

OPSCHRIFT

Vergadering van 17 september 2013

Nummer: 2013_MC_00469

Onderwerp

Vraag bij hoogdringendheid - Luchtkwaliteit Gent.- Karlijn Deene

Raadslid(-leden):

Karlijn Deene - N-VA

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting

.

Vraag

Door het invoeren van een emissiezone in de Stad Antwerpen wordt nog eens de aandacht gevestigd op de problemen van luchtverontreiniging in onze Vlaamse steden. Ook Gent doet het op dit vlak niet goed. De normen voor fijn stof worden jaar na jaar overschreden. Het Gents milieufront voert actueel een actie "schone lakens" om maatregelen te vragen om de slechte luchtkwaliteit in onze stad aan te pakken.

-Metingen luchtkwaliteit

In het verleden waren er problemen rond de meetpunten voor fijn stof die in onze stad staan opgesteld.

Zijn de metingen geoptimaliseerd zodat we over betrouwbare cijfers beschikken?

- Europese norm

"Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit bepalen de normen voor fijn stof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2). De normen werden verscherpt in 2010 en zullen opnieuw bijgesteld worden in 2015 en 2020. Ook de Gentse luchtkwaliteit moet aan deze normen voldoen.

Waar staan we nu op dit vlak? Halen we de norm wel/niet? Wat moet er concreet aan inspanning geleverd om aan de (toekomstige) Europese normen te voldoen?

- Uitvoering Lokaal luchtkwaliteitsplan Gent 2010-2015

Gent heeft al sinds 2010 een lokaal luchtkwaliteitsplan waarin een hele reeks mogelijke acties zijn opgesomd.

Een aantal van deze acties werden al doorgevoerd zoals het toekennen van subsidies voor milieuvriendelijke mobiliteit maar zeer veel van de voorgestelde acties bleven dode letter (bijvoorbeeld: aanpak streetcanyons – invoeren emissiezone).

Worden deze nu concreet uitgevoerd? Zo ja om welke acties gaat het en wat is het voorziene budget en de timing?

- Maatregelen op Vlaams- of federaal niveau

In de media stelde het stadsbestuur dat er ook op federaal en Vlaams niveau maatregelen nodig zijn voordat een emissiezone kan worden ingevoerd.

Wat moet er Vlaams of federaal gebeuren voordat de Stad Gent een emissiezone invoert?

ANTWOORD

25 september 2013 09:02

zelfde antwoord ook bij de vragen IR 4 en IR 8

Antwerpen heeft met het voornemen om een lage emissiezone in te voeren, om in de termen te blijven, stof doen opwaaien. Dat op zich vind ik positief omdat er de laatste dagen enorm veel over gepraat wordt. Dat is al een verdienste, want ik denk dat we hier hopelijk niemand moeten overtuigen dat in de meeste steden in Vlaanderen echt problemen zijn met fijn stof. Ik vind het goed dat het debat op die manier ook terug gelanceerd wordt.

Het is inderdaad zo dat er in Gent een fijn stof probleem is. Vandaar dat in ons bestuursakkoord staat dat Gent kandidaat is om als pilootstad te willen instappen in lage emissiezones, wat Gent ook steeds aangegeven heeft ook aan de Vlaamse overheid. Maar er moet wel degelijk eerst een kader zijn. Ook stad Antwerpen gaat er vanuit dat dat kader op Vlaams en federaal niveau moet uitgewerkt worden. Tot nu toe is dat kader er nog niet. In de gemeenteraad van 2011 is nog een motie goedgekeurd die vroeg, zowel aan de Vlaamse als aan de federale overheid, om eindelijk werk te maken van dat kader om zo een emissiezone mogelijk te maken. Die motie heb ik indertijd nog als raadslid ingediend. Stad Antwerpen heeft op 13 september een collegebesluit genomen voor de invoering van een lage emissiezone. In het collegebesluit staat duidelijk vermeld dat het creëren van een nieuw bovenlokaal kader nodig is om een toegangsbeperking in te voeren. Antwerpen kiest daarbij voor automatische nummerplaatcontrole om de lage emissiezone te handhaven.

Stad Gent vindt het positief dat Antwerpen met zijn collegebesluit een duidelijk signaal geeft. Voor Stad Gent is het echter altijd duidelijk geweest dat een lage emissiezone maar één maatregel kan zijn van een ruimer pakket. Een autoluwe stad is belangrijker. Want zelfs als je vuilere auto's bant uit, zolang er nog steeds veel auto's - laat staan méér- rondrijden, dan ga je het probleem ook verre van oplossen. Dus voor ons is de volgorde heel duidelijk, vooral inzetten op die autoluwe stad maar ook uiteraard verschonen van auto's op verschillende manieren, gekaderd in het lokaal luchtkwaliteitsplan.

Wat we niet zouden willen, is dat het Vlaams en federaal kader zou uitgewerkt worden zonder dat Gent als stad daarbij betrokken wordt. En daar vrezen we toch voor. We vermoeden dat het kader vooral inzet op de Antwerpse situatie. Het kader moet rekening houden met alle steden die

eventueel kiezen voor een lage emissiezone. Vandaar dat ik vandaag samen met collega Watteeuw en in samenspraak met de burgemeester een brief gestuurd heb naar minister Schauvliege met de uitdrukkelijke vraag om betrokken te worden bij de opmaak van een Vlaams en federaal kader. Van dat kader moet zowel op Vlaams als op federaal niveau werk gemaakt worden. Op Vlaams niveau moet het kader geschetst worden: visie, concept, welke normen, hoe handhaven, etc. LNE kiest momenteel voor de invoering van een nieuw verkeersbord en lokale handhaving. Voor een nieuw verkeersbord is federale wetwijziging nodig, idem voor de handhavingsbevoegdheid naar het lokale niveau te brengen. Met andere woorden: er is nog wat werk op de planken en dat is nog verre van uitgevoerd. Men is er mee bezig is maar voor andere verkeersborden moest soms tot een jaar gewacht worden. Dus of dat nog rond gaat geraken voor de verkiezingen is verre van zeker. Voor de lokale handhaving kies Antwerpen voor een systeem van automatische nummerplaatcontrole. Als Stad Gent zouden we het betreuren moest het Vlaams kader met die keuze als enige optie opgemaakt wou worden. We willen niet voor voldongen feiten staan. Automatische nummerplaatcontrole is immers zeer duur en dat is in deze budgettaire moeilijke tijden toch iets om over na te denken.

Uiteraard zijn wij voorstander van een lage emissiezone als dat voldoende effect heeft. Die zone moet streng genoeg zijn en een bepaalde grootte hebben. Anderhalf jaar geleden was ik op bezoek in Düsseldorf. Daar sprak men dat hun emissiezone beter het volledige Ruhrgebied zou bevatten. Voor een stad zoals Düsseldorf vond men een lage emissiezone eigenlijk te klein. Bijkomend moet gekeken worden naar sociale correcties.

De Vlaamse MilieuMaatschappij is verantwoordelijk voor de meetstations. Gent had tot voor kort maar één meetstation voor fijn stof (uitgezonderd de meetstations voor de Gentse Kanaalzone). Het meetstation in Baudelo is een ‘achtergrondmeetstation’. Dit verschilt van een ‘verkeersstation’ dat voornamelijk de luchtkwaliteit gerelateerd aan verkeer meer zoals het recent nieuwe meetstation aan de Gustaaf Callierlaan of de fly-over. Sinds de Gentse Feesten én op onze uitdrukkelijke vraag staan de meetgegevens nu ook online.

Het meetstation in Baudelo is omstreden. Tijdens de Gentse Feesten kunnen we traditioneel veel overschrijdingen aan dit meetstation. Dit is te wijten aan grof stof. Dit komt vooral voor in jaren met droog weer, waardoor zand opstuift.

Stad Gent stelde om deze reden de representativiteit van het Baudelo meetstation als “achtergrond station” in vraag. Het stadsbestuur heeft om die reden intensief geijverd bij de Vlaamse overheid om de monitoring in Gent te optimaliseren. Het verplaatsen van het meetstation was voor de VMM geen optie. VMM zal in een bijkomend achtergrondmeetstation voorzien dat voorlopig gepland wordt in de nabijheid van het ziekenhuis Sint-Lucas. Dit was voorzien voor 2013, maar wordt door VMM wegens financiële redenen uitgesteld naar 2014. Er zullen eerst metingen gebeuren door een mobiel station, indien de resultaten duidelijke gegevens opleveren, wordt een vast meetstation geïnstalleerd. Van zodra er gevalideerde metingen voorhanden zijn kunnen de waarden tussen de meetstations vergeleken worden en kunnen nieuwe inzichten verkregen worden. Momenteel zitten we met 34 overschrijdingen op het meetstation Baudelo, waarvan 4 tijdens de Gentse Feesten.

Het lokaal luchtkwaliteitsplan is opgemaakt in 2010 met een studie als basis. Het plan bestaat uit 50 acties, daarvan zijn er 12 gerealiseerd, 26 opgestart, 9 nog niet opgestart, 4 geannuleerd omdat die niet als effectief worden beschouwd en 4 die doorlopende acties zijn. Met andere woorden is 69% gerealiseerd of opgestart. Als nieuwe schepen wil ik dat plan evalueren.

Als stad hebben we geen verplichtingen omtrent luchtkwaliteit, dit is Vlaamse bevoegdheid. Uiteraard kunnen en willen wij ons daar niet achter verschuilen. Want de lokale verkeersbijdrage kan zorgen voor extra pieken. Vandaar dat het uitdrukkelijk mijn bedoeling is om dat lokaal luchtkwaliteitsplan niet alleen up to date te maken maar ook te kijken wat we extra kunnen doen.

Een lage emissiezone kan een element zijn, maar dan moet dat kader er zijn. Maar uiteraard denken we ook aan andere zaken. Uit die eerder vermelde studie als basis voor het lokaal luchtkwaliteitsplan van 2010, bleek dat een sturend parkeerbeleid belangrijk is. Dat is onderbelicht geweest is het huidige plan. Samen met collega Watteeuw wil ik daar, en in het algemeen op maatregelen die zorgen voor een autoluwere stad, op inzetten. De timing voor de update en nieuwe maatregelen is eind dit jaar. Dat zal dan ook in de commissie, eind dit jaar of begin volgend jaar, voorgesteld worden.

De kanaalzone, en het meetpunt Sint-Kruis-Winkel, is een specifieke situatie omdat dat de Gentse haven betreft. Wat het actieplan daar betreft is dat een specifieke bevoegdheid van de Vlaamse overheid en kadert in het 'actieplan aanpak fijn stof in een industriële hotspot zones'. De Vlaamse Overheid is bezig met een nieuw actieplan voor de Gentse kanaalzone. Uiteraard zal de stad Gent daarbij geïnformeerd worden alsook het Gents havenbedrijf.

Samenvattend:

1. Ik was en ben bezig met ons lokaal luchtkwaliteitsplan up to date te maken en te verfijnen.
 2. We zijn kandidaat voor een pilotrol in het uitrollen van lage emissiezones en willen uitdrukkelijk betrokken worden in het kader op bovenlokaal vlak.
-