zijn nog te veel onzekerheden

Uit metingen van de Vlaamse Milieumaatschappij, blijkt de impact op de luchtkwaliteit van lage-emissiezones niet overtuigend, zeker voor NO₂ (stikstofdioxide). Bovendien dreigen de sociale gevolgen in 2025 onverantwoord grote proporties aan te nemen. VAB acht het noodzakelijk dat de effecten op de luchtkwaliteit, maar ook op de verkeersveiligheid en verkeersdruk in Antwerpen, Brussel en Gent eerst duidelijk in kaart gebracht worden vooraleer een beslissing om al of niet een nieuwe LEZ in te voeren weloverwogen kan genomen worden. Zijn andere mobiliteitsmaatregelen misschien effectiever en/of sociaal meer aanvaardbaar dan een LEZ?

Visie van VAB

Mobiliteitsorganisatie VAB vindt de leefbaarheid van steden en gemeenten een zeer belangrijk aandachtspunt. Daarbij moet er aandacht gaan naar meer verkeersveiligheid, minder parkeer- en verkeersdruk zodat er meer ruimte komt voor fietsers en voetgangers, en een betere luchtkwaliteit.

Voor VAB is het cruciaal dat beleidsmaatregelen zoals de LEZ beoordeeld worden op twee criteria:

1. Wat is hun effectieve impact op de drie facetten: verkeersveiligheid, verkeersdruk en luchtkwaliteit?
2. Wat is de sociale impact van de maatregel? Is die maatregel sociaal rechtvaardig? Riskeren kwetsbare groepen niet uitgesloten te worden en veroorzaakt de maatregel geen sociaal isolement vanwege dreigende vervoersarmoede?

Mobiliteitsorganisatie VAB stelt zich tegelijkertijd de vraag of andere maatregelen niet beter scoren op één of beide criteria. De luchtkwaliteitsmetingen van de Vlaamse Milieumaatschappij (1) zijn duidelijk: de impact van het circulatieplan van Gent op de luchtkwaliteit scoort hoger dan die van de LEZ in Antwerpen. Het circulatieplan heeft niet enkel een duidelijker effect op de luchtkwaliteit maar ook nog een positieve impact op de verkeersveiligheid.

VAB vindt het daarom belangrijk dat de LEZ en andere mobiliteitsmaatregelen, die sommige gemeenten nu reeds toepassen, op hun merites worden beoordeeld. Het is belangrijk dat steden en gemeenten met kennis van zaken kunnen beslissen over het al of niet invoeren van een LEZ.

VAB vraagt aan de Vlaamse overheid om een coördinerende rol te spelen voor het verzamelen en beschikbaar stellen van praktijkervaringen en meetresultaten omtrent de effectiviteit van de verschillende maatregelen.

Wat automobilisten, steden en gemeenten denken

Uit een bevraging van de 300 Vlaamse gemeenten en 4.000 automobilisten blijkt dat VAB niet alleen staat met haar kritische houding tegenover de verdere uitbreiding van de LEZ.

Mening van 300 Vlaamse gemeenten

Veel gemeenten achten het effect van een LEZ op de luchtkwaliteit eerder klein, 7 op 10 steden en gemeenten geven de voorkeur aan andere maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren. De meest aangehaalde alternatieve maatregelen:

- Een zone 30 in het centrum
- Een circulatieplan (ook om het sluipverkeer uit het centrum of woonwijken te verdrijven)
- Een autoluw of autovrij maken van het centrum

Mening van 4.000 automobilisten

VAB vroeg aan 4.000 automobilisten om volgende stelling te beoordelen: 'Een stad mag enkel een LEZ invoeren wanneer er voldoende alternatieven aangeboden worden aan de inwoners'.

Meer dan 7 op 10 automobilisten gaan akkoord met de stelling.

In de groep van respondenten die 'helemaal akkoord' gaan is duidelijk dat senioren (> 65 jaar) zich meer betrokken voelen bij de stelling dan de jongeren (< 25 jaar). Het verschil van 20% illustreert dat oudere inwoners in een stad de grootste slachtoffers zijn van een LEZ. Dat senioren zeer ongerust zijn over hun toekomstige mobiliteit kon VAB vaststellen op basis van het aantal reacties dat ze de afgelopen maanden mocht ontvangen.

De stelling: een stad mag enkel een LEZ invoeren wanneer voldoende alternatieven aangeboden worden aan de inwoners							
	18-25 jaar	26-35	36-45	46-55	56-65	66-75	>75
Helemaal akkoord met de stelling	47%	56%	58%	65%	65%	67%	68%
Deels akkoord met de stelling	24%	16%	18%	11%	11%	8%	9%
Totaal akkoord	71%	72%	76%	76%	76%	75%	77%

VAB is zeer bekommerd om het lot van de senioren die in een LEZ wonen of er regelmatig op bezoek wensen te gaan. We vroegen ook wat er nodig is om hun mobiliteit te blijven garanderen.

Er kan geen twijfel bestaan, degelijk openbaar vervoer blijkt een absolute voorwaarde. Zeker voor oudere personen (>75 jaar) zijn trein, tram en bus een must, zij haken af als fietser, meestal omwille van fysieke beperkingen.

Wanneer mag een stad een LEZ invoeren?	18-25 jaar	26-35	36-45	46-55	56-65	66-75	>75
Wanneer er goed openbaar vervoer is naar de stad	67%	66%	66%	66%	69%	70%	71%
Wanneer er P&R's zijn met een vlotte verbinding naar het centrum	68%	62%	66%	62%	68%	68%	63%
Wanneer er veilige fietsverbindingen zijn met het centrum van de stad	70%	58%	61%	57%	60%	59%	48%

Alhoewel dus cruciaal, blijkt het toekomstig aanbod aan openbaar vervoer onzeker te zijn

De Vlaamse overheid heeft beslist het aanbod van De Lijn volledig te hertekenen en meer vraaggericht te maken. Voortaan wordt het aanbod afgestemd op de 15 vervoersregio's. Omdat het overleg met de steden en gemeenten nog steeds loopt, is de implementatie van het plan met een jaar uitgesteld. VAB merkt dat De Lijn zich ondertussen focust op het kernaanbod. Het vervoer op maat van inwoners van dorpen en afgelegen gebieden wordt meer een verantwoordelijkheid van de steden en gemeenten. De Vlaamse overheid belooft wel werk te maken van mobiliteitspunten waar verschillende vervoermiddelen samenkomen zodat de gebruiker vlot combinaties kan maken, maar tot nu toe blijft het bij beloften.

Voor VAB is het belangrijk dat er snel meer zekerheid komt over de plannen. De huidige onzekerheid maakt het steden en gemeenten onmogelijk om te beslissen over de invoering van een LEZ.

Voorziet de Vlaamse regering voldoende financiële middelen en zullen de mobiliteitspunten ook attractief genoeg zijn voor de gebruiker? Gent en Antwerpen hebben de luxe te beschikken over een uitgebreid openbaar vervoer net en kunnen rekenen op investeringen die het aanbod versterken. Blijven er echter na deze investeringen in het openbaar vervoersaanbod van Antwerpen en Gent nog voldoende middelen om te investeren in andere steden en gemeenten?

VAB is van mening dat er eerst op deze vragen een antwoord moet komen vooraleer er sprake kan zijn van de uitbreiding van lage-emissiezones.

Luchtvervuiling beperkt zich niet tot een LEZ, sturing via BIV is effectiever en sociaal rechtvaardiger

Luchtkwaliteit is een zaak voor heel Vlaanderen. Vandaar dat men beter stuurt op het moment van de aankoop van een nieuwe of tweedehandse wagen. De hervorming van de inschrijvingstaks (noodzakelijk vanaf 2021) kan zo opgezet worden dat de meest vervuilende wagens niet verkocht geraken als tweedehandswagen. De koper heeft dan de keuze tussen een vervuilende wagen kopen en een hoge BIV betalen of te opteren voor een duidelijk minder vervuilende wagen met een gunstig lagere BIV.

Op die manier kunnen bijvoorbeeld dieselwagens zonder roetfilter versneld uit het wagenpark gehaald worden en gerecycleerd. Onderzoeken hebben immers uitgewezen dat een (goed werkende) roetfilter een zeer positief effect heeft op de uitstoot van fijn stof en roet. Een hogere BIV voor dergelijke dieselwagens kan gepaard gaan met een recyclagepremie voor wie dergelijke wagen inruilt. Nu bieden sommige autoconstructeurs al dergelijke premie aan. Dergelijke maatregel zou veel effectiever zijn dan Euro 4 en Euro 5 wagens te verbieden in een LEZ.

Een ongeziene impact voor de privébezitters van een wagen in 2025

VAB heeft de impact van een LEZ in kaart gebracht voor 2020, en ook voor 2025 wanneer een nieuwe verstrenging van de normen ingaat. VAB heeft het huidige wagenpark ingedeeld naar de woonplaats waar de wagen ingeschreven is. Op die manier krijgen we een beter zicht op de impact per regio.

2020: in Vlaanderen mogen 2 op 10 wagens de LEZ niet binnen

Tot 1 januari 2022 is er nog een verschil van normering van de LEZ tussen Vlaanderen en Brussel. Vlaanderen (Antwerpen en Gent) eist dat elke dieselwagen minimaal met een Euro 5 motor is uitgerust. Hetgeen erop neerkomt dat 35% van de huidige dieselwagens beide steden niet binnen mogen. Brussel stelt zich voorlopig tevreden met een Euro 4 diesel, waardoor de impact kleiner wordt (17% van de dieselwagens mag niet binnen).

Wagens die Vlaanderen niet meer binnen mogen sinds 1 januari 2020				
Waar ingeschreven	Benzine	Diesel	Totaal	Procent v/h wagenpark
Vlaanderen	139.194	619.363	758.557	22%
Brussel	36.282	79.918	116.200	23%
Wallonië	85.888	345.036	430.924	24%
TOTAAL	261.364	1.044.317	1.305.681	
Procent v/h wagenpark	9%	35%	23%	

Wagens die Brussel niet meer binnen mogen sinds 1 januari 2020				
Waar ingeschreven	Benzine	Diesel	Totaal	Procent v/h wagenpark
Vlaanderen	139.194	179.493	318.687	9%
Brussel	36.282	21.796	58.078	12%
Wallonië	85.888	296.829	382.717	21%
TOTAAL	261.364	1.044.317	1.305.681	
Procent v/h wagenpark	9%	17%	13%	

De impact van de LEZ op het bestaande wagenpark is groter in Wallonië dan in Vlaanderen. Niet omdat er meer met oudere wagens gereden wordt in Wallonië, maar wel omdat in Vlaanderen het aandeel bedrijfswagens veel groter is en daardoor het aandeel recente (dus meer propere) dieselwagens in het wagenpark in verhouding groter is.

2025: in Vlaanderen mogen 4 op 10 wagens de LEZ niet binnen

Om de impact van de verstrenging van de LEZ-norm voor benzine en dieselwagens in 2025 te bereken hebben we een correctie op het huidige wagenpark toegepast omdat oudere wagens op een natuurlijke wijze uiteraard het eerst uit het wagenpark verdwijnen. We hebben daarom alle Euro 1, Euro 2 en Euro 3 wagens, de oudste wagens dus, geschrapt uit het wagenpark. De Euro 0 hebben we behouden omdat het veelal oldtimers betreft die aanwezig zullen blijven. We hebben ook rekening gehouden met de vernieuwing van het wagenpark: we voegden Euro 6 benzine wagens toe.

Na deze correctie blijft de impact echter groot: 2 op 3 dieselwagens zal de toegang tot de LEZ geweigerd worden. In Vlaanderen mag 34% van het wagenpark niet meer binnen, in Wallonië zelfs 41%.

De betere score voor Vlaanderen is vertekend door het hoge aantal bedrijfswagens. Als we enkel de privéwagens in beschouwing zouden nemen, dan kunnen we ervan uitgaan dat ook 4 op 10 privéwagens in Vlaanderen een rijverbod krijgt in de LEZ.

Dit betekent een ongeziene impact op het modale gezin. Vandaar ook dat VAB vraagt aan alle steden en gemeenten om zeer omzichtig om te gaan met de vraag om al of niet een LEZ in te voeren.

Wagens die Vlaanderen en Brussel niet meer binnen mogen vanaf 1 januari 2025				
Waar ingeschreven	Benzine	Diesel	Totaal	Procent v/h wagenpark
Vlaanderen	119.837	1.027.466	1.147.303	34%
Brussel	34.089	126.021	160.110	32%
Wallonië	77.329	600.909	678.238	41%
TOTAAL	231.255	1.754.396	1.985.651	
Procent v/h wagenpark	8%	66%	38%	

- (1) Citaten uit de studies van de Vlaamse Milieumaatschappij over het effect van de LEZ Antwerpen en het circulatieplan Gent op de aanwezigheid van NO₂ -concentraties.

Antwerpen:

'Het is moeilijk om een wetenschappelijk onderbouwde, algemene uitspraak te doen over het lokaal netto-effect van de LEZ op de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en zwarte koolstof (EC). De concentraties in de omgevingslucht zijn immers afhankelijk van meteorologische parameters.'
'Ook zullen bepaalde verkeersmaatregelen binnen de LEZ, zoals bijvoorbeeld de heraanleg van de Leien (de 'knip') ... leiden tot andere verkeersstromen in de binnenstad en tot meer of minder verkeer in de omgeving van de vaste maatplaatsen.'

'Wanneer we dalingen van de NO₂ -concentraties in 2018 ten opzichte van 2017 en ten opzichte van 2016 vergelijken met deze van de overige meetplaatsen in Vlaanderen zijn er geen eenduidige aanwijzingen dat de LEZ een extra daling van de NO₂ -concentraties heeft teweeggebracht. De dalingen liggen binnen de range die we elders in Vlaanderen waarnemen.'

VAB is van oordeel dat na de openstelling van de Leien en de terugkeer naar een normale verkeerssituatie in Antwerpen er terug metingen moeten gebeuren van fijn stof en NO₂ -concentraties om het werkelijke effect van de LEZ in kaart te brengen.

Gent:

'De data tonen een gemiddelde daling van 18% met uitschieters tot 32%. Opvallend is dat op geen enkele meetplaats de concentraties toenamen.'

VAB vindt het belangrijk om na de meting van het effect van het circulatieplan ook het effect van de invoering van een LEZ te meten. Het is immers belangrijk om de effectiviteit van beide maatregelen tegenover elkaar te kunnen afwegen.