

OOST-VLAANDEREN



OPINIE

Een lage-emissiezone beschermt vooral de gezondheid van stadsbewoners

De uitbreiding van de Gentse lage-emissiezone (LEZ), die de meest vervuilde wagens uit de binnenstad weert, zorgde voor een heftig politiek debat. Enkele milieu-organisaties leggen uit waarom het hoog tijd is om het beleidsinstrument te omarmen. Een lage-emissiezone is vooral bedoeld om de gezondheid van stadsbewoners te beschermen. Het heeft impact op de luchtvervuiling, een stille doder in de stad. Maar de LEZ is volgens hen niet de heilige graal die al onze mobiliteitsproblemen gaat oplossen.



Laurien Spruyt, Tim Cassiers en Joeri Thijs

Laurien Spruyt van Bond Beter Leefmilieu, Tim Cassiers van Bral en Joeri Thijs van Greenpeace

ma 24 feb ⌚ 12:04

“De lage-emissiezone is niet sociaal.” “Een LEZ brengt ons niet dichterbij een groenere stad.”
“Een LEZ helpt enkel de auto-industrie, want het dwingt mensen nieuwe wagens te kopen.”

De lage-emissiezone (LEZ) kreeg het hard te verduren. Laten we een paar dingen rechtzetten. Het is niet zo dat we vandaag een enkele mobiliteitsmaatregel kiezen en het daar dan maar tot

2050 mee moeten doen. Ja, we hebben beter openbaar vervoer nodig. Hoe sneller, hoe liever. I schone trams en bussen die stipt rijden is iedereen gebaat. We willen minder auto's in de stad. Een terrasje doen in de uitlaatgassen is allesbehalve gezellig, niemand laat kinderen graag buitenspelen terwijl de ene na de andere auto voorbijracet.

Als we niks doen, blijft de uitstoot van giftige stikstofdioxiden en roetdeeltjes door de oudste e meest vervuilende wagens op onze gezondheid wegen, blijft de luchtkwaliteit in zes op de tien Belgische scholen zorgwekkend tot problematisch en sterven nog steeds 10.000 Belgen vroegtijdig door vuile lucht, elk jaar opnieuw.

Gezondheid stadsbewoner beschermen

Er werden de voorbije jaren meer dan 70.000 studies uitgevoerd naar de gezondheidseffecten van luchtkwaliteit. Voor fijnstof is er geen veilige drempelwaarde waaronder geen gezondheidseffecten optreden. En het is net hier dat de lage-emissiezones wel degelijk een verschil maken: in tal van buitenlandse steden die de maatregel invoerden - en dat zijn er ondertussen al meer dan tweehonderd - is bewezen dat het dieselroet gevoelig afneemt, met tot zelfs 60 procent. Dieselroet is de soort fijnstof die het meeste schade toebrengt aan de gezondheid en sterk gelinkt is aan een hoger risico op kanker. Een lage-emissiezone zorgt dus wel degelijk voor gezondere lucht.

“ Als we niks doen, sterven nog steeds 10.000 Belgen vroegtijdig door vuile lucht, elk jaar opnieuw

Daarnaast leidt een LEZ, die op de juiste manier georganiseerd wordt, ook tot minder uitstoot van giftige stikstofdioxide, in Madrid en Londen daalde de NO₂ met respectievelijk 32 en 36 procent. De eerste voorlopige resultaten in Antwerpen bevestigen alvast de buitenlandse bevindingen. De push naar de vergroening van de automarkt is ook nodig, als opstapje om de klimaatdoelstellingen voor transport te halen. Uit onderzoek bleek al meerdere keren dat we, om de klimaatdoelstellingen te halen, beide moeten doen: minder wagens, maar ook schonere wagens.

Begin er maar eens aan, als stad de gezondheid van je inwoners beschermen. Steden en gemeenten hebben weinig te zeggen over fiscaliteit, productregulering of de financiering van Lijn. Met de LEZ hebben ze wel een middel om luchtvervuiling tegen te gaan, om de meest vervuilende auto's die roet in de lucht komen pompen, buiten te houden. Ook wie in de stad woont, heeft recht op schone lucht.

Geen wonderoplossing

Wil dit zeggen de LEZ de grote wonderoplossing is waarna niets meer moet gebeuren? Dat nu ook niet. En dat zien we ook overal in de praktijk: steden in heel Europa nemen tegelijk een resea andere maatregelen. Gent voerde ook een circulatieplan in. Brussel werkt aan een zonale

heffing, Parijs legt grote fietsboulevards aan. Oslo voert een consequent beleid dat een daling tot nul (!) verkeersdoden vorig jaar opleverde.

De verandering is wel degelijk ingezet. Het aandeel van de auto daalt. Het aantal gezinnen in steden dat een auto bezit, neemt af. Neem dat allemaal samen, en je krijgt een heel ander beeld de LEZ als instrument om de wagens die er wel nog rondrijden, te vergroenen.

“ Ook wie in de stad woont, heeft recht op schone lucht

Met voldoende flankerend beleid kan dit bovendien zonder de sociaal meest kwetsbaren te treffen. Zo voorziet Gent bijvoorbeeld een premie tot 1.500 euro om je oude dieselwagen weg te doen, subsidies voor elektrische deelwagens en taxicheques voor gezinnen met een beperkt inkomen. Het is aan de regionale overheid om daarnaast ook een kwalitatief openbaar vervoer uit te werken, zodat mensen zich in de stad nog steeds vlot kunnen verplaatsen. De Vlaamse regering moet op dat vlak drastisch het roer omgooien, want regionale vervoersregio's met povere budgetten zullen mensen niet "uit de auto verleiden".

Is de LEZ de heilige graal die al onze mobiliteitsproblemen gaat oplossen? Neen. Maar brengt ons dichterbij gezonde lucht en minder slachtoffers door luchtvervuiling? Absoluut. Tijd dus om dit instrument te omarmen, want terwijl we erover discussiëren, wordt de lucht er niet schoner op.

VRT NWS wil op [vrtnews.be](https://www.vrtnews.be) een bijdrage leveren aan het maatschappelijk debat over actuele thema's. Omdat we het belangrijk vinden om verschillende stemmen en meningen te horen publiceren we regelmatig opinieteksten. Elke auteur schrijft in eigen naam of in die van zijn vereniging. Zij zijn verantwoordelijk voor de inhoud van de tekst. Wilt u graag zelf een opiniestuk publiceren, contacteer dan VRT NWS via moderator@vrt.be.