



## **Opschrift**

Vergadering van 21 april 2020

Nummer: 2020\_MV\_00141

### **Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Ronny Rysermans: Evolutie luchtkwaliteit tijdens coronacrisis**

### **Raadslid(-leden):**

Ronny Rysermans - N-VA

**Bevoegd:** Tine Heyse

## **Omschrijving van de vraag**

### **Toelichting:**

In de media werd op 9 april bericht dat de Vlaamse luchtkwaliteit er ondanks de lockdown-maatregelen niet op verbeterd is. Eerder was op 20 maart al bericht dat 1 week lockdown nog niet tot een verbetering van de Gentse luchtkwaliteit had geleid volgens de meetgegevens. Als verklaring werd verwezen naar de wisselende weersomstandigheden en ook naar het feit dat autoverkeer slechts verantwoordelijk is voor een deel van de luchtvervuiling.

Onder meer twee Gentse columnisten grepen de voornoemde vaststellingen aan om het nut van de Gentse LEZ uitdrukkelijk in twijfel te trekken. Eén van hen stelde tegelijk voor om de Gentse LEZ in het post-corona-tijdperk gewoon terug af te schaffen.

### **Vraag:**

Graag had ik hierover volgende vragen gesteld:

1. Wat zijn nu de recentste gegevens over de evolutie van de Gentse luchtkwaliteit? Is er ondertussen een verbetering vastgesteld door het ingaan van de lockdown (en kunnen de meest recente meetgegevens bezorgd worden)?
2. Wat is de reactie van de schepen op de in de media gepubliceerde cijfers? Wat is de reactie van de schepen op het voorstel van de columnist in kwestie: bent u bereid het intrekken van de LEZ te overwegen?

## Antwoord

23 april 2020

Hieronder vindt u een antwoord op de door u gestelde vragen over de evolutie van de Gentse luchtkwaliteit tijdens de coronacrisis.

Vooraleer hier op in te gaan permitteer ik mij u te vragen naar het standpunt van N-VA over de ingevoerde Gentse lage-emissiezone. Dit standpunt is mij immers niet (meer) duidelijk. Naar aanleiding van de laatste gemeenteraadsverkiezingen heeft de N-VA een onderzoek naar de uitbreiding van de LEZ opgenomen in haar verkiezingsprogramma. Waarmee N-VA op z'n minst de indruk wekte dat de huidige LEZ niet ver genoeg gaat. Ondertussen stelde N-VA haar standpunt bij en is zij tegen de uitbreiding van de Gentse LEZ deze legislatuur. Mag ik uit uw vraag afleiden dat N-VA nu ook de reeds ingevoerde LEZ in twijfel trekt?

In uw vraag verwijst naar de columnist/journalist van De Gentenaar die zou suggereren om de LEZ terug af te schaffen. Deze columnist/journalist schrijft letterlijk het volgende hierover:

*'En schrap de lage-emissiezone. Er is amper verkeer en de luchtkwaliteit is nog altijd slecht. Misschien later, maar nu even niet, oké?'*. < EINDE CITAAT >

Dit citaat interpreteer ik niet als een pleidooi om de LEZ terug af te schaffen, maar wel om die tijdelijk *on hold* te zetten. Er staat letterlijk: *'maar nu even niet'*. Dit is letterlijk wat we in Gent beslisten als reactie op de coronamaatregelen. *Nu even niet*. Tot nader orde worden er geen boetes meer uitgeschreven bij vastgestelde overtredingen op de LEZ-toelatingsvoorwaarden.

Bovendien klopt de stelling van een aantal media dat de coronamaatregelen (die zorgen voor minder verkeer) geen effect hebben op de luchtkwaliteit, NIET. Minder verkeer heeft wel degelijk een **positieve impact op de verkeer gerelateerde vervuiling**.

Dat er tijdens de lockdown op sommige dagen veel fijn stof is (soms zelfs met overschrijdingen van drempelwaarden) komt omdat er voor fijn stof belangrijkere bronnen (gebouwenverwarming, landbouw,...) zijn dan verkeersbronnen en omdat de meteorologische omstandigheden ook belangrijk zijn. **In het voorjaar komen deze "lentesmog"-episodes elk jaar voor** en dit op regionale schaal. Tijdens deze episodes zorgen reacties tussen gassen in de atmosfeer voor de vorming van "secundair" fijn stof. Minder verkeer heeft maar in beperkte mate impact op de vorming van deze secundaire fijnstoffracties (zie ook de VMM-nieuwsbrief die hierover recent is verschenen).

Als we de luchtkwaliteit in Gent willen verbeteren dan kunnen we vooral iets doen aan de vervuilingsbronnen waar we lokaal invloed op hebben zoals lokaal verkeer. De invoering van de LEZ is zo'n **lokale bronmaatregel** die erop gericht is om de emissies door wegverkeer terug te dringen door in te grijpen op de samenstelling van het wagenpark.

Om de effectiviteit van een maatregel te beoordelen is het belangrijk om in rekening te brengen op welke vervuilende stoffen deze bepaalde maatregel ingrijpt. In het geval van de LEZ is dat **in eerste instantie de roetuitstoot** en in een **latere fase ook de NO<sub>2</sub>-uitstoot**. Dat een LEZ niet zo'n groot effect zou hebben op de "totale massa" fijnstofconcentraties (PM<sub>2,5</sub>/PM<sub>10</sub>) was altijd al heel duidelijk. Net zoals de coronamaatregelen maar een beperkte impact hebben op die totale massa fijn stof. De LEZ heeft wel impact op de verkeer gerelateerde polluenten (vooral dieselroet, een kankerverwekkend element). Hoe het effect hiervan wordt in kaart gebracht, werd reeds beschreven in het antwoord op de schriftelijke vraag met nummer 148.

Wat de evolutie van de Gentse luchtkwaliteit betreft sinds de invoering van de coronamaatregelen is het overduidelijk dat de impact op de luchtkwaliteit gunstig is voor de verkeer gerelateerde polluenten. Dit blijkt althans uit de grafieken met de evolutie van de NO<sub>2</sub>- en roetconcentraties verkregen via de VMM (zie bijlage 1). Niettemin moeten we opletten om de periode voor en na de invoering van de coronamaatregelen met elkaar te vergelijken.

#### Vergelijking voor en na de maatregelen is niet evident

De maatregelen in het kader van de coronacrisis die zorgen voor een gevoelige daling van het autoverkeer zullen een **positieve impact** hebben op de **luchtvervuiling afkomstig van verkeer**. De impact van de maatregelen becijferen op basis van (alleen) metingen is echter niet evident. Naast de emissies bepalen immers ook de weersomstandigheden en chemische interacties de concentraties in de lucht. De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) heeft dit in haar nieuwsbrief van april mooi uitgelegd en geïllustreerd, (zie <https://www.vmm.be/nieuwsbrief/april-2020/betere-luchtkwaliteit-door-coronacrisis>).

In dezelfde nieuwsbrief legt de VMM ook uit dat het **effect van de lagere verkeersemisies op de fijnstofconcentraties nog complexer** is. Fijn stof wordt immers ook uitgestoten door andere bronnen dan het verkeer. Bronnen die minder of helemaal niet geïmpacteerd worden door de coronamaatregelen, zoals de landbouw, industrie en huishoudelijke verwarming. Zie ook hier voor verdere uitleg de VMM nieuwsbrief.

Zoals weergeven in het rapport "Luchtkwaliteit\_Gentse\_agglomeratie\_kanaalzone\_2018" zijn vooral stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) en zwarte koolstof (of roet) gerelateerd met verkeersemisies. Uit de meetgegevens van de VMM na de lockdown blijkt dat het **verschil (d.i. oranje lijn in de grafieken van bijlage 1) in de NO<sub>2</sub>-concentratie** tussen het meetstation R702 aan de Gustaaf Callierlaan (verkeersgericht meetstation) en het meetstation R701 in het Baudelohof (achtergrondmeetstation), veel kleiner is geworden. Op bepaalde dagen na de lockdown worden er op het verkeersgerichte meetstation zelfs lagere concentraties gemeten. Dit zie je aan de oranje lijn die vanaf 25/3 vaak onder de nul as duikt. Hetzelfde kunnen we vaststellen voor **zwarte koolstof** (roet) bij het bekijken van de concentraties op de stations R703 in de Lange Violettestraat (verkeersgericht meetstation) en R701 in het Baudelohof (achtergrondmeetstation). **Dit wil zeggen dat er duidelijk een veel kleinere bijdrage is van verkeer aan de concentraties NO<sub>2</sub> en zwarte koolstof dan in normale omstandigheden.**

---

**Bijlagen bij het antwoord****Bijgevoegde bijlage(n):**

- 20200421\_DO\_MPF\_vraag4\_bijlage\_antwoord.docx
-