



W.M.V.

# Milieubrief

sint-denijs-westrem / afsnee

---

Lokale nieuwsbrief van W.M.V., Werkgroep voor Milieu en Verkeer, f.v.  
Verschijnt minstens tweemaal per jaar - jaargang 15 - november 2017 - nr 69

---

Beste lezer en lezeres,

## GENTSE AANPAK van het MILIEU : een volgende stap: de LEZ in 2020

We hadden het al eerder over de zorgwekkende kwaliteit van de lucht, vooral in verstedelijkte gebieden. Na Antwerpen, Brussel en tal van andere steden in Europa, krijgen we ook in Gent een LEZ, m.a.w. een lage-emissiezone (Low Emission Zone). Dit betreft (eerst?) een wel-afgebakend gebied dat zou overeenkomen met de huidige ganse Zone 30 in Gent.

De concrete aanpak van de luchtkwaliteit gebeurt alvast ten aanzien van vervuilende voertuigen zoals personenwagens, lichte en zware vrachtwagens met verouderde motoren. Zoals verwacht mikt men eerst op dieselmotoren en op oudere benzinemotoren. Bij dit initiatief gaat het dus (nog) niet om de aanpak van al de overige luchtvervuilers, wat een aparte werkwijze impliceert.

Inzake die aanpak van de slechte luchtkwaliteit die samengaat met meer duurzame mobiliteit, komt Gent na Antwerpen waar de LEZ al werd opgestart op 1 februari 2017 en na Brussel op 1 januari 2018. In Gent mikt men op 1 januari 2020, zodat gedurende de resterende jaren dit beleidsinitiatief terdege kan worden voorbereid, ook naar logistiek en informatie toe. Dit gebeurt in samenspraak met o.a. de automobiëlbranche want men wil de Gentse bevolking niet voor voldongen feiten plaatsen mocht de Gentenaar in de komende drie jaren overgaan tot de aanschaf van een tweedehandswagen met een afkeurbare motor omdat die dan straks niet voldoet aan dat LEZ-reglement. Dat reglement zou wél rekening houden met al oudere voertuigen van diensten, zoals de hulpverlening, taxi's, enz. Ook wordt gedacht aan een dagpasje (bv voor de eigenaar van een oldtimer die even uitrijdt?). Bij overtredingen zouden de boetes niet min zijn, waarbij inwoners en bezoekers in dit gebied, op de zelfde wijze zouden worden behandeld.

Volgens FEBIAC zou deze maatregel voor gevolg hebben dat alvast zo'n 13% van de oudere voertuigen in Gent dan niet meer in die zone mag rondrijden. Dit kan een eerste stap betekenen, want om echt de luchtkwaliteit te zien verbeteren zou, volgens sommige bronnen, in Gent, zelfs zowat 2/3 van de voertuigen met verouderde motoren, moeten worden geweerd. Maar stuiten we dan niet op een dilemma en de vraag: Hoe verbeter je als beleid de volksgezondheid en tegelijk het milieu daarbij rekening houdende met het wél-functioneren van een stad, in casu het kerngebied? Immers de moderne geschiedenis van de stede(n)bouw toont aan dat met name in de westerse wereld het wél-functioneren van een moderne stad gebeurt bij de gratie van een goede mix van mechanisch- en niet-mechanisch verkeer. Dat los je niet zo maar op met nog méér fietsers, trams en voetgangers. Hoever mag je dan als beleid gaan met het aan banden leggen van het mechanisch verkeer, polluerend of niet? Hoor je in een stadsbeleid dan niet voorzichtiger te handelen in een stappenplan, in plaats van die héle 'zone 30' ineens aan te pakken? En dit, na geleerd te hebben van andere steden en na de echte doorbraak van de betaalbare elektromotor voor voertuigen? Wie lost dit alles deskundig, efficiënt en coherent op?

Intussen krijgt men steeds beter zicht op de milieugesteldheid (luchtemissies) in de Arteveldestad, dankzij de milieubobservaties vanwege de Vlaamse Milieumaatschappij VMM en het Gentse netwerk van 50 meetpunten. Weet ook dat men van oordeel is dat milieu- en verkeersmaatregelen eigenlijk federaal zouden moeten worden aangepakt want bij de drie gewesten gelden verschillende regels, wat voor gevolg heeft dat je weldra de ene stad in dit land gewoon inrijdt met een oudere motor, doch in een andere stad door een vaste en/of mobiele camera (meermaals) wordt herkend, met een boete voor gevolg. Dit is verwarrend en ook zeer nefast voor o.a. de branche van

de toelieferingen, van de handel, het toerisme en o.a. investeringen. Het betreft een streven naar duurzame mobiliteit terwijl het nu eenmaal niet mogelijk is dat al het stadsgericht verkeer zo maar kan worden 'opgelost' - we herhalen het - met de fiets, te voet en met het openbaar vervoer. Samen met de verduurde parkeertarieven, de niet-geliefde P-palen, controles en camera's her en der, zou dit wel 's in het voordeel kunnen uitdraaien van de nu al toenemende handel rond de stad, zoals in Lochristi, Merelbeke, Drongen, enz. en langs de gewestwegen. Zij konden immers uitgroeien tot echte levensaders, waar ook kwaliteit wordt aangeboden (de stadsperiferische vercommercialisatie is een feit binnen de hier verloren strijd tegen de nog steeds oprukkende lintbebouwing). (À propos: Je zult zo maar tot die 13% Gentenaars horen die best tevreden zijn met hun 'oud karretje', hun vrijheid ! Wordt dat dan .....uitwijken? )

Bovendien wordt verwacht dat ten 1° ten gevolge van het mobiliteitsplan en het circulatieplan door deze nieuwe daarop inpikkende LEZ-maatregel, dan nog vaker verkeer zal vastlopen op de R40 (als enige binnenring) én op de beide R4-buitenringwegen . Ten 2° wordt verwacht dat al wie de stad in moet - doch dat dan niet meer mag omwille van de LEZ-zone - zijn of haar wagen, zal zoeken achter te laten in de zones die palen aan de Gentse 'Zone 30' met alle gevolgen van dien. Ten 3° Valt op voornoemde primaire stadswegen en in die randzones, logisch en daar bovenop, een flinke toename te vrezen van het emissieprobleem (is...onvermijdelijk) – wat men immers in Gent nu eenmaal en goedbedoeld, zoekt te bestrijden.

Ten 4°, zal deze aanpak van het milieu, en dus van de volksgezondheid (ivm. pollutie!) én van de mobiliteit dan wellicht niet stuiten op een uit de hand gelopen mobiliteitscultuur en -situatie ?

Misschien biedt algehele elektrificatie van het wagenpark en aantrekkelijker P+R-parkings aan de stadsrand in combinatie met goed openbaar vervoer, een antwoord en een oplossing – dit, op respectievelijk lange en korte termijn - op de punten 2°, 3° en 4°. Doch wanneer is dat dan ?

Dit beleidsinitiatief rond de LEZ-zone waarvan het principe al op de Gentse gemeenteraad werd voorgelegd, kan moeilijk ten uitvoer gaan zonder zogeheten 'flankerende maatregelen', want deze zaak is complex. Zo zou men het vervoer met elektrische wagens (logisch) nog meer aanmoedigen. Ook praat men met De Lijn over het terugbetalen van een abonnement bij het indienen van de autoplaat. Er wordt ook gedacht aan taxicheques, aan meer autodelen, aan een tegemoetkoming gekend als 'sloopregeling' (zoals in Nederland bestaat) mits de sloop van je voertuig is bewezen. Ook neemt hier het aantal laadpalen toe van 162 nu naar 210, in 2017, enz. .

Uiteraard vergt dit heel wat informatie binnen een aangehouden sensibiliseringscampagne, best verder dan de grenzen van de Gentse stadsregio.

Weet dat ook Europa nog een hele weg heeft af te leggen binnen haar milieubeleid en dat het niet ondenkbaar is dat het eerste LEZ-gebied in Gent, korte tijd nadien wordt uitgebreid.

De beleidsopgave is ambigu waarbij men vooral moet stilstaan bij ons kostbaarste bezit: onze goede gezondheid. Want gaat dit uiteindelijk niet vóór alles en vóór 'onze vrijheid op wielen' ? Er dient dus nog heel wat te worden gesensibiliseerd vooraleer we op de Korenmarkt, gerust en veilig diep mogen ademhalen...

## WMV-HERINNERINGEN en HERHALINGEN

° A.ub. geen auto's in het Borluutpark (is verboden! tenzij vergund), evenmin tussen de bomen in de Borluutdreef omdat door het autogewicht de grond rond bomen wordt dichtgereden waardoor hemelwaters moeilijker geraken tot bij de boomwortels en, zoals werd bewezen, de bomen hierdoor uiteindelijk afsterven .

° Alle tweewielers moeten zeker trager op alle wegen waarop wordt gegaan en langswaar wordt gewoond.

° Eerstkomende WMV-werkvergadering is er op 15 november: voor publiek (met vragen of klachten) om 19u30, en voor leden om 20u. Het werkjaar wordt afgesloten met een 2<sup>de</sup> Gespreksavond in het OC.Afsnee op maandag 4 december om 20u. Vergaderdata in 2018: alvast op ma. 15/1 en ma. 19/3 in SDW, in het zaaltje bij Café 'In het Gemeentehuis'.