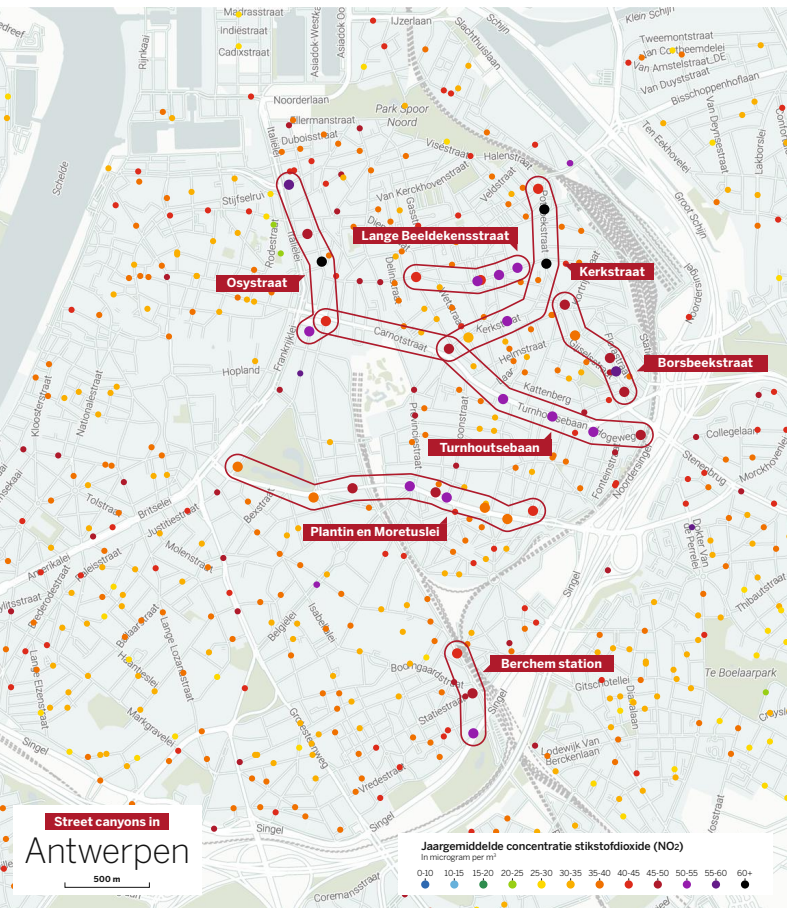


Antwerpen kleurt donkerrood, Gent herademt

In Antwerpen is de luchtkwaliteit ondermaats tot barslecht. De rode vlek steekt schril af tegen Gent, waar goede en slechte zones elkaar afwisselen. De Ring en de haven zijn voor Antwerpen een groot blok aan het been.



Het gros van de metingen in Antwerpen toont een matig tot zeer slecht resultaat. In de binnenstad zit 31,5 procent boven de Europese norm.

INE RENSON
BRUSSEL | Slaagt Antwerpen erin om zijn luchtkwaliteit even goed te verbeteren als Gent? De Antwerpse N-VA-schepenen Koen Kennis en Nabilla Ait Daoud bevorderen van wel, maar konden hun claim niet staven bij gebrek aan cijfers. Die data zijn er nu wel. Ze tonen een bloedrood Antwerpen, dat fel afsteekt tegen Gent, waar de metingen gunstiger uitvallen.

Waar situeren de problemen zich?
In de Antwerpse binnenstad vind je bijna geen straten waar de luchtkwaliteit goed is. Het gros van de metingen toont een matig tot zeer slecht resultaat. 31,5 procent zit boven de Europese norm van 40 microgram per kubieke meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$), de gemiddelde concentratie in de binnenstad zit er met 38,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ net onder.

Aders met sterk verhoogde concentraties zijn invalswegen als de Turnhoutsebaan en de Plantin en Moretuslei. Maar ook de verborgen straatcanyons springen er opnieuw uit, net als bij de meting van Curieuzeneuzen Antwerpen exact twee jaar geleden: de as Quellinstraat - Van Erborstraat - Ooystraat - Van Maerlantstraat, de Kerkstraat, de Lange Beeldekensstraat, de Borsbeekstraat, de Statiestraat en de Boomgaardstraat. De Ring vormt een harde scheidslijn: in de buitenstad bedraagt het aantal overschrijdingen van de norm 'maar' 9 procent.

Ook Gent heeft enkele hardnekkige straatcanyons. De Keizer Karelstraat, de Dampoortstraat - Steendam en de Tolluistlaan gaan in het rood. De Kleine Ring is een gordel van slechte luchtkwaliteit met uitschieters tot 72,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, wat bijna twee keer de Europese norm is. Toch heeft Gent in verhouding minder straatcanyons dan bijvoorbeeld Aalst of Brugge. In die ranking staat het maar op de zesde plaats.

Binnen en buiten de Ring liggen de NO_2 -concentraties lager dan je zou verwachten bij een stad met die omvang. De gemiddelde concentratie in de Gentse binnenstad is 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Dat is beter dan in Brugge, Aalst of Mechelen. Straten en wijken met vrij goede meetwaarden wisselen af met slechte zones - in de rand vind je die vooral terug in de uitvalswegen en enkele verborgen straatcanyons. 11 procent van de metingen in het Gentse centrum zit boven de Europese norm, in de rand zakt dat percentage naar 3,8 procent.

Wat is de impact van de Ring en de haven?

Antwerpen begint wel met een slechtere uitgangspositie, zegt professor Filip Meysman (Universiteit Antwerpen), die het onderzoek leidt. 'Een grotere stad is moeilijker te ventileren. Dat is het "pollution dome effect": hoe groter de stad, hoe moeilijker luchtverontreiniging afgevoerd wordt, waardoor die zich als een koepel boven de stad ophoopt. De Antwerpse binnenstad wordt bovendien ingekeld door een van de drukste snelwegen van Europa. Ook die emissies komen de stad binnenwaaien, net als die van de scheepvaart en de industrie in de haven. Al die factoren dragen ertoe bij dat de stedelijke achtergrond in Antwerpen (29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) beduidend hoger ligt dan die van Gent (22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Je begint in Antwerpen met andere woorden een categorie hoger in de kleurenschaal, ook als er geen auto's door je straat rijden.

Verleiden of verbieden?

Maar het verschil tussen beide steden is niet alleen daardoor te verklaren. Ook het lokale verkeer bepaalt of een bol groen dan wel rood kleurt. 'De lagere concentraties in de Gentse binnenstad stroken met het effect van een circulatieplan', zegt Filip Meysman. Metingen van de Vlaamse Milieumaat, die samen met de Vlaamse Milieumaat schappij leerden ons begin deze maand al dat de gemiddelde concentratie stikstofdioxide in de Gentse stadslucht met ongeveer een vijfde is gedaald sinds het stadsbestuur er het circulatieplan invoerde. In straten waar het verkeer geknipt werd, was de daling spectaculair, op de stadsluis was ze eerder beperkt.

Het Antwerpse bestuur wil de automobilist met openbaar vervoer, fiets- en auto-deelsystemen verleiden om zijn auto te laten staan. De invoering van de lage-emissiezone was het speerpunt van dat beleid. Schepenen Koen Kennis plaatst het nadrukkelijk tegenover het Gentse model, dat met knips het doorgaande autoverkeer onmogelijk maakt. Verleiden of verbieden: het is de inzet van twee tegenstelde politieke visies.

Heeft de lage-emissiezone gewerkt?

Kunnen we nu besluiten dat de Antwerpse aanpak niet heeft gewerkt? Er lijkt weinig verschil tussen de stippencarta van Antwerpen in 2016, en die van vandaag. 'De NO_2 -concentraties in de binnenstad zijn tussen mei 2016 en mei 2018 met ongeveer 6 procent gedaald ten opzichte van die in de



De gemiddelde concentratie in de Gentse binnenstad is 30 microgram per kubieke meter. Dat is beter dan in Brugge, Aalst of Mechelen. ©DS infografiek

buitenstad. Dat wijst toch op maatregelen die alleen impact hadden op de binnenstad, zoals de lage-emissiezone (LEZ) en het aanmoedigen van (deel)fietsen, zegt Filip Meysman. 'Het effect van de LEZ kun je met deze data niet exact berekenen. Sinds de meting van 2016 verhoort de Leien geknipt, wat een invloed heeft op de verkeersstromen. Ook was de overheersende windrichting in mei dit jaar anders dan in 2016. Straten ten westen van de Ring kunnen nu iets meer uitvallen dan toen, en omgekeerd. Een ruwe schatting is dat de LEZ verantwoordelijk is voor ongeveer de helft van de daling in de Antwerpse binnenstad.'

'Maar de luchtkwaliteit blijft er problematisch. Net omdat Antwerpen met een handicap begint, moet je fors ingrijpen om de lucht schoon te krijgen.' De lage-emissiezone heeft dus wel effect gehad, maar niet genoeg gezien de ernst van het NO_2 -probleem. Sinds de afgelopen jaren weten we dat ook recente dieselmotoren meer NO_2 uitstoten dan toegestaan. Alleen oude dieselmotoren ban-

Antwerpenaren uit de binnenstad gaan vaker te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer dan mensen uit de rand, maar hebben wel een slechtere luchtkwaliteit

'Antwerpen begint met een achterstand. Net daarom moet je fors ingrijpen en kiezen voor een lage-emissiezone én een circulatieplan'

FILIP MEYSMAN
Wetenschappelijk begeleider Curieuzeneuzen

n, zoals de LEZ doet, heeft daar minder effect op de luchtkwaliteit dan wagens simpelweg ontmoedigen om de stad in te rijden. 'De lage-emissiezone doet iets aan de uitstoot per gereden kilometer, dat kunnen we bestaande voorstellen met minder kilometers worden gereden', zegt Meysman. 'Om efficiënt te zijn, moet je beide doen. Het wagenpark moet richting stopcontact evolueren, maar nog belangrijker is dat we het aantal afgelegde autokilometers reduceren.'

Kan Antwerpen dit alleen oplossen?

De luchtkwaliteit in Antwerpen is geen probleem van de stad alleen, benadrukt Meysman. 'De emissies op de Ring en in de haven zijn vele malen hoger dan die in de binnenstad en leiden mee tot de hoge achtergrondconcentraties voor de Antwerpenaren. Je kunt het probleem in de binnenstad niet oplossen als je niets doet aan de Ring. Met een LEZ of deelfietsen heb je daarop geen vat. Daar is het aan Vlaanderen om maatregelen te treffen.'

Opvallend ook: de Antwerpenaren uit de binnenstad gaan vaker te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer dan de mensen uit de rand, maar ze hebben wel een slechtere luchtkwaliteit. Dat kunnen we bestaande voorstellen met de resultaten van Curieuzeneuzen vergelijken met die van Straatvinken, het burgeronderzoek van Ringland Academie waarbij 1.400 mensen uit de Antwerpse voerregio op 24 mei gedurende een uur het verkeer in hun straat telden. Het aandeel auto's in het verkeer bedroeg in de binnenstad 45 procent, tegenover 82 procent in de stadsluis. Maar omdat het totale verkeersvolume groter is, levert dat toch hogere concentraties op. 'Dat is de paradox van de grote stad', zegt Filip Meysman. 'De grootstadsbewoners leven duurzamer, maar worden wel blootgesteld aan hogere concentraties. Terwijl inwoners van landelijke gebieden vaak in goede luchtkwaliteit wonen, vele kilometers rijden naar hun werk, dagelijks aanschuiven in de file richting stad, en daar bijdragen aan de luchtvervuiling.'