

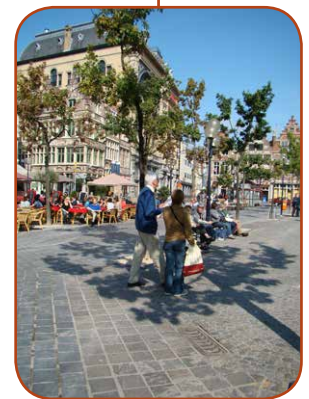


# inzicht

nummer 17 - oktober 2014

## Duurzaam op weg GREEN CAPITAL AWARD: LESSEN VAN WINNAARS

Vlak voor de zomer werd de Europese groene hoofdstad van 2016 bekendgemaakt. Twaalf steden met meer dan 100.000 inwoners uit 11 Europese landen stelden zich kandidaat voor deze titel. Voor de grote finale bleef een shortlist van vijf steden over: Essen, Ljubljana, Nijmegen, Oslo en Umeå. Daarvan werd Ljubljana verkozen tot Green Capital 2016. Het klinkt in elk geval erg mooi, 'groene hoofdstad van Europa'. Maar wat betekent het voor de inwoners? En vooral: kunnen wij er zelf iets van opsteken?



### European Green Capital Award

De **Green Capital Award** is een jaarlijkse uitreiking die sinds 2010 Europese steden belooft voor geleverde inspanningen en ambitieuze doelen om een beter stadsmilieu te creëren waarin wonen en werken aangenaam is. Het is als het ware een zoektocht naar de meest duurzame stad van Europa.

Dit jaar heeft **de Sloveense hoofdstad Ljubljana** de Award 2016 gewonnen. Dat betekent dat volgens de jury zij op Europees vlak de meeste inspanningen levert voor een beter milieu. Dat men midden 2014 al een Award voor 2016 uitreikt, toch een sprong van anderhalf jaar, wijst misschien op het gegeven dat het gaat over de **combinatie van aanwezige resultaten én inspanningen die over een aantal jaar bijkomende resultaten moeten opleveren**.

Vlaamse noch Belgische steden hebben tot op heden de hoofdvogel geschoten maar voor de Award 2015 was **Brussel** wél bij de finalisten, samen met de winnaar van dit jaar, Ljubljana dus. De aanhouder wint blijkbaar. Zit Brussel dan dicht bij de trofee? Ervaren we dat zelf wanneer we in Brussel zijn? Komen de winnaars van de titel van 'meest duurzame' Europese stad ook echt in de buurt van een duurzame stad? Of gaat het eerder over de primus zijn in een slecht presterende groep? De afgelopen winnaars blijken toch heel wat inspiratie te kunnen bieden.



Ljubljana Centrum – Ecologische Zone Ciril-Metodov plein-voor en na. Foto: Miha Fras

## Europese Groene Hoofdstad 2015

Vorig jaar werd **Bristol**, uit het in het zuidwesten van Engeland, verkozen tot Europese Groene Hoofdstad 2015. Wat zit er achter deze nu eigenlijk titel verrat? Wel, Bristol hééft miljoenen Euro's gepompt in het duurzaam maken van de stad. En ze doet het nog steeds. Met ondertussen ruim 440.000 inwoners is Bristol de 8ste grootste stad van het Verenigd Koninkrijk, en redelijk vergelijkbaar met Antwerpen dus (circa 500.000 inwoners). De Engelse stad **investeert sinds 2005** een bedrag van 500 miljoen euro tot 2015 aan **transportverbeteringen** en **daarnaast** nog eens 300 miljoen euro tot 2020 voor energie-efficiëntie en hernieuwbare energie. Je mag dan ook gerust stellen dat het gemakkelijker is om deze award te winnen als je er veel geld tegenaan gooit. Maar medefinalisten in 2013, zoals Brussel met 1 miljoen inwoners en Glasgow met 600.000 inwoners, naar veronderstelling toch minstens even kapitaalkrachtig, waren niet in staat de titel binnen te halen. Nochtans doet Brussel zeker goed haar best, met o.a. het implementeren van passief als **bouw norm** vanaf 2015. Dit heeft in Brussel een enorme reductie aan energieverbruik en CO<sub>2</sub> uitstoot in de toekomst tot gevolg. Toch was het niet genoeg om Bristol te verslaan.

### Modal split

Aan de bouwnormen zal het dus waarschijnlijk niet gelegen hebben en ook Brussel investeert net als Bristol in hernieuwbare energie en betere afvalverwerking. Maar de **investeringen in het transport** voor een half miljard zitten er misschien voor iets tussen. De jury vond de geleverde inspanningen van Brussel op korte tijd erg goed, maar de inspanningen op vlak van mobiliteit en luchtkwaliteit waren **volgens die jury** niet genoeg ontwikkeld. Mobiliteit, dat is natuurlijk wat ons interesseert...

Al sinds 2005 daalt de CO<sub>2</sub> uitstoot in Bristol, ondanks de groei van de economie. Volgens de Europese Commissie is Bristol de groenste stad van Engeland en heeft het **een goede luchtkwaliteit**. Laat dat laatste nu waarschijnlijk een van de dingen zijn die Brussel en bijvoorbeeld ook Antwerpen niet hebben: schone lucht. Niet dat Brussel en Antwerpen daar autonoom over kunnen beslissen, want het is de o.m. de Vlaamse overheid die de keuzes moet maken over de verbreding van de Brusselse ring, het toekennen van milieuvergunningen aan grootse winkelcomplexen en het al dan niet overkappen van extra stukken Antwerpse ring. En dan hebben we het nog niet over de federale overheid die de uitstoot van fijn stof blijft stimuleren door het bevoordelen van dieselmotoren op allerlei vlakken.

Daar sta je dan als hoofdstad van Europa, met plannen om de CO<sub>2</sub> uitstoot per hoofd te **vermindern met 40% tegen 2025** als je er zelf amper impact op hebt. Nochtans zouden Brussel of Antwerpen binnen hun stedelijk gebied een vorm van rekeningrijden kunnen invoeren om op korte en lange termijn de luchtvervuiling terug te dringen. De techniek heeft zich bijvoorbeeld al bewezen in **Stockholm, de eerste Green Award winnaar in 2010**. Het effect van deze maatregel op de luchtkwaliteit blijkt net als in Londen en Milaan verbijsterend positief. Daarnaast gaat was er ook een immense verbetering van de verkeersdoorstroming. De voortrekkers



Stadsbesturen in heel Europa voeren in hun beleid steeds meer acties om de leefbaarheid van de steden te vergroten. **Betere mobiliteit, betere luchtkwaliteit en beter groen worden als speerpunten gebruikt in een langetermijnvisie**. En jawel, voor deze langetermijnvisie wordt er gekeken hoe de European Green Capitals en de finalisten het doen. Zij zijn de voortrekkers, de bakens, de weg om naar te streven. Naar hen kan je kijken om te weten welke investeringen helpen om een duurzamere stad te worden.

Ook in Vlaanderen groeien de steden met klimaatneutrale ambities als paddenstoelen uit de grond. Maar er zijn ook de klimaatneutrale provincies met de gemeenten in hun zog. Probeer als gemeente maar eens te ontbreken op het lijstje van gemeenten die in je provincie een convenant klimaatneutraal ondertekenden. Je gemeente zal (terecht) als een paria beschouwd worden.

De Europese Green Capital wordt beloond met een titel. En toch wordt daar iedereen beter van. Door investeringen in de groene economie van Bristol groeide die in 2012 met 4,7%. Met deze titel erbij zal die stijging enkel vergroten, met extra jobs tot gevolg. Daarnaast zorgt het groene imago voor meer toeristen en citytrippers, wat een duidelijk impuls is voor de economie.

Er werd in Bristol in 2011 ongeveer **vier keer** meer gefietst dan het gemiddelde in het Verenigd Koninkrijk. En jawel, ook Bristol ondertekende in 2009 een Burgemeestersconvenant<sup>1</sup> met als doelstelling het reduceren van energieverbruik met 30% (waarvan 16% al bereikt) en de CO<sub>2</sub> uitstoot met 40% sinds 2005 tegen 2020.

Zoals eerder vermeld, werkt het aanstekelijk. Klimaatneutraal bijvoorbeeld is redelijk ambitieus en vergt grote financiële investeringen. Maar als steeds meer mensen er naar streven en steeds meer besturen er op inzetten, zou er dan misschien toch een voordeel aan zijn, zowel op ecologisch als op economisch vlak?

De gezondheid van de stadbewoners gaat er sterk op vooruit, vooral door een betere luchtkwaliteit. Dit kan vooral door het bannen van CO<sub>2</sub> uitstoot en fijn stof uit auto's en huishoudelijke verwarming. En ook de stadsgebruiker zal er wel bij varen. Onder druk van de normen die de steden opleggen, zullen ook zij waarschijnlijk hun gedrag aanpassen. Maar in ruil daarvoor zullen ze ook aangenamer kunnen vertoeven in de stad.

<sup>1</sup> Het Burgemeestersconvenant is de reguliere Europese beweging met deelname van lokale en regionale overheden die vrijwillig toezeggen de energie-efficiëntie en het gebruik van duurzame energiebronnen op hun grondgebied te verhogen. Door hun verbintenis beogen de ondertekenaars van het Convenant om de 20% CO<sub>2</sub> reductiedoelstelling van de Europese Unie tegen 2020 te behalen en te overtreffen.



## Lokale economie

Handelaars in de stad vrezen vaak klanten te verliezen en daar aan gekoppeld ook inkomen door maatregelen die het autoverkeer en parkeermogelijkheden beperken. Het voorbeeld van Bristol toont blijkbaar het tegendeel aan.

Ook in Leuven bijvoorbeeld verhuizen opvallend veel handelszaken van de Bondgenotenlaan, waar wel gereden mag worden, naar de Diestsestraat, die een voetgangerszone is en beperkt in de tijd toegelaten voor fietsers. Daar zijn nog geen detailstudies over bekend.

Autoverkeer en parkeerplaatsen voor de deur vinden handelaars vaak wenselijk, maar de realiteit is complexer. In **Oslo, Noorwegen** experimenteerde men bijvoorbeeld om tijdens het weekend parkeren gratis te maken, om zo meer shoppers aan te trekken. In plaats daarvan bleken minder mensen langer te parkeren (een aantal daarvan waren de winkeliers zelf). De bezettingsgraad steeg tot bijna 100%, parkeerduur met 30% en de omzet verminderde omdat het moeilijker was voor mensen om een parkeerplek te vinden. Gratis parkeren werd dan ook weer afgeschaft.

Toen enkele jaren geleden de **uitbreiding van de autoluwe binnenstad** in Mechelen op til was (in 2011), hingen bij heel wat winkeliers zwarte vlaggen op de Bruul als protest. Dat ging gepaard met petitie tegen deze uitbreiding. Anderhalf jaar na de effectieve uitbreiding bleek **bij evaluatie** in 2013 dat het verkeer op veel plaatsen in de binnenstad afgenomen of gestagneerd was. De verkeersstop aan de IJzerenleen zorgde voor bijvoorbeeld voor 70 % minder sluipverkeer doorheen dit hart van de stad. Sluipverkeer, dat is verkeer waar een winkelier ook niets aan heeft natuurlijk. Zowel de randparkings als de centroparkings kenden nog steeds een hoge bezettingsgraad. Er werd dus niet minder naar Mechelen gereden. Bovendien werden er passantentellingen gedaan. Dat zijn de potentiële klanten voor winkeliers. In oktober 2012 telde men op de Bruul 50.000 méér bezoekers dan in oktober 2010. De Bruul had dus duidelijk aan attractiviteit gewonnen, terwijl deze belangrijkste winkelstraat zich ook in de autoluwe zone bevindt...

## Groene domeinen en mobiliteit

De nieuwste winnaar is dus Ljubljana. Op basis waarvan komt men tot deze beslissing? De jury die de prestigieuze prijs toekent aan de shortlist van kandidaat steden, houdt rekening met twaalf domeinen, met name aanpak van klimaatverandering, lokaal transport, stedelijke groene zones en duurzaam landgebruik, natuur en biodiversiteit, luchtkwaliteit, geluidsoverlast, afvalproductie en afval beheer, water beheer, afvalwaterbehandeling, eco-innovatie en duurzame tewerkstelling, energieprestatie en geïntegreerd milieubeheer.

De jury die de vijf steden op de shortlist uitgebreid interviewde, **gaf aan dat ze erg onder de indruk was** van de implementatie van het de duurzaamheidsstrategie in visie 2025 van Ljubljana, met vier belangrijke programma's: Milieubeschermingsplan, Duurzaam Mobiliteitsplan, Duurzaam Energie Actieplan en Electromobiliteitsstrategie. Opvallend is dat **twee van de vier vernoemde acties met mobiliteit te maken hebben**.

Naast de noemenswaardige vermelding in één zin van het groene aanbestedingsbeleid van de stad, wordt in het persbericht enkel het transport in Ljubljana als noemenswaardig besproken met een volledige alinea. Dat is niet onlogisch. Er wordt rekening gehouden met twaalf domeinen, maar mobiliteit heeft een rechtstreekse invloed op verschillende: de aanpak van klimaatverandering, lokaal transport, stedelijke groene zones en duurzaam landgebruik, luchtkwaliteit, geluidsoverlast, waterbeheer en duurzame tewerkstelling. Dit zijn niet minder dan zeven van de twaalf criteria.



**Het stedelijke transport aanpakken lijkt een belangrijke factor tot succes om de award te kunnen winnen.** Maar ruimer gezien: een efficiënte manier om te werken aan een duurzame of zogeheten groene stad impliceert dus ook werk maken van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Laat ons even bekijken wat de afgelopen winnaars zoal deden wat dat betreft:

**Stockholm 2010:** voerde in 2007 cordontaks in voor toegang tot de stad met gemotoriseerde voertuigen. Dit alleen leverde een reductie in aantal voertuigen en CO<sub>2</sub> uitstoot van **10 à 15%** op. Daarnaast opende het in 2010 een nieuwe tramlijn.

**Hamburg 2011:** heeft een excellent openbaar vervoer met toegang binnen de 300 meter voor elke inwoner. Vooral de U en S Bahn zorgen voor snelle verplaatsingen. Dit netwerk wordt aangevuld met busdiensten. Samen zijn er 35 publieke openbare vervoersaanbieders. Daarnaast zijn er erg veel inwoners die fietsen.

**Victoria-Gasteiz 2012:** slechts 28,3% van de verplaatsingen gebeurt met de wagen. 18 buslijnen werden omgevormd tot twee tramlijnen en 9 buslijnen. Meer dan 50% van de verplaatsingen gebeuren **te voet**.

**Nantes 2013:** de eerste Franse stad om in 1985 opnieuw een elektrische tram in te voeren. Ondertussen zijn er drie grote tramlijnen in Nantes. Openbaar vervoer en fietsen worden gepromoot en stadsplanning opgemaakt om autoverplaatsingen af te raden.

**Kopenhagen 2014:** ambieert om verplaatsingen naar werk of school **tegen 2015** voor 50% i.p.v. 36% met te fiets te laten gebeuren, zorgen dat 80% van de fietsende Kopenhagers zich veilig in het verkeer voelt en het aantal ernstig gewonde fietsers in vergelijking met 2005 halveren. Kopenhagen opende in 2002 en 2007 nieuwe metrolijnen die zonder bestuurder 24 op 24 rijden. In 2018 moet de nieuwe ringrijnmetro klaar zijn. Aangevuld met de buslijnen vormen deze een nauw openbaarvervoersnet.

**Bristol 2015:** overtuigde de jury met haar toekomstig transportplan, de beste luchtkwaliteit van een stad in Groot-Brittannië en het verdubbelen van het aantal fietsers.

## Alle dagen vakantiegevoel

Welk voordeel haalt de inwoner van een Green Capital uit al die miljoenen geïnvesteerd belastinggeld? Door een **verschuiving van harde naar zachte mobiliteit** zien we in eerste instantie meer groen in de stad. Vaak wordt de infrastructuur na een proefopstelling structureel aangepakt. Dit wil zeggen dat de rijweg vaak wordt heringericht. Aangezien zachte vervoermodi minder ruimte innemen, komt er op deze manier vaak ruimte vrij voor terrassen, groen, speelruimte en dergelijke. Op deze manier wordt **de stad opnieuw meer een leefruimte** waar het erg aangenaam vertoeven is: een stad voor mensen in plaats van een stad voor auto's. Zo'n vernieuwde visie omhelzen en uitvoeren, dát is wellicht de kern van wat de winnaars delen. De award is een teken naar de buitenwereld, maar de inspanningen en verwezenlijking van de stad zorgen voor een aangepaste leefwereld van de bewoners en bezoekers.



Als we in de zomer op vakantie gaan, houden we er van om rustig te kuieren. Bijvoorbeeld in een historische Franse of Spaanse stad, waar liefst zo weinig mogelijk auto's rijden en met een gezellig marktje waar streekproducten verkocht worden. Thuis gaan we liefst naar het groot warenhuis en parkeren ons dan in de rij naast de andere auto's. Het is uiteraard wat kort door de bocht om te streven naar een nostalgisch marktgevoel voor onze steden om al de inkopen te doen. Daar staat tegenover dat buurtwinkels bij ons vaak verdwenen zijn en we soms (moeten) vluchten naar kunstmatige winkeldorpen. De **leefbare, bereikbare en groene binnenstad** biedt een ideale mix van efficiëntie en sfeer, waarbinnen wonen en ontmoeten centraler staan dan verplaatsen dan parkeren.

Om dat te realiseren is er een samenwerking nodig tussen overheid en burger om van je eigen stad of gemeente een vakantiestad te maken, en dit het hele jaar door.

Niet iedereen kan Green Capital in 2017 worden, maar iedereen kan gebaat zijn door het centraal stellen van verkeersleefbaarheid als centraal aspect in het mobiliteitsbeleid zie ook **Dossier Verkeersleefbaarheid**! En in ruimere zin door **mobiliteit te zien als een horizontaal thema dat invloed heeft op een enorm aantal aspecten** van een duurzame stad of gemeente. Dat gezegd zijnde, de procedure voor **kandidaten voor de Green Capital Award 2017** staat open tot 20 Oktober 2014. Benieuwd of onze steden zich bij de finalisten kunnen plaatsen, of zo waar de prijs mee naar huis nemen...

Mobiel 21 ontwikkelt, bundelt en verspreidt kennis om mobiliteitsgedrag en -beleid te beïnvloeden. Via [www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be) kan je je abonneren op onze digitale nieuwsbrief en zo meteen op de hoogte blijven van de recentste versie van Inzicht.

# Mobiel 21

Mobiel 21 is een beweging voor duurzame mobiliteit. Mobiel 21 kiest ervoor de leefomgeving op een meer milieuvriendelijke en veiligere manier bereikbaar en leefbaar te maken. Mobiel 21 inspireert en activeert mensen, groepen, organisaties en beleid om doordacht om te gaan met verplaatsingen en verplaatsingswijzen.

## Contact

Wim Billet  
[wim.billet@mobiel21.be](mailto:wim.billet@mobiel21.be)

Mobiel 21 vzw  
Vital Decosterstraat 67A/0101  
3000 LEUVEN  
[www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be)  
[info@mobiel21.be](mailto:info@mobiel21.be)