

OPSCHRIFT

Vergadering van 17 september 2013

Nummer: 2013_MC_00450

Onderwerp

Fijnstofproblematiek - Jef Van Pee

Raadslid(-leden):

Jef Van Pee - CD&V

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting

Gent is een van de meest vervuilde gebieden in Vlaanderen wat de fijnstofconcentraties in de lucht betreft.

In het meetstation van St-Kruis-Winkel telde men dit jaar al 36 overschrijdingen van de Europese norm voor fijn stof. De Europese voorschriften stellen dat een gemeente maximaal 35 dagen de norm van 50 microgram fijn stof per m³ mag overschrijden. Ook het meetstation in Gent-centrum staat met 34 dagen al zeer dicht bij een overschrijding van de norm. Vorig jaar klopte Gent af op 37 overschrijdingen, het beste resultaat in 15 jaar.

Fijn stof is een stille doder, want het doet de bloedvaten dichtslibben. Bij ouder mensen kunnen deze vernauwingen ernstige gevolgen hebben. Maar ook bij jonge, gezonde mensen vernauwen de bloedvaten op dagen met veel fijn stof in de lucht.

Het bestuursakkoord stelt duidelijk dat het stadsbestuur fors zal inzetten op het verbeteren van de luchtkwaliteit en in samenspraak met de Gentenaars en de Gentse bedrijven extra programma's zal opzetten om de luchtverontreiniging terug te dringen.

Vraag

- 1) Welke initiatieven zal het stadsbestuur nemen om deze doelstelling uit het bestuursakkoord waar te maken?
- 2) Op welke manier en met welke regelmaat wordt hierover overleg gepleegd met de hogere overheden?
- 3) Hoe fors zal en kan men investeren in gezonde lucht, nu de stad zo fors moet besparen?

ANTWOORD

25 september 2013 09:01

zelfde antwoord ook bij vragen IR 8 en IR 9

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 emissiezon. 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 autoluwere 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 betreuen 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 'verkeerstation' 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 Watteuw 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 pilootrol in het uitrollen van lage emissiezones en willen uitdrukkelijk betrokken worden in het kader op bovenlokaal vlak.
-