

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 145

van **INGRID LIETEN**

datum: 7 november 2014

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**

VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Project fijn stof - meetwandelingen Universiteit Gent en vzw Trage wegen - Uitrol

UGent en vzw Trage wegen brachten naar aanleiding van de Week van de Mobiliteit op 21 oktober 2014 de resultaten van hun meetwandelingen uit.

In Gent, Ronse, Kontich, Diest en Heusden-Zolder werden wandelingen gedaan om roetdeeltjes (black carbon) te meten langs "trage" en "gewone" wegen. Er werd ook een test gedaan met geluidsmeters en een app-in-ontwikkeling, waarbij de hoeveelheid black carbon aan de hand van achtergrondgeluid voorspeld wordt. De proef bevestigt bestaand wetenschappelijk onderzoek: fietsers en wandelaars kunnen 50 tot 70 procent van hun blootstelling aan roetdeeltjes vermijden door gezonde routes (trage wegen, eenrichtingswegen, woonerven,...) te kiezen voor hun verplaatsingen.

Lokale overheden zouden extra gesensibiliseerd kunnen worden rond de effecten van roetdeeltjes. Dit zijn voor onze gezondheid immers de meest schadelijke fijnstofdeeltjes. Ze zijn, zo zeggen UGent en vzw Trage wegen, wel degelijk in de mogelijkheid om daar zelf metingen rond te doen en om zelf actie te ondernemen om hun burgers "te beschermen" tegen de blootstelling aan roetdeeltjes en fijn stof. Uitbouwen van een degelijk fijnmazig netwerk aan trage wegen zou daarbij bijvoorbeeld veel effect hebben.

Bij de subsidies voor het functioneel fietsroutenetwerk zou bijvoorbeeld ook rekening kunnen worden gehouden met de blootstelling aan roetdeeltjes langs het traject, waarbij alternatieven of milderende ingrepen gevraagd kunnen worden.

Ook burgers kunnen worden gesensibiliseerd, uiteindelijk kiezen zij immers de routes die ze gebruiken. Luchtvervuiling zie je niet, ruik je niet of hoor je niet, dus een sensibilisering kan hen er wel van bewust maken dat ze hun blootstelling met 50 tot 70 % kunnen verminderen door de juiste route te kiezen. En uiteraard zijn trage wegen hiervoor de ideale modus.

UGent en vzw Trage wegen gingen met twee klassen op stap (in Kontich en Kortrijk) om de luchtkwaliteit te meten. Achteraf kregen de leerlingen een algemene inleiding over fijn stof en roetdeeltjes in het bijzonder, en werden de (onmiddellijk verwerkte) resultaten klassikaal besproken. De vakleerkrachten waren erg enthousiast over deze combinatie leerstof/wetenschap/sensibilisering en zagen er onmiddellijk een vast lessenpakket in.

Naar aanleiding van de resultaten van het project meetwandelingen heb ik volgende vragen.

1. Is de minister het ermee eens dat de positieve resultaten van deze meetwandelingen verder uitgerold zouden moeten worden in Vlaanderen?
2. Is de minister van plan om vanuit zijn of haar eigen bevoegdheden, maar afgestemd op de collega-ministers, hiervoor initiatieven te nemen? Meer bepaald:
 - a) Is de minister van Mobiliteit van plan bij de subsidies voor functionele fietsroutes de voorwaarde te laten opnemen dat milderende ingrepen of alternatieve trajecten onderzocht moeten worden? Zo ja, waaruit zal dit concreet blijken? Zo neen, waarom niet?
 - b) Is de minister van Onderwijs van plan het project dat in schoolverband werd opgezet verder te laten uitrollen of deze uitrol alleszins te promoten, zodat meerdere scholen de combinatie leerstof/wetenschap/sensibilisering rond fijn stof capteren? Zo ja, waaruit zal dit concreet blijken? Zo neen, waarom niet?
 - c) Is de minister van Leefmilieu en Natuur van plan dit project als een proefproject te erkennen en verder uit te rollen in Vlaanderen in het kader van het streven naar een hoog beschermingsniveau voor de huidige en toekomstige generaties via bescherming van mens en milieu? Zo ja, waaruit zal dit concreet blijken? Zo neen, waarom niet?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Hilde Crevits (nr. 98), Ben Weyts (nr. 271), Joke Schauvliege (nr. 145).

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 145 van 7 november 2014

van **INGRID LIETEN**

1. Zie antwoord op vraag 2.

2. a) De Vlaamse overheid verstrekt subsidies voor fietsvoorzieningen op routes die deel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF). Het BFF onderscheidt hoofdroutes, functionele routes en alternatieve routes. Functionele routes bieden doorgaans de meest directe verbinding, maar zijn soms gelegen langs drukke verkeerswegen. In deze gevallen is meestal ook een alternatieve, rustige fietsroute in het BFF opgenomen, waarlangs het aangenaam fietsen is. Deze routes vermijden drukke verkeersassen, vormen een volwaardig alternatief voor functionele verplaatsingen maar hebben een kleine omrijfactor. De luchtkwaliteit is er doorgaans beter.

De subsidieprocedure voorziet dat er eerst een startnota wordt opgemaakt die besproken wordt in de gemeentelijke begeleidingscommissie om een consensus te bereiken over het concept van de geplande infrastructuur. In een startnota worden verschillende alternatieven voor de geplande fietsinfrastructuur zorgvuldig afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de intensiteit van het wegverkeer en vaak wordt geopteerd voor een duidelijke scheiding tussen auto- en fietsverkeer. In sommige gevallen gaat men over tot een volledige ontvlechting van verkeersstromen, waarbij fietsers en auto's langs verschillende routes worden geleid. De luchtkwaliteit is misschien geen parameter waarmee rechtstreeks rekening wordt gehouden, maar onrechtstreeks gebeurt dit natuurlijk wel door de intensiteit van auto- en vrachtverkeer mee te nemen in de afweging van de alternatieven.

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, Ben Weyts, heeft op 27 november de betrokken administraties op Vlaams niveau en de provinciale ambtenaren samengebracht. Zo kan het overleg en de planning voor de routes die deel uitmaken van het BFF, worden geoptimaliseerd.

b) Een van de waarden die ik in mijn onderwijsbeleid centraal wil stellen, is vertrouwen en ruimte geven aan schoolteams en -besturen. Dit betekent dat de overheid zich focust op de te realiseren doelen en niet regulerend optreedt rond processen en gehanteerde methodes. De vrijheid van onderwijs vormt een hoeksteen van mijn beleid. Onderwijsverstrekkers bepalen zelf hoe ze de te realiseren doelen bereiken, welke methode(s) ze hiervoor gebruiken, aan welke initiatieven/projecten ze deelnemen en met welke partners ze samenwerken. Ze krijgen hiervoor ook begeleiding en ondersteuning van de pedagogische begeleidingsdiensten.

De overheid kan wel een rol spelen in het verstrekken van informatie en het bekendmaken van onderwijsrelevante initiatieven en projecten.

c) Dergelijke wandelmetingen kunnen nuttig zijn in functie van bewustwording. Tegelijkertijd moeten deze initiatieven goed begeleid worden om de meetresultaten en de representativiteit ervan op een correcte manier te kaderen.

Er worden twee types metingen onderscheiden: enerzijds worden black carbon-metingen uitgevoerd met draagbare meters, anderzijds wordt de hoeveelheid black carbon berekend op basis van geluidsmetingen. Op stap gaan met een meettoestel is een leerrijke ervaring en kan bevattelijk een belangrijke boodschap brengen.

Toch is het niet zo eenvoudig. Het gebruik van een draagbare meter geeft weliswaar een direct meetresultaat voor roetdeeltjes, maar dit zijn kostelijke toestellen die een regelmatig onderhoud en een correct gebruik vergen, alleen al maar om de elementaire juistheid en nauwkeurigheid van de meetresultaten te garanderen. Ook de berekening van roetdeeltjes aan de hand van geluidsmetingen is geen evidente zaak. Men moet rekening houden met tal van factoren en evoluties. Zo zal de uitstoot van roetdeeltjes dalen door de vernieuwing van ons wagenpark en de omslag naar het gebruik van andere brandstoffen. Dit betekent bijvoorbeeld concreet dat de kalibratie geluid-roetdeeltjes op regelmatige basis moet worden hernieuwd.

Deze wandelmetingen kunnen het uitgebreid netwerk aan meetposten van de Vlaamse Milieumaatschappij niet vervangen. Ik investeer al jaren in het op een betrouwbare manier in kaart brengen van onze luchtkwaliteit. Op basis van de gemeten concentraties en modellering wordt de luchtkwaliteit voor Vlaanderen gevisualiseerd. Dit resulteert in kaarten die regelmatig worden gekalibreerd om de betrouwbaarheid zo hoog mogelijk te houden. Daarnaast worden via het Interreg-project JOAQUIN kaarten ontwikkeld tot op binnenstedelijk straatniveau voor onder andere de verontreinigende stof black carbon.

Er zijn echter ook andere mogelijke initiatieven om de bewustwording te verbeteren of de invloed van ons eigen gedrag op de luchtkwaliteit weer te geven. Dit wordt door mijn administratie van nabij opgevolgd. De initiatieven die in de toekomst zullen ondersteund worden, moeten grondig geanalyseerd worden in functie van hun meerwaarde en complementariteit, en dit uiteraard binnen de budgettaire mogelijkheden.