



Opschrift

Vergadering van 8 december 2020

Nummer: 2020_MV_00496

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Joris Vandenbroucke: Vlaamse evaluatie-studie van LEZ

Raadslid(-leden):

Joris Vandenbroucke - sp.a

Bevoegd: Tine Heyse

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Afgelopen week publiceerde de VMM een studie over de impact van LEZ op het wagenpark, de luchtkwaliteit en sociaal kwetsbare groepen. De studie geeft aan dat er een positieve impact is op het wagenpark, ook buiten de LEZ, en op de luchtkwaliteit (geraamd effect in Antwerpen op basis van metingen aldaar) maar dat de inspanning om te komen tot deze resultaten zeer ongelijk verdeeld is : van de gezinnen die minstens één voertuig bezitten die niet is toegelaten tot de LEZ, behoort 40% tot het laagste inkomenskwartiel, 78% tot de onderste inkomenshelft. Het gaat bijna altijd om hun enige wagen.

Vraag:

Dit brengt mij tot volgende vragen aan de schepen :

- Hoe evalueert u de studie van de VMM, in het bijzonder de impact van de LEZ op sociaal kwetsbare groepen? Bent u het eens met de stelling dat de inspanningen zeer ongelijk verdeeld zijn?
- Kan u ons cijfers bezorgen over het autobezit in de wijken buiten het centrum, het aandeel van niet-toegelaten voertuigen en hoe deze verdeeld zijn over de verschillende inkomensgroepen?
- Wat is de stand van zaken met betrekking tot de in februari afgesproken evaluaties en studies?

Antwoord

Gezien jullie vragen allebei polsen naar inzichten uit het vorige week voorgestelde rapport over de impact van de lage-emissiezone op het wagenpark, de luchtkwaliteit en sociaal kwetsbare groepen van de Vlaamse overheid, behandel ik ze in mijn antwoord samen.

Het Vlaamse rapport levert inderdaad heel wat nieuwe inzichten over de impact van een LEZ, en bevestigt ook een aantal zaken die reeds eerder uit internationaal onderzoek bleken.

Zo o.m. over de vergroening van het wagenpark.

Wat de Vlaamse evaluatiestudie ons leert is dat in **steden waar een lage-emissiezone werd ingevoerd de meest vervuilende auto's sneller verdwenen dan elders**. En dat heeft geleid tot een **sterke daling van de uitstoot van stikstofdioxiden en roet én dus een betere luchtkwaliteit**. En een betere luchtkwaliteit is dé doelstelling van een LEZ. Blootstelling aan ongezonde concentraties van fijn stof zorgen immers voor een verhoogde kans op vatbaarheid voor ademhalingsziekten als astma en chronische longziekten, allerlei hart- en vaatziekten, maar stelt het rapport ook op ademhalingsvirussen zoals Covid-19. Het belang van een goede gezondheid is na dit anus horibilis met een Covidpandemie voor iedereen duidelijker dan ooit.

Een aantal conclusies over het veranderende Gentse wagenpark zijn volledig in lijn met wat onze Dienst Milieu en Klimaat reeds kon evalueren. Niet verwonderlijk, de basis voor beide analyses zijn dezelfde data: de voertuiggegevens uit de Kruispuntbank Voertuigen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit. **Het grootste verschil is dat de studie van Vlaanderen de lokale trends kan vergelijken met een gewestelijk en/of federaal gemiddelde**. Zo merken we dat in 2019 de oude dieservoertuigen zonder roetfilter bijna dubbel zo snel verdwenen uit het wagenpark van de inwoners van de lage-emissiezone dan in de rest van Vlaanderen. Toch een opmerkelijke vaststelling.

Concrete resultaten van de Gentse LEZ:

- Het autopark in de Gentse LEZ-zone wordt schoner: het aandeel voertuigen dat vrije toegang heeft tot de LEZ steeg van 65% in 2018 naar 83% in 2020.
- Ook buiten de LEZ-zone is er een vergroening van het wagenpark bezig: 71% >82%
- Het aantal 'oranje' wagens in de LEZ daalt (wagens waarvoor je een toelage moet betalen): het aandeel daalde tussen 2018 en 2020 van 17,31% naar 10,94% binnen de Gentse LEZ.

Bovendien daalde het autobezit met 10% in de LEZ, van 15.700 in 2018 naar 14.100 in 2020.

Voor wat het wagenbezit per wijk betreft.

Een overzicht van het wagenbezit binnen en buiten de LEZ kunnen we inderdaad bezorgen.

Ook hier geeft de evaluatiestudie ons belangrijke inzichten.

- Het autobezit is in de steden Antwerpen en Gent gemiddeld lager dan in de rest van Vlaanderen. In Gent heeft 38% van de gezinnen geen auto.
- **Ruwweg de helft van de huishoudens in de LEZ-zone heeft geen auto.** Wijken als Tolhuis en Rabot vertonen het laagste voertuigenbezit (ongeveer 0,5 auto's per huishouden).
- Het autobezit in sommige deelgemeenten van Gent (Kanaaldorpen, Drongen) ligt dubbel tot driedubbel zo hoog is als in de binnenstad. Maar ook daar geldt dat de meeste Gentenaars een wagen bezitten die LEZ-proof is (82% van de gezinnen met een wagen).

Deze figuur illustreert het wagenbezit per wijk (zie bijlage)

De volgende figuur geeft een overzicht van de groene, oranje en rode wagens. (zie bijlage)

Meneer Vandenbroucke vroeg ook of we meer inzichten kunnen geven **over de verdeling van niet-toegelaten voertuigen over de verschillende inkomensgroepen?**

Dat kunnen we helaas niet, we kunnen de verdeling van het wagenpark enkel op wijkniveau of op statistisch sectorniveau verdelen over de hele bevolking van die wijk of sector. We hebben geen preciezere verdeling van het wagenpark per socio-economische groep of inkomenscategorie.

Mijnheer Vandenbroucke vroeg ook of ik het eens ben met de stelling dat **de inspanningen zeer ongelijk verdeeld zijn?** De cijfers waarover we nu beschikken bevestigen dit niet. Wat wel duidelijk in het rapport wordt bevestigd is dat de meest kwetsbare mensen de meeste gezondheidsbatens hebben bij de invoering van een LEZ. Zij worden niet alleen meer blootgesteld aan luchtvervuiling maar zijn ook gevoeliger voor de gezondheidsrisico's van luchtvervuiling. Ze hebben ook vaak geen auto, waardoor ze in dat geval enkel positieve effecten van de lage-emissiezone ondervinden. **De meest kwetsbare mensen hebben m.a.w. wel de lusten van een LEZ, maar geen lasten.**

Uiteraard, mijnheer Vandenbroucke, zijn er -naast het feit dat 1 op 2 gezinnen in kwetsbare buurten geen auto heeft- **ook sociaal kwetsbare gezinnen die wel een auto hebben.** En, het klopt deze gezinnen worden harder getroffen dan andere gezinnen. Het is

dus erg belangrijk om voor deze doelgroep ondersteunende maatregelen te nemen die de sociale gevolgen verzachten. Of zoals men in het rapport zelf stelt: *‘Met de juiste ondersteunende maatregelen kunnen we er voor zorgen dat de positieve sociale effecten groter zijn dan de negatieve sociale effecten. De minder strenge toegangscriteria voor benzinevoertuigen en de Gentse slooppremie slagen daar het best in.’*

Met de huidige flankerende maatregelen is Gent niet alleen pionier maar ook koploper. Bovenop de beslissing van de Vlaamse Regering om oudere **benzinewagens (tot 24 jaar oud)** toe te laten in een lage-emissiezone gaat **stad Gent** een stuk verder zoals u weet:

1. De belangrijkste maatregel is de **Gentse slooppremie**: Er zijn 741 voertuigen gesloopt. 186 daarvan zijn specifiek voor mensen die recht hebben op de verhoogde premie (inkomenscategorie 1) aangevraagd (25%).
2. Gentenaars die in de LEZ wonen en een **statuut verhoogde tegemoetkoming** hebben kunnen een verminderd tarief aanvragen (291 personen vroegen dit aan).
3. Personen met een **fysieke beperking** kunnen een verminderd tarief aanvragen (896 vroegen dit aan)
4. Gezinnen die hun nummerplaat inruilen kunnen een **mobilitetsbudget** van 500 euro aanvragen (660 Gentenaars deden dit)
5. Mensen met verplaatsingsmoeilijkheden kunnen **taxicheques** aanvragen.

Stand van zaken evaluaties en studies

- Er werd een **dienstoverschrijdende werkgroep** opgericht die alle data, signalen van stakeholders, communicatieve en flankerende maatregelen evalueert.
- De **uitbreidingsstudie LEZ Gent** werd gegund aan ‘Transport & Mobility Leuven’ i.s.m. VITO en is ondertussen van start gegaan.
- Eind april worden de resultaten van evaluatie en studie verwacht.

Bijlagen bij het antwoord

Bijgevoegde bijlage(n):

- 20201208_DO_MPF_bijlage_MV_IR.1_IR.3.docx
-