

## Advies lage Emissie Zone : een kans voor Mortsel

Een lage emissiezone (LEZ) is een ruimtelijk begrensd gebied waar bepaalde toegangsbeperkingen voor gemotoriseerd verkeer gelden om een verbetering van de luchtkwaliteit te bereiken.

De meest vervuilende voertuigen kunnen geweerd worden of enkel voertuigen met lage emissie, zoals hybride of zero-emissie voertuigen zoals elektrische wagens worden toegelaten.

Meer dan 70 steden in 8 Europese landen hebben reeds of plannen LE Zs. Dit als hulpmiddel om de geldende en toekomstige Europese richtlijnen voor de luchtkwaliteit te respecteren en het klimaatbeleid te ondersteunen.

Afhankelijk van de lokale situatie gelden de regels voor verschillende voertuigen. Alle LEZs hebben regels betreffende zwaar (vracht)vervoer, sommige hebben regels voor lichte diesel vrachtwagens, andere hebben regels voor personenwagens, zowel diesel als benzine. In Italië gelden er ook regels voor motto's, bromfietsen en 3-wielers.

### Het luchtkwaliteitsplan Vlaanderen

Vlaanderen haalt zowel voor fijn stof als voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) niet de geldende Europese normen.

De luchtkwaliteitsnormen voor NO<sub>2</sub> worden op basis van metingen uitgevoerd door de Vlaamse Milieumaatschappij overschreden in 2 zones in Vlaanderen. In de haven van Antwerpen en de agglomeratie Antwerpen. Eén van de belangrijkste bronnen die de overschrijdingen veroorzaken is wegverkeer en meer bepaald voertuigen met een dieselmotor.

Mortsel behoort tot de Antwerpse agglomeratie. Uit verschillende studies in Mortsel waaronder deze van 2010 blijkt dat er lokaal een norm overschrijding voor NO<sub>2</sub> is met 50%. De situatie op de Antwerpsestraat is qua luchtverontreiniging te vergelijken met de drukke invalsweg van de Plantijn en Moretuslei in Borgerhout. Daar Vlaanderen de normen niet haalt diende het voor Europa een plan op te stellen met acties om de normen in de toekomst te halen, het zogenaamde luchtkwaliteitsplan. Het dateert van september 2011 en werd opgesteld om éénmalig vijf jaar uitstel te krijgen van Europa voor het behalen van de NO<sub>2</sub> luchtkwaliteitsnormen. Het luchtkwaliteitsplan toont aan hoe overeenstemming met de grenswaarden vóór het nieuwe uiterste tijdstip (2015) kan worden bereikt. In het najaar 2012 gaf Europa op basis van het ingediende luchtkwaliteitsplan uitstel tot 2015. De uitstelaanvraag, die dieper ingaat op de problematiek, is [hier](#) (pdf, 3,4 MB) terug te vinden.

Dit luchtkwaliteitsplan focust zich vooral op het terugdringen van verkeersemissies. Dit belangrijkste onderdeel van het plan kadert in een algemene visie op mobiliteitsbeheersing waarbij gezocht wordt naar een optimale combinatie van preventie (minderen van vermijdbare verplaatsingen), verschuiven van de verplaatsingskeuze naar meer collectief vervoer of langzaam verkeer (modal shift), efficiënter beheer van het verkeerssysteem (doorstroming) en vergroening van het voertuigenpark. De invulling van deze strategische hiërarchie zal uiteraard variëren naargelang het gaat om vrachtvervoer dan wel om personenvervoer (cf. het STOP-principe dat enkel bij dit laatste van toepassing is).

Zo vermeldt het luchtkwaliteitsplan onder meer volgende maatregelen :

- Invoering en/of uitbreiding van autoluwe centra stimuleren
- Een duurzame stedelijke distributie
- Optimalisatie van verkeerslichten voor betere doorstroming
- **Het instellen van lage emissiezones** : door verkeersemissies binnen een ruimtelijk begrensde knelpuntzone te reduceren door het opleggen van milieucriteria aan voertuigen die de zone willen binnenrijden. De Europese luchtkwaliteitsnormen worden sneller gehaald en de gezondheid voor de inwoners wordt positief beïnvloed. Het invoeren van een LEZ heeft namelijk een grote impact op de uitstoot van EC (elementair

koolstof). **EC is hoofdzakelijk afkomstig van dieselveertuigen en vormt één van de schadelijkste fracties van fijn stof.**

Uit het onderzoek naar de invoering van LEZ in Vlaanderen (TML en TNO, 2011) blijkt dat het instellen van een **LEZ voor vrachtwagens alleen weinig zinvol** is, omdat het aandeel vrachtverkeer binnen stedelijke centra eerder laag is. Scenario's met **restricties voor vracht- én personenvoertuigen blijken wel een (significante) impact** te hebben op de luchtkwaliteit. De **NO<sub>2</sub> concentratie in Antwerpen kan op sommige locaties 4 µg/m<sup>3</sup> dalen.**

**Om de noodzakelijke globale Europese klimaatdoelstelling van -30 % CO<sub>2</sub>-uitstoot (koolstofdioxide) tegen 2020 te realiseren, moet de uitstoot van transport in ons land met 21 % dalen ten opzichte van 2005.**

**In het Antwerpse vertegenwoordigt de uitstoot van verkeer 18,5 % van de totale uitstoot van het wegtransport in ons land. Zelfs met het volledige Masterplan, dat voorziet in tramlijnen en fietspaden, zou de CO<sub>2</sub> uitstoot amper dalen. Dit is ver onder de klimaatdoelstelling.**

**Verder blijkt uit verschillende studies het negatieve effect van slechte luchtkwaliteit op de gezondheid van omwonende. Heeft geeft onder meer een toename van cardiovasculaire aandoeningen en ademhalingsproblemen. Enkele voorbeelden :**

**Elk van ons verliest in Vlaanderen momenteel 12 gezonde levensmaanden door de slechte luchtkwaliteit (bron WGO - wereldgezondheidsorganisatie).**

**"Zo een 6% van alle hartaanvallen is te wijten aan fijn stof" zegt Tim Nawrot.**

**Een verstoorde longfunctie bij kinderen, de longen zijn 17% minder ontwikkeld, en toename van allergieën, versnelde veroudering en DNA –schade, door het wonen en opgroeien in de nabijheid van drukke verkeersassen.**

## LEZ in de buurlanden

### Duitsland

In Duitsland noemt men een LEZ *Umweltzone*. Duitsland telt momenteel 47 actieve of geplande LEZ. Steden als Berlijn, Keulen en Hanover hebben LEZ in hun stadcentrum sinds januari 2008. Vanaf maart 2008 zijn er ook LEZ in Mannheim en Stuttgart. Andere steden volgde deze voorbeelden.

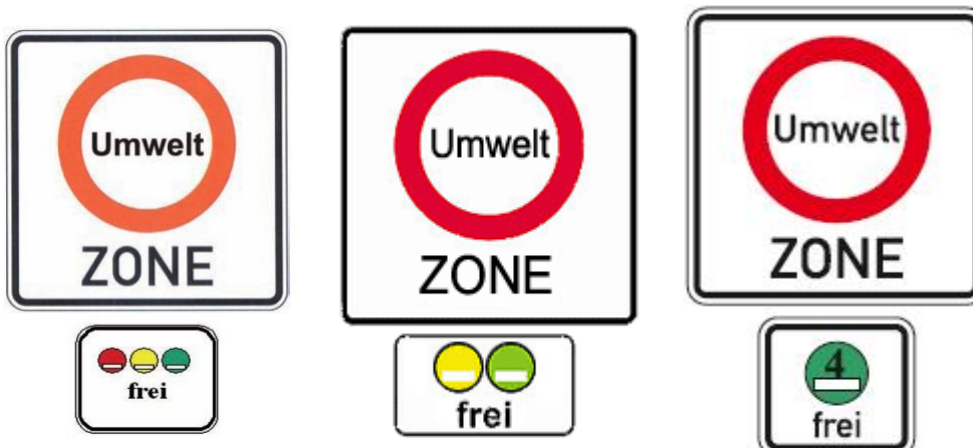
De regels gelden voor alle voertuigen met dieselmotor, en benzine voertuigen zonder een gesloten lus katalysator (Euro 1 of gelijkwaardig).

Alle voertuigen **moeten voorzien zijn van een sticker op de voorruit**. Deze sticker is dan geldig voor alle LEZs in Duitsland. Een bewijs van emissienorm (staat ook op de Duitse kentekenbewijzen) is nodig om de sticker te kopen. Stickers kunnen gekocht worden bij de registratie van voertuigen, autoriteiten, erkende lokale garages, autokeuring organisaties zoals TÜV, DEKRA of sommige websites.

Buitenlandse voertuigen zijn eveneens verplicht om een sticker te kopen.

Enkel door de Duitse regering gecertificeerd roetfilters mogen geplaatst worden op Duitse voertuigen.

LEZ verkeersborden in Duitsland:



## Nederland

Ook Nederland, Denemarken en Italië hebben LEZs. In Denemarken gelden deze vanaf licht vrachtwagens boven 3,5 ton en in Italië gelden ze voor alle voertuigen.

In Nederland zijn er LEZs in: Amsterdam, Arnhem, Breda, Delft, Den Bosch, Den Haag, Eindhoven, Leiden, Maastricht, Rijswijk, Rotterdam, Tilburg en Utrecht.

### Data en normen

- Tot 1 juli 2013
  - Euro 3 met retrofit roetfilter en zo niet ouder zijn dan 8 jaar
  - Euro 4 en hoger toegestaan
- Na 1 juli 2013
  - Euro 4 en boven

De LEZs zijn momenteel van toepassing op zware diesel vrachtwagens van meer dan 3.5 ton totaal gewicht. Vanaf juli 2013 is de nationale LEZ regeling ook van toepassing op bestelauto's (N1).

Er is geen registratie nodig. De regels gelden niet voor buitenlandse auto's.

Nederlandse voertuigen moeten een door het Ministerie van Wegverkeer gecertificeerd roetfilter hebben.

LEZ verkeersborden in Nederland :

U nadert een LEZ:



U verlaat een LEZ



## Voor welke voertuigen in welke landen gelden de regels ?

Vehicle Type	LEZ	Emissions standard 2012	Future Emissions standard
<b>Lorries only</b>	<a href="#">Netherlands</a>	Euro 4 (PM)	Euro 4 (1/7/13)
	<a href="#">Motorway A12, Austria</a>	Euro 2/3	
	<a href="#">Steiermark Province &amp; Graz, Austria</a>	Euro 2	Euro 3 (1/1/14)
	<a href="#">Mont Blanc Tunnel, FR/IT</a>	Euro 3	
<b>Heavy duty vehicles</b>	<a href="#">London, UK</a>	Euro 4 (PM)	
	<a href="#">Denmark</a>	fit Filter if less than Euro 4	
	<a href="#">Sweden</a>	8 years old / Euro 3	
	<a href="#">Prague, CZ</a>	Euro 2	
	<a href="#">Budapest</a>	Differential parking charges	LEZ planned
<b>Vehicles with 4+ wheels</b>	<a href="#">Germany</a>	Euro 2-4 (PM) & Euro 1 Petrol	Euro 3-4 (PM) & Euro 1 Petrol
	<a href="#">Lisbon, Portugal</a>	Euro 1 or Euro 2	Planned: Euro 3 all (January 2014)
<b>All vehicles</b>	<a href="#">Italy</a>	Euro 1-4 / no 2-stroke motorcycles	Euro 2-4 / no 2-stroke motorcycles
<b>Local buses under agreements</b>	<a href="#">Norwich, UK</a>	Euro 3 (NOx)	

<b>Vans</b>	<a href="#">Oxford, UK</a>	None	Euro V (1/1/14)
	<a href="#">London, UK</a>	Euro 3(PM)	
	<a href="#">Germany</a>	Euro 2-4 (PM) & Euro 1 Petrol	Euro 3-4 (PM) & Euro 1 Petrol
	<a href="#">Italy</a>	Euro 1-4 / no 2-stroke motorcycles	Euro 2-4 / no 2-stroke motorcycle
	<a href="#">Under consideration in some Dutch cities</a>		Euro 4 from July 2013; Euro 4 with particle filter from January 2015.

## LEZ in België – Antwerpen als pionier

Er werden reeds een aantal LEZ haalbaarheidsstudies uitgevoerd in België. Antwerpen heeft besloten om tegen 2016 een LEZ te implementeren.

### **Antwerpen**

Van juni tot november 2012 voerden PwC, Transport&Mobility Leuven en TNO een haalbaarheidsstudie uit naar de invoering en het beheer van een LEZ in opdracht van de stad Antwerpen. In deze studie werd de wenselijkheid en de haalbaarheid van het invoeren en beheren van één of meerdere lage emissiezone(s) in de stad Antwerpen onderzocht.

Op basis van de vele voorbeelden in andere Europese steden werd gekozen voor een aaneengesloten zone rond het stadcentrum, afgebakend door de Schelde en de ring. De LEZ Kernstad, inclusief Singel, komt als meest efficiënte uit de studie.

Volgende minimale toegangsvoorwaarden worden als uitgangspunt genomen voor 2015 en 2020 :

2015 :

- Personenwagen benzine Euro 1
- Personenwagen diesel Euro 4 of 3 met roetfilter
- Vrachtwagen (diesel) Euro 4

2020 :

- Personenwagen benzine Euro 2
- Personenwagen diesel Euro 5
- Vrachtwagen (diesel) Euro 5

Dit betekent dat in 2015 dieselwagens ouder dan 14 jaar in principe niet meer in de kernstad worden toegelaten. Dieselwagens ouder dan 9 jaar moeten een roetfilter hebben. Benzine wagens van na 1992 kunnen de kernstad binnenrijden. Er wordt geschat dat in 2015 74,6 % van de voertuigen voldoet, 9,7 % niet voldoet en 15,7 % kan voldoen mits het plaatsen van een roetfilter.

De invoering van een LEZ leidt ten opzichte van de verwachte verbetering van de luchtkwaliteit door de autonome wijziging in het wagenpark tot :

- Bijkomende reductie in de emissies van NO<sub>2</sub> : -2 % in 2015 tot -12 % in 2020
- Significante bijkomende reducties in de fijn stof (PM10 en PM2.5) emissies
  - o -32 % in 2015 tot -41 % in 2020

En zeer sterke bijkomende reducties in de emissies van EC (Elementair Koolstof)

- o -30 % in 2015 tot -69 % in 2020

De invoering van de LES heeft een belangrijke impact op de volksgezondheid door de zeer sterke bijkomende reductie in de EC emissie. De gefaseerde invoering heeft een positieve impact op de sociale acceptatie.

Voor het praktische invoeren van de toegangsbeperking is aanbevolen een nieuw reglementair kader, met specifieke focus op emissies en een lage emissiezone, te creëren. Een aanpassing van het parkeerreglement is eveneens mogelijk en in handen van de stad (aanpassing parkeersignalisatie en modaliteiten voor betalend parkeren). Verder dient er een nieuw zonaal bord (C3-borden met onderbord) voor de toegangsvoorwaarden tot de LEZ te komen. Dit kan cumuleerbaar zijn met andere zonale reglementeringen.

De studie stelt het gebruik voor van een centraal registratiesysteem, gekoppeld aan bestaande databanken, om zo een volledige erkenning van toegelaten voertuigen te bekomen.

Rekening houdend met de pakkans, handhavingskosten, gebruikerskosten en met synergie met andere systemen zijn volgende scenario's behouden :

- Toegangsverbod – centrale registratie – controle door (ANPR) camera's
- Parkeerbeperking – centrale registratie – controle door parkeerwachters

Voor het eerstgenoemde is een hoger wetgevend kader nodig.

Ontheffingen (vrijstelling) worden ingevoerd voor doelgroepen die onevenredige lasten oplopen. De ontheffingen zijn cruciaal om draagvlak en acceptatie te creëren maar het aantal uitgereikte ontheffingen moet beperkt blijven om de milieueffecten niet te sterk te ondermijnen. Het is aangewezen ontheffingen te beperken in de tijd.

De haalbaarheidsstudie besluit dat gezien de netto actuele waarde van de baten groter is dan de netto actuele waarde van de kosten, we kunnen spreken van een maatschappelijk rendabel project.

### Besluit – advies van 10 oktober 2013

Gelet op de vele werkende LEZ voorbeelden in andere Europese steden.

Gelet op de positieve haalbaarheidsstudie voor een LEZ in Antwerpen.

Gelet op de bijdrage van voornamelijk de diesel uitstoot in het overschrijden van de luchtkwaliteitsnormen in Mortsel.

Gelet op het vergelijkbare pollutie patroon van Mortsel met Antwerpen.

Gelet op het instellen van een LEZ als actie ter verbetering van de luchtkwaliteit en de gezondheid en het behalen van de luchtkwaliteitsnormen zoals voorzien in het Luchtkwaliteitsplan Vlaanderen.

Gelet op de te halen Europese klimaatdoelstelling van -30 % CO<sub>2</sub> uitstoot tegen 2020.

Gelet dat de Europese Commissie 2013 als het 'Jaar van de Lucht' uitriep.

Vragen we een studie met als doel de invoering van een LEZ in Mortsel. De studie van LEZ Antwerpen kan hierbij als voorbeeld dienen.

De studie dient de haalbaarheid te onderzoeken en een antwoord te formuleren op de specifieke situatie van Mortsel : een dicht bevolkt gebied met hoge luchtverontreiniging waardoor verschillende verbindingswegen lopen, de bevoorrading van de aanwezige bedrijven, vele inval- en sluiptwegen en hoe de handhaving uitvoeren op niet-Belgische voertuigen.

Het is wenselijk dat de LEZ Mortsel een zo groot mogelijk aaneengesloten gebied vormt om een maximaal gezondheidseffect te hebben. Om de aanleg van de LEZ Mortsel te ondersteunen is een grotere modal shift en snellere vergroening van het wagenpark belangrijk.

[-http://www.lowemissionzones.eu/](http://www.lowemissionzones.eu/)

[-http://gis.uba.de/website/umweltzonen/index.htm](http://gis.uba.de/website/umweltzonen/index.htm)

[-http://www.milieuzones.nl](http://www.milieuzones.nl)

[-http://www.antwerpen.be/eCache/ABE/82/51/230.Y29udGV4dD04MDM0MTA4.html](http://www.antwerpen.be/eCache/ABE/82/51/230.Y29udGV4dD04MDM0MTA4.html)

[-http://www.antwerpen.be/docs/Stad/Bedrijven/Sociale\\_zaken/SZ\\_Milieu/beleid/20121121\\_TM\\_LEZHaalbaarheidsstudie\\_DEFklein.pdf](http://www.antwerpen.be/docs/Stad/Bedrijven/Sociale_zaken/SZ_Milieu/beleid/20121121_TM_LEZHaalbaarheidsstudie_DEFklein.pdf)

J. Desmyter  
Voorzitter

M. Tobback  
Secretaris