

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 630

van **CINDY FRANSSEN**

datum: 2 februari 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

'Airbezen'-project - Beleidsaanbevelingen voor een reductie van door verkeer gegenereerd fijn stof

Voor het project 'AIRbezen' in Oost-Vlaanderen onderzocht de Universiteit Antwerpen (UA) de blaadjes van meer dan 3.000 aardbeienplantjes op de aanwezigheid van ijzerhoudende fijnstofdeeltjes. Met het AIRbezen-project wil de UA samen met Beweging.net, de Christelijke Mutualiteiten, Vormingplus, VDK en de provincie Oost-Vlaanderen het concept van biomonitoring op grote schaal toepassen in Oost-Vlaanderen. Airbezen is een 'citizen science'-project waar burgers actief deelnemen aan het onderzoeksproject.

Uit de analyses komt heel duidelijk naar voren dat er in de stedelijke gebieden beduidend meer ijzerhoudende fijnstofdeeltjes gevonden werden dan in de meer landelijke gebieden. Vooral in smalle straten of straten met hoge gebouwen waar vuile lucht blijft hangen, is de uitstoot van fijn stof fenomenaal hoog. Ook steenwegen of invalswegen met dichte bewoning vertonen een hoog niveau van vervuiling. Toch zijn er ook in steden plekken waar er minder fijn stof is. Dat bewijst dat lokale ingrepen op de verkeersafwikkeling een positief effect kunnen hebben.

Het verkeer is een belangrijke bron van het gemeten ijzerhoudende fijn stof. Het gaat echter niet alleen over deeltjes die via de uitlaat worden uitgestoten, maar ook over deeltjes die vrijkomen door de slijtage aan banden en remmen. Naast het verkeer zijn ook tram- en treinsporen en de industrie bronnen van fijn stof.

Vanuit dit project doen de initiatiefnemers ook enkele aanbevelingen aan het beleid. Zo pleit men onder meer voor een kilometerheffing voor personenwagens en voertuigen. Als de minister gaat momenteel na onder welke voorwaarden een kilometerheffing voor personenwagens kan worden ingevoerd. Uit een studie blijkt echter dat nog niet iedereen overtuigd is van de noodzaak om een kilometerheffing in te voeren. Op zijn website verklaart de minister alvast dat hij gaat timmeren aan dat draagvlak.

Daarnaast pleiten de initiatiefnemers voor een zone 30 in alle dorpskernen en een beperking van 90 kilometer per uur op autosnelwegen rond stedelijke gebieden.

1. Op welke manier wil de minister het draagvlak bij de bevolking voor een kilometerheffing voor personenwagens vergroten?
2. Overweegt de minister om op gewestwegen in bebouwde kom het snelheidsregime te beperken tot 30 kilometer per uur? Zo ja, welke timing stelt de minister daartoe voorop? Zo nee, waarom niet?

3. Dankzij de resultaten van het AIRbezen-project kan voor bepaalde bebouwde kommen op de Oost-Vlaamse gewestwegen worden nagegaan waar een hoge concentratie van fijn stof aanwezig is.

Overweegt de minister om op die plaatsen het snelheidsregime te beperken tot 30 kilometer per uur? Zo ja, welke timing stelt de minister daartoe voorop? Zo neen, waarom niet?

4. Uit het AIRbezen-project blijkt dat lokale ingrepen op de verkeersafwikkeling een positief effect kunnen hebben op de luchtvervuiling.

Overweegt de minister om, samen met de gemeenten, na te gaan welke lokale ingrepen op de verkeersafwikkeling een positief effect kunnen hebben op de concentratie van fijn stof op gewestwegen in bebouwde kommen? Zo neen, waarom niet.

5. Overweegt de minister ten slotte om een beperking van 90 kilometer per uur op autosnelwegen rond stedelijke gebieden in te voeren? Zo ja, op welke stukken autosnelweg en welke timing stelt de minister daartoe voorop? Zo neen, waarom niet en zal de minister dit voorstel verder onderzoeken?

ANTWOORD

op vraag nr. 630 van 2 februari 2018

van **CINDY FRANSSEN**

1. Op 14 juli 2017 nam de Vlaamse Regering kennis van de resultaten van het onderzoek 'Onderzoek naar en uitwerken van een plan van aanpak voor de mogelijke introductie van een slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen'. Rekening houdende met de resultaten van dit onderzoek, besloot de Vlaamse Regering een diepgaand onderzoek op te starten naar een specifiek systeem van wegenheffing voor lichte voertuigen. Op 9 februari 2018 werd het bestek voor dit onderzoek gepubliceerd. De participatie en communicatie rond de eventuele uitrol van een systeem van wegenheffing maakt onderdeel uit van dit onderzoek. Het doel van dit deel van de opdracht betreft juist het uitwerken van een strategie om het bestaande maatschappelijk draagvlak voor een wegenheffing te behouden en te vergroten, en een optimale input te realiseren door de belanghebbenden in het onderzoek. Hierbij wordt o.a. rekening gehouden met de resultaten van voormeld onderzoek naar een plan van aanpak.

2. en 3.

Eén van de belangrijkste verdiensten van dit grootschalige project is dat het mensen sensibiliseert en bewust maakt over de impact van verkeer op de luchtkwaliteit. Die is er immers onmiskenbaar. Dit ziet u tevens zeer duidelijk op de luchtkwaliteitskaarten van de VMM, die wetenschappelijker correcter zijn m.b.t. de plaatsen waar de luchtverontreiniging ten gevolge van verkeer het hoogste is. De meettechniek van Airbezen is een aanwijzing voor de hoeveelheid ijzer in het aanwezige stof, maar er is minder verband met de totale concentraties aan fijn stof in de omgeving. Om na te gaan waar hoge concentraties fijn stof (PM_{10} of $PM_{2,5}$) aanwezig zijn, zijn de luchtkwaliteitskaarten die u kan terugvinden op de website van de VMM (vmm.be/data), beter geschikt. De impact van wegverkeer is het best te zien aan de hand van de NO_2 (stikstofdioxide) of BC (black carbon, roet)-concentraties.

Ik ben geen voorstander om op gewestwegen in de bebouwde kom een algemene regel van 30 km/u in te voeren. Een typische eigenschap van gewestwegen in Vlaanderen is hun verkeers- of stroomfunctie en deze wegen worden ook volgens dit principe ingericht. Het gaat hier meestal om bredere wegen waar het wegbeeld een dergelijke lage snelheidsbeperking niet ondersteunt. De naleving ervan zal niet worden gerespecteerd.

Daarnaast kan dit mogelijks ook een negatief effect hebben op de naleving van de snelheid in de bestaande zone 30 schoolomgevingen, waardoor er geen onderscheid meer zal bestaan met de rest van de bebouwde kom.

Tenslotte is het verschil in uitstoot tussen 30 km/u en 50 km/u verwaarloosbaar. Het is trouwens best mogelijk dat, rekening houdend met de koppelcurves van hun motor, bij een dergelijke lage snelheid een aantal chauffeurs naar een lagere versnelling zullen moeten terugschakelen, met mogelijks een hoger toerental tot gevolg, en dus een hogere uitstoot.

4. Er is ruimschoots onderzoek gebeurd naar de effectiviteit van lokale maatregelen op de luchtkwaliteit, zowel op het vlak van mobiliteitsmaatregelen als op het vlak van

ruimtelijke maatregelen. De resultaten hiervan zijn terug te vinden op de website van het departement Omgeving (www.mimolo.be). Alle nodige informatie is dus beschikbaar. Welke maatregel waar effectief en haalbaar is, verschilt echter van locatie tot locatie en moet in relatie tot de verkeersafwikkeling in de omgeving worden bekeken. Plaatselijke ingrepen op een knelpuntlocatie mogen er immers niet toe leiden dat er op andere locaties problemen ontstaan. Dit vereist maatwerk en nauw overleg met de lokale overheden.

Bij de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt aan de lokale overheden gevraagd ook milieuaspecten te integreren. Luchtkwaliteit is daarbij een belangrijk thema, ook omwille van gezondheid. De Vlaamse overheid begeleidt de lokale overheden daarbij naar de instrumenten die het beleidsdomein Omgeving ter beschikking stelt, en wijst ook meer specifiek op de koppeling van acties en maatregelen met het burgemeesterconvenant en/of het klimaatactieplan, wanneer de lokale overheden zich daar ook in engageren.

Gemeenten kunnen door middel van aanvullende reglementen verkeersmaatregelen nemen op de wegen binnen hun grondgebied, exclusief bv. autosnelwegen. De aanvullende reglementen op de gewestwegen (andere dan autosnelwegen) moeten wel ter goedkeuring aan het gewest worden overgemaakt.

5. Zoals u weet, geldt rond Antwerpen op de Antwerpse ring reeds een snelheidsbeperking van 100 km/u en op de E17 op het viaduct van Gentbrugge 90 km/u. In Brussel geldt op het viaduct van Vilvoorde ook reeds 90 km/u. Ik heb voor het ogenblik geen verdere plannen om op andere stukken een dergelijke snelheidsbeperking in te voeren, gezien er vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming geen aanwijzingen zijn dat dit nodig is.