

Vraag nr. 957  
van 11 september 2008  
van JOKE SCHAUVLIEGE

---

*Luchtkwaliteit langs gewestwegen - Boomaanplantingen*

In Nederland loopt momenteel een proefproject met bomenrijen langs de autosnelweg A50 tussen Arnhem en Nijmegen. Bedoeling is om het effect van groen op de luchtkwaliteit te meten.

Er zijn drie proefpercelen : een stuk grond beplant met grove dennen, een stuk met zilverlinden en een perceel zonder beplanting. Loofbomen nemen met hun bladeren vuile gassen en stofdeeltjes uit de lucht op. Aan het plakkerige oppervlak van dennen blijft veel fijn stof kleven. Bij regen spoelen de meeste roetdeeltjes eraf en worden volgens de Nederlandse onderzoekers in de grond afgebroken. De tweehonderd bomen zijn in driehoeksverband geplant, zodat het geen muur wordt waar de wind omheen wervelt. Struiken laurierkers moeten verhinderen dat de wind onderdoor trekt. De apparatuur meet microgrammen fijn stof, stikstofmonoxide, stikstofdioxide en ozon, op verschillende hoogtes. De onderzoekers meten uur na uur de snelheid van wind en verkeer, noteren het soort auto's dat passeert en het type weer.

1. Wordt het Nederlands onderzoek vanuit Vlaanderen gevolgd? Zo ja, door welke instantie? Lopen er soortgelijke proefprojecten elders in het buitenland?
2. Zullen de resultaten van het Nederlands onderzoek volgens de minister ook bruikbaar zijn in Vlaanderen? Is de minister van plan om ook in Vlaanderen dergelijk praktijkonderzoek te laten uitvoeren of gebeurt dit al? Door wie?
3. Is het volgens de minister nuttig om ook langs gewestwegen de invloed van bomenrijen op de luchtkwaliteit te onderzoeken?
4. Indien het Nederlands proefproject tot positieve resultaten leidt, zal de minister haar beleid dan daaraan aanpassen? Zo ja, op welke manier? Zal het actieplan fijn stof dan bijgestuurd worden?
5. Is het stimuleren van eigenaars van gronden gelegen langs snelwegen om bomen aan te planten een denkpiste? Op welke manier kan dit volgens de minister dan gebeuren?

**ANTWOORD MAART 2009**

op vraag nr. 957 van 11 september 2008

van **JOKE SCHAUVLIEGE**

---

1. Het Nederlandse onderzoek waarover u spreekt is inderdaad bekend bij mijn administratie, namelijk bij de Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie.

Onderzoek over de invloed van groenbeplanting op de luchtkwaliteit vindt vooral plaats in het Verenigd Koninkrijk, Nederland, Duitsland, Japan en de Verenigde Staten. Zo werd bijvoorbeeld in Duitsland een proef gedaan met gevelbegroeiing op een gebouw langs een sterk bereden binnenstadstraat in Düsseldorf-Friederichstadt. Verschillende onderzoeken tonen inderdaad aan dat vegetatie in staat is om de luchtvervuiling te doen afnemen. Dit concept wordt wereldwijd meer en meer toegepast in de ontwikkeling van groene buffers rond pollutiebronnen, de zogenaamde 'greenbelts'.

2. De resultaten van het Nederlandse onderzoek zullen zeker interessant zijn voor Vlaanderen. Momenteel wordt deze thematiek in Vlaanderen reeds onderzocht door VITO. VITO ontwikkelde een model om de impact van groen op de luchtkwaliteit te modelleren.

Tevens heb ik weet van het Euregioproject 'Euregionale aanpak vermindering van fijn stof met groen' waarbij de steden Duisburg, Venlo, Nijmegen, Krefeld samen met het Bureau Ecologie en Landbouw Wageningen zochten naar kennis over de toepassing van groen ter verbetering van de luchtkwaliteit, veel ervaringen uitwisselden én elke stad zelf een concreet project uitvoerde. Momenteel stelt dit Nederlands bureau een nieuw Euregio-projectvoorstel voor. Zij zochten de voorbije maanden partnersteden voor dit nieuwe project met beoogde werktitel 'Toepassing functioneel groen: luchtgroen, klimaatgroen en sociaal groen'. De steden Breda, Tilburg, Gent, Roeselare, Maastricht, Roosendaal en Leuven sloten zich aan bij het project. Het project onderzoekt de voordelen en grenzen van functioneel groen en er wordt gewerkt naar verschillende uitvoerplaatsen in de steden. Het onderzoekt de mate waarin en de plaatsen waar 'functioneel groen' voor de verbetering van luchtkwaliteit, het binnenstedelijke klimaat en de sociale functies kan ingezet worden. Er wordt aangestuurd op daadwerkelijk voor burgers waarneembare verbeteringen van luchtkwaliteit, geluidskwaliteit en of klimaatkwaliteit (bescherming tegen instraling en hitte, energiewinst, wateropvang).

De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) diende, via de stad Antwerpen, een voorstel in voor deelname aan het nieuwe Euregioproject 'Toepassing functioneel groen: luchtgroen, klimaatgroen en sociaal groen', project waarvoor ik ook namens het Agentschap Wegen en Verkeer principieel in toestemde.

3. Ja, het is inderdaad nuttig om de invloed van functioneel groen langs gewestwegen op de luchtkwaliteit te onderzoeken. De studie die in opdracht van de Vlaamse Regering weldra zal uitgevoerd worden inzake de Oosterweelverbinding zal het effect van groene bufferzones specifiek onderzoeken. En in het kader van het programma Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek Leefmilieu 2008 wordt momenteel een studie voorbereid die ruimtelijke maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren op een generieke manier zal bestuderen. Ook in deze studie zal het effect van functioneel groen opgenomen worden.

4. Als de vermelde onderzoeksprojecten tot positieve resultaten leiden, zal ik hiermee zeker rekening houden. Het actieplan fijn stof is geen statisch plan. Nieuwe inzichten en evoluties zullen in mijn beleid zichtbaar zijn. De manier waarop is uiteraard afhankelijk van de resultaten. Een belangrijke mogelijkheid is alvast om bij aanleg van nieuwe wegen in de ontwerpfase maatregelen zoals functioneel groen te laten meenemen en in de MER-procedure de milieu-effecten te laten onderzoeken zodat bv. ook in de bouwvergunning als maatregel kunnen opgenomen worden.

Ik moet hierbij ook opmerken dat er geen kant-en-klaar recept bestaat voor het ontwerpen van groene buffers, gezien dit voor een deel afhankelijk is van factoren die moeilijk beïnvloed kunnen worden, zoals meteorologie, beschikbaarheid van land en de eigenschappen van de vervuilingbron (aard pollutanten, schouwhoogte, sterkte bron). Bovendien moet ook rekening gehouden worden met het gevoerde en/of geplande bermbeheer. Basisprincipes daarbij zijn het gebruik van streekeigen beplanting, landschappelijke inpassing en variatie in aanplant. Dit betekent dat voor iedere locatie maatwerk vereist is waarvoor met alle betrokken moet worden samengewerkt, maar de principes zijn hetzelfde. Vaak is plaatsgebrek een beperkende factor waarmee rekening moet worden gehouden in de ontwerpfase. Ook het noodzakelijk beheer nadien is een factor om rekening mee te houden. Dat gebeurt het best via het natuurtechnisch bermbeheersplan.

5. Een mogelijke piste is inderdaad om eigenaars te stimuleren om op hun gronden gelegen langs snelwegen bomen aan te planten. Het is in deze fase echter nog te vroeg om hierover concrete voorstellen te formuleren.