

## Debatten<sup>1</sup> stakeholderconferentie Actieplan luchtkwaliteit Gent

3 maart 2016

Voorafgaand aan de stakeholderconferentie werden reacties gevraagd op het voorontwerp van actieplan. Een deel van de antwoorden hierop zijn terug te vinden in de gegeven presentaties. Een deel van de antwoorden kwamen aan bod in de debatten. Dit verslag geeft een weergave van de debatten.

### **Verslag debat: 15u45-16u15 Bespreking doelstellingen en acties rond kennisopbouw (3)**

#### Suggesties gezondheidsactoren door Karl Segers

Huisarts in de groepspraktijk Geneeskunde voor het Volk van Zelzate, Lid van de milieu-adviesraad van Zelzate.

- Aandacht voor gezondheidsimpact mag veel explicieter

Over het algemeen zijn er in het actieplan weinig linken te vinden met gezondheid, klimaat, groen, hitte-eilanden, sociale cohesie e.d. Maatregelen die gunstig zijn voor luchtkwaliteit kunnen ook win-win zijn voor zowel gezondheid, klimaat, groene ruimten, ... Bv. meer groen in de buurt help dat meer mensen zich actief gaan verplaatsen, met dus minder uitstoot, minder blootstelling, meer sociale contacten, ...

In de acties voor een verdere kennisopbouw wordt vooral aandacht besteed aan emissies, concentraties en de samenstelling van fijn stof. Afhankelijk van de samenstelling van het fijn stof, kan het fijn stof een andere biologische activiteit bezitten. Dit kan een invloed hebben op zowel de mate waarin gezondheidseffecten voorkomen als het type van gezondheidseffecten. Daarom lijkt aandacht voor de uiteindelijke gezondheidsimpact van luchtverontreiniging een zinvolle aanvulling.

Naast de schadelijkheid van het fijn stof zijn op dit vlak ook de blootgestelde populatie, mogelijke blootstellingswegen en de aanwezigheid van kwetsbare doelgroepen of inrichtingen van belang.

Bovendien verschijnen belangrijke gevolgen van luchtvervuiling pas na tientallen jaren blootstelling: hart- en vaatziekten, chronisch longlijden, kankers. Gezondheidsonderzoek hiernaar bij een oudere populatie met decennialange blootstelling is belangrijk om de impact van de luchtvervuiling in de regio Gentse kanaalzone op de gezondheid op lange termijn te kennen en daaruit besluiten te kunnen trekken voor de nodige verminderingen van blootstelling.

- Meer aandacht gewenst voor street canyons

Momenteel is slechts één actie gericht op streetcanyons terwijl in deel A wordt beschreven dat er zeer opvallende verhogingen (en overschrijdingen) zijn ter hoogte van dergelijke streetcanyons.

---

<sup>1</sup> Noot: de tijdens de stakeholderconferentie geformuleerde antwoorden op de reacties op het voorontwerp van actieplan zijn geen gecoördineerde noch formeel door de betrokken besturen bekrachtigde antwoorden.

Vanuit gezondheidsinvalshoek vinden we het noodzakelijk om streetcanyons meer in beeld te brengen.

- Acties om de blootstelling van de bevolking aan luchtvervuiling te beperken, ontbreken

De hoofddoelstelling van het actieplan is het behalen van de Europese luchtkwaliteitsgrenswaarden. In het actieplan gaat dan ook – terecht – veel aandacht naar brongerichte maatregelen, met het oog op het reduceren van lokale emissies en bijgevolg ook het reduceren van de blootstelling. Het verlagen van de blootstelling kan verder versterkt worden door naast emissiereductiestrategieën ook in te zetten op (preventieve) maatregelen die de blootstelling van de bevolking beperken.

Voorbeelden op grote schaal: groeninrichting, buffering, locatiekeuze voor kwetsbare inrichtingen zoals scholen en sportaccomodatie, het ontkoppelen van fiets- en wandelinfrastructuur van de weginfrastructuur, enz.

Voorbeelden op kleine schaal: bewustwording en gedragsverandering op vlak van verluchten, verplaatsingsgedrag, groeninrichting, sportplanning, verbouwen, ...

- Een luik rond 'communicatie' ontbreekt

Een goede communicatie over de lokale milieuproblematiek, de actuele luchtkwaliteit, de geleverde inspanningen en de effecten daarvan kent verschillende voordelen. Open en transparante communicatie genereert vertrouwen in de bevoegde instanties, en vermindert zo de ongerustheid en onwetendheid van de lokale bevolking. Het zichtbaar maken van de actuele luchtkwaliteit en de invloed van genomen maatregelen op de luchtkwaliteit draagt bij tot algemene bewustwording, kan burgers en organisaties stimuleren tot eigen maatregelen en stimuleert om de reeds genomen maatregelen actief verder te zetten.

## Antwoord

### **France Raulo – stad Gent**

Voor voldoende groen dicht bij huis werd het groenstructuurplan 2014-2018 opgericht. Gent stelt groen per inwoner voorop; we willen dit realiseren door het ontwikkelen van nieuw groen of vernieuwen van groen in buurten en wijken en door de ontwikkeling van de vier groenpolen.

Om meer rekening te houden met de blootstelling en met kwetsbare groepen zal de stad Gent meer gedetailleerde kaarten van de luchtkwaliteit opstellen, onder meer ook via een participatieve meetcampagne. Immers, hoe groter de kennis hoe meer Gent kan wegeen op beslissingen. Op het vlak van communicatie zou Gent informatie met betrekking tot luchtkwaliteit beter willen communiceren.

Voor wat betreft de streetcanyons willen we met de invoering van het circulatieplan de verkeersemisies in deze streetcanyons reduceren door het knippen van doorgaand verkeer. Het is niet alleen de bedoeling dat verkeer wordt omgeleid via de R4 en R40, maar ook dat er een shift zal gebeuren naar duurzamere modi.

Bij de aanleg van openbaar domein en nieuwe ontwikkelingen geven we vanuit de dienst gericht advies m.b.t. luchtkwaliteit, zeker in hotspots. In verschillende dossiers hebben we hiermee reeds het verschil kunnen maken.

#### **Stefan Acke - Afdeling Zorg en Gezondheid (Vlaamse overheid)**

De vraag naar een gezondheidsonderzoek in de Gentse kanaalzone bij een oudere populatie met decennialange blootstelling, is wetenschappelijk en gezondheidskundig zeker interessant. Nadeel aan zulk een onderzoek is natuurlijk dat we daar steeds de blootstelling in het verleden mee onderzoeken, niet de actuele blootstelling. Het is bovendien ook een hele uitdaging om, in een onderzoek naar invloed van de omgeving, bij een volwassen populatie onder meer de heel diverse arbeidsblootstelling "uit te filteren". Dit was namelijk één van de belangrijke argumenten waarom er in de humane biomonitoringsstudie in de Gentse kanaalzone gekozen is voor een jongere studiepoblatie. Het humane biomonitoringsonderzoek is afgelopen, en momenteel loopt het daarop aansluitende faseplan, waarin wordt onderzocht en bediscussieerd welke vervolgacties er nog nuttig/nodig/zinvol zijn. We zullen deze vraag meenemen naar de besprekingen in het faseplan, waar zij net als de andere opties zal worden afgetoetst aan haalbaarheid en draagvlak.

#### **Mirka Van der Elst - Afdeling Lucht, Hinder, Milieu en Gezondheid (Vlaamse overheid)**

Voor wat betreft de biologische activiteit van fijn stof zijn er effectgerichte metingen uitgevoerd, waarbij er een poging werd gedaan om de link te leggen tussen de samenstelling van fijn stof en het effect. Dergelijk onderzoek staat echter nog in zijn kinderschoenen en daarom is het gevaarlijk en voorbarig om conclusies te trekken. Bovendien waren er geen real time metingen van de samenstelling van het fijn stof, zodat het effect niet kon gekoppeld worden aan de samenstelling op een bepaald moment. Mogelijk wordt dergelijk onderzoek verder gezet, maar dit hangt af van het beschikbaar budget.

Voor wat betreft kwetsbare groepen zijn er samen met de stad Antwerpen drempels ontwikkeld voor advisering in kader van vergunningen voor scholen en crèches. Bij welbepaalde drempels wordt geadviseerd om extra maatregelen te nemen zoals ventilatie aan de verkeersluwe zijde, het plaatsen van kwetsbare functies aan de verkeersluwe zijde, ... Bij welbepaalde drempels kan zelfs een negatief advies uitgebracht worden. Dit is actueel een proefproject. Een negatief advies is o.a. in kader van het tekort aan scholen in Antwerpen een moeilijk gegeven.

De nood aan een goede verdere communicatie en beschikbaar stellen van gegevens werd gecapteerd. Dit zal besproken worden op de eerstvolgende stuurgroep.

### **Verslag debat: 16u15-16u45 Bespreking doelstellingen en acties goederenvervoer (4)**

### Suggesties Milieuraad Zelzate (Urbain Vanheyghen)

Urbain Vanheyghen - voorzitter van de milieuraad van Zelzate.

1. Preventieve maatregelen om de toename van het verkeer op de R4 (Tractaatweg – Cosmoskruispunt) op te vangen zodat er minder doorgaand verkeer is.
2. Opvolging van vrachtwagensluis en evaluatie van de werking.
3. Betere bewegwijzering rond de gemeente, zodat geen nodeloos verkeer in centrum komt.

### Antwoord Projectbureau Gentse Kanaalzone

Alain Moerman – projectmedewerker Projectbureau Gentse Kanaalzone

1. Er wordt verwezen naar de opmaak van een raamplan in 1999 in het kader van de aanleg van de R4. Verschillende knooppunten werden reeds aangepakt. De Vlaamse Overheid is van plan om alle resterende punten in één keer aan te pakken (en niet geval per geval). Ook aan de vragen van de milieuraad van Zelzate zal tegemoet gekomen worden. Daarbij wordt een maximalisering van de verkeersleefbaarheid vooropgesteld. Er wordt onderzocht hoe Zelzate zo optimaal mogelijk kan aantakken aan het hogerliggend wegennet.

De heer Moerman geeft nog mee dat met het oog op een goede voorspelling van de verkeersintensiteit het Oost-Vlaamse verkeersmodel geïntegreerd wordt met een Nederlands verkeersmodel. De toename van het verkeer tot 2020 die in 1999 verondersteld werd blijkt minder groot dan verwacht. Er kan vandaag (nog) niet gesproken worden van een internationale stroom, veeleer van een regionale stroom.

2. De sluis werd half 2014 geïnstalleerd. Er wordt gebruik gemaakt van automatische nummerplaatherkenning. De heer Moerman erkent dat controles ter plaatse noodzakelijk zijn (de heer Vanheyghen wijst in dit verband ook op Oost-Europese nummerplaten, die moeilijk te verbaliseren zouden zijn door het systeem, omdat er geen afspraken gemaakt zijn ivm met het doorsturen van PV's. Voor de evaluatie zal ook de bebording onderzocht worden en er zullen tellingen uitgevoerd worden om het effect van die bebording te meten.

### Vragen en suggesties uit de zaal

1. Opmerking door Karl Segers (huisarts bij Groepspraktijk Geneeskunde voor het Volk van Zelzate): de effecten van de vrachtsluis in Zelzate zijn beperkt. Men neemt geen vermindering waar van het verkeer. Dat wordt deels veroorzaakt omdat Sas van Gent niet meedoet aan dit project.

Reactie van de heer Moerman (Projectbureau Gentse Kanaalzone): zodra Rieme-Noord is afgewerkt, zal er geen verkeer meer via Zelzate-West gaan, maar via Rieme-Noord. De ontlasting van de het westen van Zelzate zal op termijn dus wel plaatsvinden.

2. Els Piqueur, van Euregio Scheldemond stelt de vraag of er in het kader van het luchtactieplan ook samenwerking voorzien is met Terneuzen of andere Nederlandse gemeentes?

Reactie Elisa Taelman (Havenbedrijf Gent): die samenwerking is niet expliciet voorzien in dit plan, maar bestaat wel op andere vlakken en andere projecten. Mogelijk kan dit op termijn meegenomen worden. Leen Leheus (provinciaal centrum voor Milieuonderzoek) vult aan dat er in het verleden wel al uitwisseling is geweest met Nederland (nadruk op vergunningverlening).

Marleen Maenhout (schepen van milieu Zelzate) haalt dit punt ook even aan. Zij vermeldt dat Terneuzen zeker geïnteresseerde partij is voor grensoverschrijdende samenwerking.

## **Verslag debat: 16u45 – 17u00 Bespreking doelstellingen en acties industrie (5)**

In de presentatie van Jasper Wouters werd ingegaan op de opmerkingen die vooraf werden doorgegeven (vanuit gezondheidsactoren en bewonersgroepen Gentse Kanaalzone)

Deze gingen over de operationele doelstelling en het opleggen van strenge voorwaarden aan nieuwe bedrijven .

De operationele doelstelling is een relatieve doelstelling die als voordeel heeft dat het een performantie doelstelling is die doorwerkt naar alle bedrijven. Een absoluut plafond zou de nadruk teveel leggen op de dominante bron, ArcelorMittal.

Er werd uitgebreid ingegaan op de maatregelen die genomen zullen worden bij ArcelorMittal in de toekomst (hervergunning).

Bij de andere acties werd oa verwezen naar de toepassing van BBT bij vergunningverlening (strenger voor nieuwe bedrijven, basis zijn Europese BREF en Vlaamse BT-studies) en de controle erop via toezicht.

[Ter info voor de lezer: een lijst van maatregelen ter reductie van stof, is te vinden op de EMIS-website van Vito en in de BBT en BREF-studies van de verschillende sectoren.]

### **Debat**

Er waren geen vragen vanuit het publiek.

Door de vertegenwoordiger van ArceloreMittal, de heer Ronald Mortier werd nog verduidelijkt dat een aantal geplande milieu-investeringen reeds voorzien zijn binnen de komende twee jaar (niet wachten op de hervergunning).

Hij verduidelijkte ook dat de omvang van de geleide emissies sterk bepaald wordt door de zeer hoge emissiedebieten (miljoenen m<sup>3</sup> per uur) en niet zozeer door hoge concentraties.

Hij benadrukte ook het relatief grote belang van de emissies bij op- en overslag en dat daar binnen het bedrijf ook de nodige aandacht aan wordt geschonken.

Tenslotte werd nog vermeld dat de afgelopen 10 jaar reeds 60 miljoen miljoen euro in milieumaatregelen werd geïnvesteerd. Hij benadrukte eveneens de constructieve samenwerking met de overheid.

## **Verslag debat: 17u30-18u00 Bespreking doelstellingen en acties gebouwenverwarming (6)**

### Suggesties door Guy Gommeren

**Guy Gommeren** is Head Business Community Building Technology van Agoria, en spreekt namens de sectorfederatie voor fabrikanten en distributie van kachels en haarden, Agoria CIV. CIV staat voor Chauffage Individuelle – Individuelle Chauffage. De leden zijn de bedrijven aanwezig op Batibouw, Paleis 6. Hij geeft aan dat het belangrijk is dat de consumenten én installateurs gesensibiliseerd worden. De sector heeft aanbevelingen voor de acties G1, G2 en G3.

Voor **actie G1 en G2** zijn er 7 aanbevelingen.

#### **1. Vervangen oude toestellen.**

Aangezien de stofuitstoot van de nieuwe hout- en pelletkachels aanzienlijk lager ligt dan deze van oudere toestellen (40mg/m<sup>3</sup> versus 5000mg/m<sup>3</sup>) is het van belang om de vervanging van het bestaande kachelpark gericht op de (ver)ouderde toestellen te stimuleren. Deze vervanging zal bijdragen tot het verlagen van de fijnstof uitstoot en zal tegelijkertijd de energie efficiëntie bij het verwarmen verhogen. De nieuwe toestellen dienen wel aan het KB Fase3 te beantwoorden.

#### **2. Terugnameplicht**

Bij het stimuleren van het versneld vernieuwen van het huidige kachelpark is het sterk aangeraden om er voor te zorgen dat de vervangen kachels niet op de tweedehands markt terecht komen. Hiervoor lijkt een terugnameplicht aangewezen. Ook een handhavingsbeleid is hierbij belangrijk.

#### **3. Marktcontroles**

Agoria vraagt uitdrukkelijk om de huidige marktcontroles, via onverwachte inspecties door de FOD gezondheid (Federale Overheidsdienst), op toestellen die niet beantwoorden aan Fase3 van het KB aan te houden en op te drijven. Op basis van dergelijke controles hebben bepaalde verkooppunten reeds toestellen van de markt gehaald.

#### **4. Gecertificeerd installateur**

Het is zeer belangrijk dat installatie (uitregeling) en het onderhoud van een toestel gebeurt door iemand met kennis van zaken. Zoniet is er op termijn en daling van het rendement tot zelf gevaar voor brand. De leden van Agoria CIV hebben in 2015 het initiatief genomen om een opleiding voor de sector op te stellen. De sector vraagt hiervoor middelen vanuit de overheid, en steun om de certificering kenbaar en aantrekkelijk te maken voor het grote publiek.

#### **5. Brandstof**

Te vochtig hout geeft een slechte verbranding. Het is echter zeer moeilijk is om kwalitatief droog brandhout aan te schaffen dat onmiddellijk bruikbaar is. Het meest beschikbare hout in de handel heeft een vochtigheid van +15% waar een optimale verbranding hout van 12-15% vereist. De sector pleit daarom voor de invoering van een kwaliteitslabel voor hout (zoals bij pellets) alsook en een sensibilisering/controler van de brandhouthandelaars.

#### **6. Onderhoud**

Het is van belang dat de gebruiker de installatie op regelmatige tijdstippen laat onderhouden om de rendementen van de installatie te kunnen garanderen op langere termijn.

## 7. Informatie en sensibilisering

Consument en installateur moeten gesensibiliseerd worden door het verstrekken van informatie rond de installatie, het gebruik en het onderhoud van kachels. De sector streeft ernaar om zijn communicatie af te stemmen met de campagnes van de overheid om de boodschap te versterken.

Wat betreft **actie G3** kan de sectorfederatie het stimuleren van de aankoop van nieuwe toestellen enkel maar toejuichen en ondersteunen. Aangezien de zeer lage uitstoot van de nieuwe toestellen voor hout en pellets stelt Agoria voor om de aankoop niet enkel te beperken tot de pelletkachels maar deze eveneens uit te breiden naar de houtkachels, die beantwoorden aan het KB fase 3 met zeer strenge fijnstofemissiewaardes. Verder raad Agoria aan om de aankoopscriteria niet enkel te richten op prijs maar te verruimen naar bijkomende aspecten zoals : veiligheid, kwaliteit, gebruiksgemak, garantie, onderhoud, service op lange termijn.

### Antwoord

#### **Jasper Wouters –Afdeling Lucht, Hinder, Milieu en Gezondheid (Vlaamse overheid)**

(1) Vervanging van het park is een van de speerpunten van toekomstig Vlaams beleid. De wijze waarop wordt nog uitgewerkt. (2) Mogelijkheden voor een terugnamesysteem zijn een interessante piste en zullen onderzocht worden met OVAM. (3.) Punt 3 is federale bevoegdheid; we ondersteunen deze vraag. (4) Het kenbaar maken van gecertificeerde installateurs zal door de Vlaamse overheid ondersteund worden (5) Een kwaliteitslabel voor hout is eveneens federale bevoegdheid. Het is ons echter niet duidelijk wat de implicaties voor de houthandelaars zijn op het vlak van stockageplaats om hout 2 jaar te laten stockeren voorafgaand aan verkoop. Dit dient verder bekeken worden tussen de sector en de federale overheid (6) Periodiek onderhoud is voor houtkachels niet verplicht, goed onderhoud wordt via sensibilisering aangeraden, een wettelijk kader is momenteel niet voorzien maar de haalbaarheid en meerwaarde zou verder onderzocht moeten worden (7) We zijn akkoord om communicatie af te stemmen om een gemeenschappelijke boodschap te versterken.

### Debat met het publiek

1. De moderator vraagt of de verkoop van hout stijgt.

Antwoord van de sector : hier zijn nog geen duidelijke cijfers over beschikbaar, maar binnen 6 à 12 maanden zullen ze beschikbaar komen.

2. Een persoon uit de zaal haalt aan dat er infiltratie is van rook van houtverbranding via de ventilatie van huizen en dat er hierover klachten zijn. Via de balansventilatie zou de rook verspreiden in alle vertrekken en zijn er pollutanten te vinden in lakens, dekens, tapijten. Er is een studie beschikbaar van de hinder door houtpellets die werd bezorgd aan OVAM. Er wordt aangehaald dat pellets niet mogen gemaakt worden van constructiehout en daarom gemaakt worden van hout dat van ver komt. Daarom zouden pellets niet ecologisch zijn. In de steden zou het heel moeilijk zijn om een schouw te plaatsen die voldoet aan de normen waardoor er dus vrijwel altijd terugslag is van rook. In buitengebied speelt dit minder.

Antwoord van Jasper Wouters: Het actieplan dat zal uitgewerkt worden door de Vlaamse overheid, wil werken op de verschillende punten aangehaald door de sector. Wat de mechanische ventilatie betreft kan de evolutie van het energiebeleid (in de richting van meer biomassa) conflicteren. Met het beleid dat zal uitgewerkt worden hopen we echter de hinder te beperken.

3. De schepen van Leefmilieu van Zelzate vaagt hoe oud een verouderde kachel is.

Antwoord van de sector: uit een Noorse studie blijkt dat de grootste emissies komen van kachels ouder dan het jaar 2000.

## **Verslag debat: 18u00 – 18u45 Bespreking en acties personenvervoer** **(7)**

### **THEMA FIETSEN**

Opmerking mijnheer Gielen, bewonersgroep GKZ: fietsverkeer en openbaar vervoer in en naar de kanaaldorpen is ontoereikend

#### **Debat**

Peter Hofman (Vlaamse overheid, dMOW) geeft aan dat m.b.t. het treinverkeer spoorlijn 204 opgenomen is in de Vlaamse Spoorstrategie. Daarnaast loopt er sinds 2015 bij de NMBS een onderzoek naar het GEN GENT. Dit onderzoek is nog niet openbaar, maar wegens besparingen bij de NMBS schat men in dat er op korte termijn weinig kans is op veel bijkomende investeringen zoals de uitbreiding van personenvervoer in de haven.

Het busaanbod in de haven en de woonkernen is inderdaad beperkt en zal in de toekomst ook niet direct worden uitgebreid omwille van besparingen bij de Lijn, de moeilijkheden om een goed regulier aanbod te creëren en de ligging in een grensgebied.

Enig lichtpunt op Vlaams niveau is de conceptnota mbt 'basisbereikbaarheid', goedgekeurd op 18 december 2015. Bedoeling is een samenhangend, gelaagd vervoermodel uit te tekenen waarbij de verschillende netten (trein, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat) via goed uitgebouwde knooppunten op elkaar afgestemd zijn. Waar er minder vraag is moet naar alternatieven op maat worden gezocht zoals een belbus, buurtbus, taxi, deelauto of -fiets. De steden en gemeenten krijgen veel meer inspraak dan nu via de zogenaamde vervoerregio's. Deze vervoerregio's zullen de realisatie van basisbereikbaarheid bewaken, sturen en evalueren. Men start weldra met 3 proefregio's doch Gent is hier voorlopig niet bij.

Evergem geeft aan dat er in het mobiliteitsplan wel degelijk aandacht is voor de aanleg van betere fietsverbindingen. Fietsen door de gemeente zou moeten stijgen van 20 naar 40%.

De Fietsersbond geeft aan dat hoofdfietsassen onvoldoende capaciteit hebben en dringt aan op de toepassing van een fietstoets bij alle infrastructuurwerken.

Alain Moerman geeft aan dat het Projectbureau Gentse kanaalzone ook een raamplan fiets zal opmaken en ook aandacht zal hebben voor netwerken op verschillende niveaus. Hieraan zal ook een actieplan en communicatieplan gekoppeld worden.



Peter Vansavant geeft aan dat er wel degelijk inspanningen worden gedaan om fietsinfrastructuur te verbeteren en uit te breiden. Los hiervan wordt er ook gewerkt aan betere aanduiding van de fietsroutes. Hij haalt een voorbeeld uit het buitenland aan waar het netwerk ahv een metroconcept gevisualiseerd wordt. De Stad Gent zal de komende jaren verder werk maken van een betere aanduiding van het fietsnetwerk.

Vervoer over water: Karl Segers vraagt of in de kanaalzone passagiersvervoer over water tot de mogelijkheden behoort.

Peter Vansavant geeft aan dat vervoer over water in de binnenstad slechts voor zeer specifiek nichevervoer (vb. toeristen) interessant is aangezien er maar een snelheid van 6 km/h kan bereikt worden en er rekening moet gehouden worden met mogelijke hindernissen zoals de aanwezigheid van sluizen. In de haven lijkt er meer potentieel te zijn. De hoge kosten zijn echter een mogelijke barrière. Als voorbeeld wordt de permanente personeelsinzet van min. 2 personen met specifieke nautische scholing aangehaald. Bovendien wordt het onderzoek naar dergelijke systemen enkel zinvol als er hogere tijdsinstellingen te behalen vallen ten opzichte van de wagen.

## **THEMA SPORTEN EN LUCHTKWALITEIT**

Opmerking mijnheer Gielen, bewonersgroep GKZ: fietsen/sporten in open lucht zou ongezond zijn omwille van de slechte luchtkwaliteit

### **Debat**

Er wordt door verschillende experts aangegeven dat de gezondheidsvoordelen van sporten nog altijd groter zijn dan de negatieve effecten veroorzaakt door slechte luchtkwaliteit. Studies geven aan dat men door het sporten 12 maanden kan winnen door een betere stofwisseling en slechts enkele maanden verliest door negatieve effecten zoals veiligheid, luchtkwaliteit, etc. Studies geven ook aan dat in sommige gevallen of trajecten blootstelling aan luchtvervuiling hoger is in de wagen dan op de fiets.

## **THEMA CIRCULATIEPLAN**

Opmerking mijnheer Gielen, bewonersgroep GKZ: de invoering van het circulatieplan zou de dienstverleners die trajecten afleggen binnen de R40 sterk benadelen aangezien ze steeds om zullen moeten rijden via de stadsring

### **Debat**

Peter Vansavant geeft aan dat enkel openbaar vervoer, hulpdiensten en taxi's een uitzondering zullen krijgen en dat er momenteel geen andere doelgroepen in de scope zitten om in aanmerking te komen voor een uitzondering.