

## OPSCHRIFT

**Vergadering van:** 18 februari 2014

**Nummer:** 2014\_MC\_00115

**Onderwerp:**  
**Fijn stof. - Sven Taeldeman**

**Raadslid(-leden):**  
Sven Taeldeman - sp.a

**Vraag gericht aan:**  
Tine Heyse

---

## OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

**Toelichting:**

Recent werd een opnieuw een onderzoek gepubliceerd met de resultaten van fijnstofmetingen en andere luchtkwaliteitsparameters. De centrumsteden, verkeersassen en grote industriële omgevingen, blijven 'black spots'. Gent erkent de problematiek in haar bestuursakkoord, en formuleert de ambitie voor een aanpak van het probleem.

**Vraag:**

- Wat zijn uw bevindingen bij het pas gepubliceerde onderzoek en de evolutie van de luchtkwaliteit in het Gentse? (bv op basis van eigen metingen, of deze van de VI Overheid (VMM))
  - Luchtkwaliteit is een 'multi-problematiek', waarvoor een 'multi-aanpak' vereist is, vandaar de vraag of er op stadsniveau een planmatige aanpak is van het probleem, bv via een soort actieplan?
  - Loopt hierover overleg met de Vlaamse overheid, bv n.a.v. het Vlaams Luchtkwaliteitsplan?
  - Zijn er concrete maatregelen die vanuit de stad of vanuit Vlaanderen op korte termijn op ons af komen? zo ja, de welke, en welke middelen worden daarvoor ingezet?
- 

## ANTWOORD

**19 februari 2014**

**Stavaza ivm de luchtkwaliteit**

Sinds 1997 gebeuren er in Gent (fijnstof)metingen door de Vlaamse MilieuMaatschappij (VMM). In Gent-Centrum zijn er 2 meetstations die het fijnstofgehalte monitoren: het achtergrondmeetstation in het Baudelopark en sinds medio 2013 bijkomend het zogenaamde verkeersstation nabij de fly-over in de Gustaaf Callierlaan. (er komt ook nog een 3<sup>de</sup> meetstation- ook een achtergrondstation) Daarnaast worden er ook fijnstofmetingen gedaan op 3 verschillende locaties in de Gentse haven: in Sint-Kruis-Winkel (grondgebied Gent), Evergem en Zelzate.

De meetresultaten geven aan dat er op vlak van fijn stof en andere luchtvervuilende deeltjes een verbetering wordt vastgesteld in de concentraties. In Gent-centrum (Baudelo) werd in 2012 en 2013 voor het eerst sinds het begin van de metingen geen overschrijding van de Europese daggrenswaarde PM10 fijn stof (max. 35 dagen met een PM10 concentratie hoger dan 50µg/m<sup>3</sup>) meer vastgesteld (zie ook onderstaande tabel). Ook in de havenmeetstations is op de lange termijn een gunstige evolutie merkbaar. Vorig jaar werd de daggrenswaarde PM10 echter nog steeds overschreden in de meetstations Evergem en Sint-Kruiswinkel. Op respectievelijk 41 en 39 dagen werd de daggrenswaarde van 50µg/m<sup>3</sup> overschreden.

Op de specifieke situatie van de Gentse Kanaalzone komt ik straks terug.

**Voor Gent-centrum is er dus laatste 2 jaar geen overschrijding meer van de fijnstofnorm. Toch wil ik hier zeker nog geen hoerastemming over. En dit om meerdere redenen :**

1) Hopelijk is dat een duurzame trend (en is dit niet aan betere atmosferische omstandigheden te wijten)

2) de richtwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie liggen een pak lager dan wat er op Europees niveau toegelaten is. Deze veel strengere richtwaarden in acht nemende halen we op geen enkele van de meetpunten in Gent de “normen” voor fijn stof (PM10).

Voor roetdeeltjes (black carbon) bestaan er zelfs nog geen officiële normen, nochtans behoren deze deeltjes tot de meest schadelijke voor onze gezondheid

3) We hebben nu een extra meetpunt (aan de fly-over) dat meer inzicht zal geven in de bijdrage van verkeer. Nu moeilijk met zekerheid te voorspellen of hier wel nog overschrijdingen zullen hebben. Feit dat een verkeersgerelateerd station: vermoedelijk vooral problemen met roet (geen normen voor) en mogelijks ook met stikstofdioxides.

4) Bovendien geven de kaarten van Atmosys (waarnaar u verwees in uw vraag – zie hierbijgevoegde kaarten) aan dat er los van de genoemde meetpunten verschillende hotspots zijn in de (binnen)stad waar de luchtkwaliteit slecht is. Het meest problematisch zijn de roetconcentraties (black carbon) in de lucht. Ook wat de gehalten aan stikstofdioxides betreft scoren we nog altijd slecht. De roetdeeltjes en stikstofdioxides in de lucht zijn direct gelinkt met de uitlaatemissies van (diesel)voertuigen. Op de Atmosyskaarten is dan ook een duidelijke link te zien met de verkeersdrukke assen.

**Beleid en maatregelen**

Als stad hebben we geen verplichtingen omtrent luchtkwaliteit, dat is “Vlaamse bevoegdheid”. Uiteraard kan en wil ik mij daar niet achter verschuilen. Zo kan de lokale verkeersbijdrage zorgen voor extra pieken. Daarom vind ik dat we als lokale overheid voornamelijk een rol te spelen hebben inzake het beperken (van Gent een autoluwere stad maken) en het verduurzamen van het lokale wegverkeer. Dit kunnen we doen conform het STOP-principe, alsook door het vervoer op alternatieve brandstoffen te promoten, en door te sensibiliseren over de luchtkwaliteit.

Op dit moment wordt er op lokaal niveau gewerkt aan verschillende beleidsplannen die tevens sturend moeten zijn op het vlak van luchtkwaliteit.

- Klimaatplan: maatregelen met betrekking tot energie-efficiëntie hebben ook een positief effect op de luchtkwaliteit
- Mobiliteitsplan, parkeerplan, stadsdistributie, fietsbeleid, voetgangersgebied: hierin worden sturende maatregelen genomen die moeten leiden tot een duurzamere mobiliteit en een autoluwere stad.
- Mijn beleidsplan en de up-date van het lokaal luchtkwaliteitsplan : dit plan zal nieuwe acties met betrekking tot luchtkwaliteit bevatten. Voorbeelden: subsidies voor milieuvriendelijke mobiliteit (gemeenteraad april), belastingvermindering CNG pompen, faciliteren van CNG tankmogelijkheden, voorzien van elektrische laadinfrastructuur op strategische locaties, ... (naast de maatregelen op vlak van mobiliteit die gunstige invloed hebben op luchtkwaliteit)

### **Naar een geïntegreerd luchtkwaliteitsplan voor de Gentse Kanaalzone en de Gentse agglomeratie ?**

Ik kom nu even terug op de Gentse kanaalzone. De aanpak hiervoor is een Vlaamse bevoegdheid. Er is in 2007 een actieplan opgemaakt.

Deze morgen was ik, samen met andere, uitgenodigd op het kabinet van minister Schauvlieghe met betrekking tot de opmaak van een nieuw actieplan voor de Gentse Kanaalzone, en met vroeg voor een geïntegreerd actieplan voor de Gentse Kanaalzone en de agglomeratie Gent.

Nog een aftastende vergadering. Vanuit Gent alleszins voor gepleit om tot een geïntegreerd plan te komen. Enerzijds omdat de luchtkwaliteit van de ganse zoneniet zo maar op te splitsen valt en omdat we ook om goede luchtkwaliteit in Gentse stad willen krijgen absoluut ook moeten samen werken met de Vlaamse overheid. We kunnen en moeten als stad volop in zetten op autoluwere stad en anderel luchtkwaliteitsmaatregelen nemen, maar we hebben ook acties nodig van Vlaamse partners bv De Lijn, de Vlaamse MilieuMaatschappij, Vlaams mobiliteitsbeleid re gewestwegen.

**De fasering is dat er eerste week na de paasvakantie een startconferentie doorgaat in Gent. Dit op initiatief van minister Schauvlieghe en in samenwerking met de verschillende**

**partners, waaronder uiteraard de stad Gent. Bedoeling is om samen een traject af te leggen om tegen eind dit jaar tot een geïntegreerd nieuw actieplan te komen.**

**Tabel** : aantal dagen waarop de daggemiddelde PM10 concentratie hoger was dan  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Indien de daggemiddelde fijn stof (PM10) concentraties op meer dan 35 dagen hoger zijn dan  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  wordt dit weergegeven in het oranje (vanaf 2005 in het rood).

*zie bijlage 1*

\*Gegevens voor 2013 moeten nog worden gekalibreerd door VMM en kunnen nog licht wijzigen

\*\*Het verkeersstation is pas operationeel sinds midden 2013

Uitleg bij de kleuren: oranje => periode voor Europese norm fijn stof PM10 (was hoger dan de huidige norm)

Uitleg bij de kleuren: rood => periode na invoeren Europese norm fijn stof PM10 (overschrijding van de bestaande norm)

*zie bijlage 2*

---

## BIJLAGEN BIJ HET ANTWOORD

### **Bijgevoegde bijlage(n):**

- bijlage1.docx
  - bijlage2.docx
-