

# 1 JAAR LATER

1 januari 20<sup>20</sup><sub>21</sub>

**Een dik jaar geleden voerde het Gentse stadsbestuur de lage-emissiezone (LEZ) in. Gent was de derde stad in ons land, na Brussel (2018) en pionier Antwerpen (2017). De oudste en meest vervuilde wagens uit het centrum houden, moet ervoor zorgen dat de luchtkwaliteit en dus ook de levenskwaliteit van de inwoners verbetert.**

Eerst het goede nieuws. Het wagenpark in de steden met een LEZ is effectief sneller ‘vergroend’. Lees: inwoners van Gent en Antwerpen kochten veel meer benzine-wagens dan dieselwagens in vergelijking met de rest van Vlaanderen. Het aandeel dieselwagens zonder roetfilter ging sterk naar beneden. Dat heeft voordelen voor de roetuitstoot in de stadscentra. De fijne roetdeeltjes zijn al duidelijk minder aanwezig in de lucht. In Antwerpen daalde de concentratie zelfs dubbel zo snel als in de rest van Vlaanderen. In Gent is het te vroeg om al van langetermijneffecten te spreken. Cijfers vergelijken is lastig want veel inwoners vervingen hun oude wagen in de jaren voor de invoering van de LEZ. De luchtkwaliteit verbeterde dus al voor de regels van start gingen. Nog goed nieuws: ook de uitstoot van stikstofdioxide ging naar beneden, maar hier is de invloed van de lage-emissiezones minder eenduidig. In heel het land werden minder dieselwagens verkocht, dus de NO<sub>2</sub>-concentratie daalde overall. Op dit moment zijn geen andere Vlaamse steden van plan een lage-emissiezone in te voeren. Aan de andere kant van de taalgrens sprong nog geen enkele stad op de kar, maar Wallonië voert vanaf 1 januari 2023 wel een LEZ in op het hele grondgebied.

Er waren (en zijn nog steeds) een hele rist randvoorwaarden gekoppeld aan het invoeren van een LEZ. Het risico bestaat dat minder gegoede gezinnen de dupe zijn van de regels, omdat zij geen geld hebben om een nieuwere wagen te kopen. Het Vlaams Departement Omgeving en de Vlaamse Milieumaatschappij bevestigden in een

evaluatie van de LEZ gelukkig wel dat we meer aandacht hebben voor sociaal kwetsbaren dan in de rest van Europa. In Gent blijkt 1 op 3 gezinnen uit de laagste inkomstencategorie een wagen te hebben die het

centrum niet meer in mag. En dat is vaak hun enige auto. De stad deelde daarom voor 1 miljoen euro aan slooppremies uit. Verdeeld per gezin komt dat op een bedrag tussen de 750 en 1500 euro voor de aanschaf van een nieuwe wagen. Zuhail Demir (N-VA) noemde deze maatregel een van de meest effectieve. Toch blijft stad Antwerpen vasthouden aan een korting op een mobiliteitsabonnement (voor deelfietsen of De Lijn), want het wil geen wagen vervangen door een andere wagen.

Om af te sluiten met een positieve noot: de allerarmste gezinnen, meestal zonder wagen, ondervinden enkel voordelen van de lage-emissiezones. Zij zijn vaak het gevoeligst voor luchtvervuiling en zijn dus ook het meest gebaat bij de gezondere lucht in onze stadscentra. 🗳️



© Stad Gent