

Nieuwsbrief # 2 / Juli-oktober 2014



1. Inleiding door de coördinator

Beste lezer,

Welkom bij de tweede nieuwsbrief van SEFIRA! Sinds de laatste nieuwsbrief in januari 2014 zetten we belangrijke stappen vooruit om onze doelstellingen te realiseren. In het bijzonder legden we de basis voor een erg innovatieve benadering om individueel gedrag en individuele keuzes te begrijpen aan de hand van 'Discrete Choice Models' die we gebruiken om de resultaten van keuze-experimenten te analyseren.

Deliverables 4.1 en 4.2, die enkele weken geleden werden gepubliceerd, zijn gebaseerd op onderzoek naar de complexe wijzen waarop dit soort gesofisticeerde modellen gebruikt kunnen worden in gedragsonderzoek. Wij zijn ervan overtuigd dat het gebruik van deze modellen nieuwe onderzoekspistes zal openen en het debat zal stimuleren over de aanvaardbaarheid van beleid. We kijken ernaar uit om de eerste resultaten met u te kunnen delen in 2015, wanneer we de compatibiliteit ervan zullen nagaan met bestaande 'Integrated Assessment Models'.

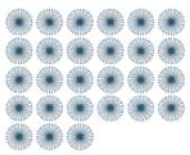
Momenteel zijn we bezig met het finaliseren van een review van de stand van zaken van het Europese, nationale en lokale luchtkwaliteitsbeleid. Het resultaat zal binnenkort beschikbaar zijn. Interviews, focusgroepen en documentanalyses uitgevoerd in Milaan (Italië), Warschau (Polen), Antwerpen (België) en Malmö (Zweden) onder leiding van onze Belgische partner zullen de belangrijkste inspiratiebron vormen. Cruciaal blijkt de noodzaak te zijn om een scherp bewustzijn te ontwikkelen van de complexiteit van de milieu-uitdagingen die voor ons liggen. Een kleine stap in die richting is ook de inspanning die we deden om een interdisciplinaire gemeenschappelijke conceptenlijst voor te bereiden. De Externe Adviesraad, die recent werd opgericht, maakt dat het project zal kunnen bogen op de waardevolle expertise van André Zuber van DG Environment van de Europese Commissie, Maria Luisa Volta, een ingenieur gespecialiseerd in luchtkwaliteitsmodellen en met een brede ervaring inzake het leiden van Europese onderzoeksprojecten aan de Universiteit van Brescia, en Luigi Pellizzoni, milieusocioloog aan de Universiteit van Trieste en lid van het Uitvoerend Comité van de European Sociological Association.

Naast de opsomming van deze verwezenlijkingen, beslisten we elke nieuwsbrief te wijden aan een thematische focus. In deze tweede nieuwsbrief vindt u een verslag van de eerste nationale stakeholdermeeting, die plaats vond in Antwerpen op 2 oktober. Het was de eerste van een reeks bijeenkomsten die georganiseerd zullen worden door SEFIRA-partners in Milaan, Warschau, Londen en Malmö gedurende de komende zes maanden.

We hopen dat onze inspanningen stof tot nadenken zullen opleveren, en zullen aansporen tot actie voor een betere luchtkwaliteit.

Yuri Kazepov

www.sefira-project.eu



2. Case study Antwerpen (door Anneleen Kenis en Maarten Loopmans, KU Leuven)

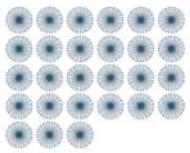
2.1. Tweede Algemene Vergadering en eerste stakeholdermeeting in Antwerpen (België)

Van 1 tot 3 oktober 2014 vond in Antwerpen de tweede Algemene Vergadering plaats van SEFIRA, in combinatie met de eerste nationale stakeholdermeeting. Die combinatie maakte het mogelijk om de stakeholdermeeting om te turnen tot een groots evenement rond luchtkwaliteit, gericht op uitwisseling tussen nationale, regionale en lokale stakeholders, naast internationale experts. Het slotstuk van de stakeholdermeeting was een avond met publiekslezingen over verkeer en luchtvervuiling, met uiteenzettingen door SEFIRA onderzoekers. Daarbij werd SEFIRA ook bij een breder publiek gelanceerd in België (zie figuur 1). De lezingenavond was georganiseerd samen met StRaten-generaal en Ademloos, twee basisbewegingen uit Antwerpen, als onderdeel van hun Hortalezingenreeks, die een belangrijk forum biedt voor de verspreiding van informatie inzake luchtkwaliteit. Ter gelegenheid van de 15de Hortalezing kregen onderzoekers van SEFIRA de gelegenheid om te spreken voor een publiek van meer dan 300 burgers en vertegenwoordigers van stakeholders in de prachtige Hortazaal in Antwerpen. Ze kwamen ook ruim aan bod in regionale media en op sociale netwerken.

Aangezien Antwerpen, naast Milaan, Malmö en Warschau, geselecteerd is als één van de vier cases die door SEFIRA onderzocht worden, kwam dit evenement erg gelegen: het bood ons toegang tot een brede waaier aan relevante actoren in het debat rond luchtkwaliteit. De formele en informele uitwisseling met deze actoren leverde ons tal van inzichten op die erg waardevol zijn voor het onderzoeksproces, en triangulatie mogelijk maken met data uit documentanalyse, interviews met belangrijke stakeholders en focusgroepen met inwoners van Antwerpen en de omliggende regio.



Figura 1. Foto's van de stakeholdermeeting en de Hortalezing



2.2. De casus Antwerpen

Het doel van de casestudies is om diepgaand inzicht te verwerven in de processen waarbij Europese wetgeving en Europees beleid worden vertaald op het nationale, regionale en lokale niveau, en in de manier waarop burgers zich tot dat luchtkwaliteitsbeleid verhouden. De Antwerpse casus laat zien dat de betrokkenheid van burgers niet enkel (of op de eerste plaats) individuele gedragsverandering behelst. Daarnaast, of nog belangrijker, participeren burgers ook actief in de ontwikkeling van beleid met het oog op de implementatie van Europese wetgeving op nationaal, regionaal en lokaal vlak.

Antwerpen scoort erg slecht op het vlak van luchtvervuiling (zie figuur 2). De dagelijkse grenswaarde voor PM10 en de jaargrenswaarde voor NO2 worden regelmatig overschreden. Maar ook de concentratie van PM2.5 ligt veel hoger dan het Europees gemiddelde.

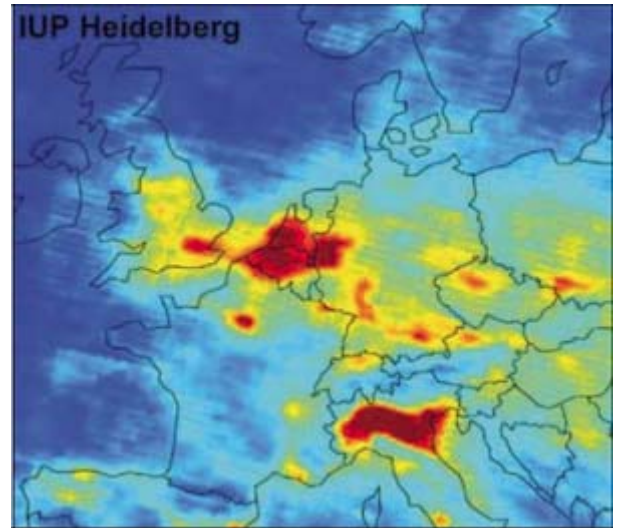


Figura 2. Kaart van Europa met situering van de stad Antwerpen

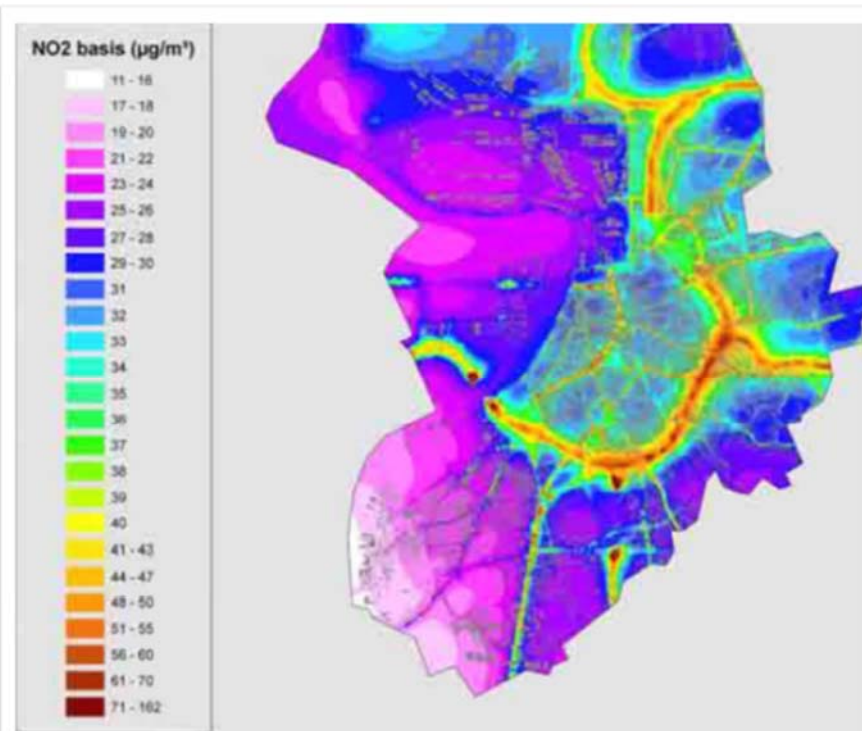
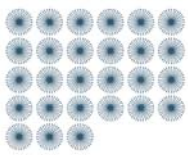


Figura 3. Kaart die een indicatie geeft van de blootstelling van burgers aan luchtvervuiling ten gevolge van autowegen

Het gevolg is dat Antwerpse burgers geconfronteerd worden met ernstige gezondheidsproblemen en een aanzienlijk gedaalde levensverwachting. Die hoge vervuilingsniveaus zijn te wijten aan de verkeersintensiteit in de stad zelf, maar ook aan de aanwezigheid van de haven van Antwerpen, een regio met veel industrie en daarmee gepaard gaande verkeersstromen.

De historische locatie van de weginfrastructuur in de stad versterkt de negatieve gezondheidseffecten van luchtvervuiling. De Antwerpse ring concentreert zowel lokaal als doorgaand verkeer, met gemiddeld 300.000 voertuigen per dag, en loopt doorheen de meest dichtbevolkte zones van de stad. De bevolkingsdichtheid nabij de ring piekt rond de 11.000 inwoners per vierkante



kilometer. 35.000 mensen leven binnen een straal van 1500 meter rond de ring (zie figuur 3). Het Antwerpse debat over het (gebrek aan) luchtkwaliteitsbeleid kwam ongeveer tien jaar geleden op gang, toen plannen publiek werden gemaakt om de ring uit te breiden. Dit debat is bijzonder belangrijk voor wie de dynamiek van bewustwording wil begrijpen rond luchtkwaliteitsthema's, zowel op het niveau van de (lokale en regionale) politiek als op het niveau van individuele burgers. De strijd rond de ring zette luchtkwaliteit hoog op de politieke agenda, en dat niet enkel in Antwerpen, maar ook in Vlaanderen en België. Het creëerde een breed verspreid bewustzijn rond luchtkwaliteit onder burgers in heel het land, en stimuleerde gelijkaardige bewegingen in nabijgelegen steden zoals Gent en Brussel.

In mei 2000 besliste de Vlaamse regering om de Antwerpse ring uit te breiden via een derde kruising van de Schelde: de zogenaamde Oosterweelverbinding. In 2005, toen de plannen publiek werden gemaakt, werd duidelijk dat deze verbinding dichtbij het 'Eilandje' zou gelegd worden, een groot stadsontwikkelingsgebied, en voor een blijvende hoge verkeersintensiteit zou zorgen op de bestaande ringweg (zie figuur 4). De basisbewegingen StRaten-Generaal en Ademloos engageerden zich om een breder publiek hiervan bewust te maken en kennis te delen over de problematiek, terwijl ze eisten dat andere locaties zouden gekozen worden voor weginfrastructuur en/of dat geopteerd zou worden voor alternatieve vormen van mobiliteit. Door beroep te doen op nationale en internationale experts introduceerden ze nieuwe argumenten in het debat. Vooral de participatie van medische experts zorgde dat het thema van luchtkwaliteit en lawaaivervuiling hoog op de politieke agenda kwam te staan. Door systematisch wetenschappelijke kennis over luchtvervuiling en mobiliteit te populariseren, waren de bewegingen in staat om het debat op een hoog niveau te tillen en een goedgeïnformeerd publiek te creëren op lokaal, maar ook op nationaal niveau.

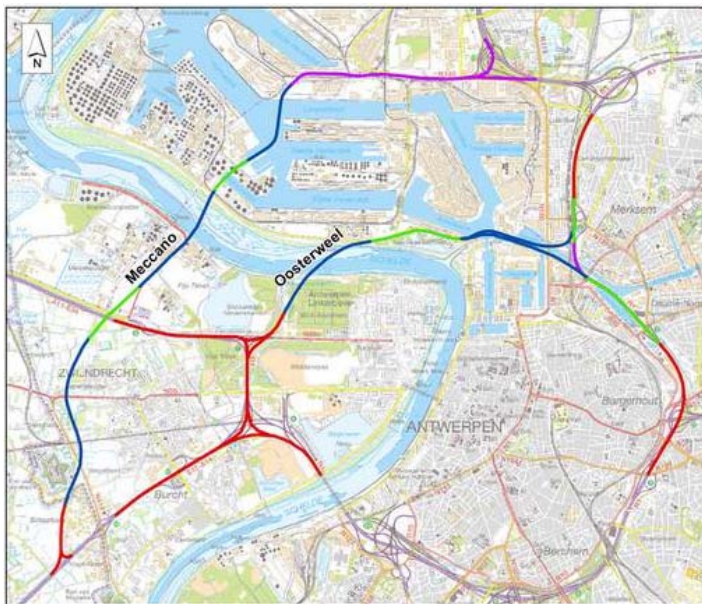
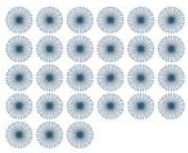


Figura 4. Kaart van de snelwegen in Antwerpen, inclusief de geplande Oosterweelverbinding en het alternatieve Meccano-tracé

De geschiedenis van dit proces is fascinerend en complex, maar één element is van bijzonder belang voor het SEFIRA-project: in de eisen die ze stellen, verwijzen bewegingen steeds vaker naar Europese wetgeving om nationale, regionale en lokale overheden aan te klagen. Ze stellen beslissingen van regionale of lokale overheden in vraag en eisen strengere maatregelen in naam van luchtkwaliteitsstandaarden op Europees vlak. De Antwerpse casus laat zien dat de vertaling van Europese richtlijnen rond luchtkwaliteit naar lagere beleidsniveaus geen lineair proces is. De manier waarop de verschillende beleidsniveaus interageren is erg complex en fascinerend, en vergt een gedetailleerde analyse van de politieke dynamiek op en tussen de verschillende niveaus.



Links and resources (specifiek voor de Antwerpse situatie)

Over luchtkwaliteit in Antwerpen:

- Actieplan fijn stof en NO₂ in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen (2014 – 2018) <http://www.lne.be/themas/luchtverontreiniging/nieuwactieplanantwerpen-2014-2018-goedgekeurd.pdf>
- EEA (2013). Air Implementation Pilot. Lessons learnt from the implementation of air quality legislation at urban level. Luxembourg, European Environment Agency.
- Stranger, M., Potgieter-Vermaak, S. S., & Van Grieken, R. (2008). Characterization of indoor air quality in primary schools in Antwerp, Belgium. *Indoor air*, 18(6), 454-463.

Over het Antwerpse debat over luchtkwaliteit:

- <http://forabetterworld.net/projects/clean-air-flanders>
- <http://www.ademloos.be/>
- <http://stratengeneraal.wordpress.com/>
- Loopmans, M. (2014). David tegen Lange Wapper. *Agora*, 30 (3), 16-19. See also http://www.agora-magazine.nl/wp-content/uploads/2014/06/2014-3_Thema_Loopmans.pdf
- Claeys, M. (2013). *Stilstand. Het Oosterweeldossier*. Leuven: Van Halewyck.