

LIVING. MOVING. BREATHING.

Samenvatting

"Ranking of European Cities in
Sustainable Transport",
Santhosh Kodukula & Frederic
Rudolph - Wuppertal Institute. Mei 2018.

GREENPEACE

#cleanairnow

Dit is een vertaling van de samenvatting + het hoofdstuk over Brussel uit het rapport "State of Mobility in our Cities - An initial analysis of sustainable urban mobility indicators in European Cities". [Dit rapport](#) werd opgesteld door het Wuppertal Institute in opdracht van Greenpeace.

SAMENVATTING

Europa is de derde meest verstedelijkte regio ter wereld en naar verwachting zal de stedelijke bevolking er stijgen van 73% in 2014 naar ruim 80% in 2050 (VN 2015). Steden huisvesten meer dan 70% van de huidige EU-bevolking en nemen ongeveer 85% van het bbp van de Unie voor hun rekening. De meeste verplaatsingen beginnen en eindigen in steden. Elke inspanning om de transportgerelateerde uitstoot van CO² terug te dringen, moet dan ook rekening houden met de stedelijke mobiliteit. Bovendien wordt een efficiënt transportsysteem als een van de factoren gezien die stedelijke gebieden concurrerend maken. Het geeft toegang tot jobs, onderwijs en gezondheidszorg.

In een groot aantal stedelijke gebieden leidt de groeiende vraag naar transport echter tot een onhoudbare situatie. De congestie beïnvloedt de reistijden en de emissie van vervuilende stoffen en lawaai. In tal van steden hebben mensen gezondheidsproblemen als gevolg van de uitlaatgassen en het lawaai. Files veroorzaken aanzienlijke financiële verliezen voor de economie. Op de auto gebaseerde stedelijke transportsystemen op fossiele brandstoffen verbruiken enorme hoeveelheden energie en putten waardevolle natuurlijke bronnen uit. Verkeersongevallen eisen hun tol, vooral bij jongeren, de toekomst van Europa.

In heel Europa zien steden in dat er nood is aan meer duurzaam stedelijk transport. Ze streven naar een mensvriendelijke mobiliteit via een andere aanpak van de stedelijke mobiliteitsplanning en een verschuiving naar schonere en meer duurzame vervoerswijzen. Een aantal visionaire leiders erkennen het belang van duurzame mobiliteit met een beleid en visie die meer op de mens gericht zijn. Voor sommige stadsbesturen is gemotoriseerd verkeer een teken van economische groei - wat een foutieve opvatting is gebleken. Ze zijn zich niet bewust van de maatschappelijke en ecologische voordelen die duurzame mobiliteit oplevert voor de burgers.

Dit rapport meet de prestaties inzake stedelijke mobiliteit en geeft stakeholders in Europese steden en het grote publiek meer inzicht in de huidige mobiliteitssituatie van hun stad aan de hand van een op punten gebaseerd resultaatensysteem. Zo krijgen steden een maatstaf in handen om hun prestaties te meten en hun vorderingen te vergelijken met een aantal van hun tegenhangers. Het rapport meet de stedelijke mobiliteit in 13 Europese steden, namelijk Berlijn, Londen, Wenen, Brussel, Moskou, Rome, Zürich, Parijs, Amsterdam, Kopenhagen, Oslo, Boedapest en Madrid. Van sommige is geweten dat ze de auto uit hun stad willen weren, andere krijgen media-aandacht omdat ze de EU-normen inzake luchtkwaliteit overschrijden.

Om de duurzame mobiliteit in deze steden te meten en evalueren, analyseert het rapport 21 indicatoren op het vlak van openbaar vervoer, actieve mobiliteit (nl. te voet gaan en fietsen), verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en het mobiliteitsmanagement. Er werden gegevens verzameld uit officiële bronnen die publiek beschikbaar zijn en via directe communicatie met stadsambtenaren werkzaam in relevante departementen. Op basis van een absolute schaal die voor elke indicator ontwikkeld werd, kreeg elke indicator een score voor elke stad. De totale score van elke stad is gelijk aan de som van de scores voor de vijf categorieën. De hoogst mogelijk score bedraagt 100 punten. In de tabel hieronder ziet u de algemene rangschikking en de rangschikking per categorie.

Stad	Algemene rangschikking	Openbaar vervoer	Verkeersveiligheid	Lucht-kwaliteit	Mobiliteits-management	Actieve mobiliteit
Kopenhagen	1	8	1	2	1	2
Amsterdam	2	13	1	6	3	1
Oslo	3	10	1	1	4	5
Zürich	4	1	5	2	7	8
Wenen	5	2	6	2	9	7
Madrid	6	6	4	7	7	5
Parijs	7	2	9	12	9	4
Brussel	8	11	10	2	11	9
Boedapest	9	2	8	8	11	11
Berlijn	10	12	11	8	5	3
London	10	7	12	8	2	9
Moskou	12	2	7	13	5	13
Rome	13	8	13	8	13	12

Tabel 1-1: Algemene rangschikking en rangschikking per categorie van de onderzochte steden.

Bron: analyse van het Wuppertal Institute



Op basis van onze algemene score zien we dat Kopenhagen op de 1e plaats staat met 56,5 punten, Amsterdam op de 2e met 55 punten en Oslo op de 3e met 49,5 punten. Onderaan in het klassement staat Londen op de 11e plaats met 32,5 punten, Moskou op de 12e met 30,25 punten en Rome op de 13e met 26 punten. Het is belangrijk om op te merken dat een stad die laag gerangschikt staat in een staal van 13 Europese hoofdsteden niet noodzakelijk slecht scoort in elke categorie van haar stedelijk transport. Zo beschikken de 13 steden allemaal over goed presterende openbare vervoerssystemen.

In de categorie openbaar vervoer rangschikten we de steden op basis van het huidige aandeel van hun openbaar vervoer, de betaalbaarheid ervan, het aantal jaarlijkse ritten per persoon en de densiteit van de haltes in het te bedienen gebied. Zürich staat op de 1e plaats met 10,5 punten en Amsterdam op de 13e met 4,5 punten.

Voor de verkeersveiligheid rangschikten we de steden op basis van het aantal voetgangers en fietsers die omkwamen en op basis van het aantal ongevallen per 10.000 fietsverplaatsingen en per 10.000 voetgangersverplaatsingen. Kopenhagen, Amsterdam en Oslo deelden de eerste plaats met telkens 16 punten en Rome stond op de 13e plaats met 2 punten.

Voor de luchtkwaliteit maten we het jaarlijkse gemiddelde dat de steden rapporteerden voor NO², PM10 en PM2.5. Wenen komt op de 1e plaats met 15 punten en de tweede plaats wordt gedeeld door Oslo, Zürich en Brussel. Londen staat 12e met 8 punten en Moskou 13e met 3,5 punten.

Voor het mobiliteitsmanagement rangschikten we de steden op basis van de volgende criteria: de prijs van 1 uur parkeren, de aanwezigheid van lage-emissiezones, de toepassing van een congestieheffing, de beschikbaarheid van smart-phone-apps voor tickets en dienstregelingen van het openbaar vervoer, het aantal deelfietsen en -auto's/m² en de procentuele extra reistijd als gevolg van congestie (congestie-index). Kopenhagen staat op de 1e plaats met 10,5 punten, Londen op de 2e met 9 punten, Parijs 12e met 6 punten en Rome 13e met 5 punten.

Voor de actieve mobiliteit gaven we de steden een score op basis van hun bestaande aandeel voetgangers- en fietsverplaatsingen, en het groen in de stad. Amsterdam staat op de 1e plaats met 12,25 punten, Kopenhagen op de 2e met 9,75 punten, Rome op de 12e met 3,25 punten en Moskou op de 13e met 1,75 punten.

Enkele van de slecht scorende steden in ons onderzoek hebben plannen aangekondigd om hun respectieve situatie te verbeteren. Zo werkt Londen aan een betere luchtkwaliteit en de verbetering van de verkeersveiligheid. Sommige steden zijn al projecten aan het implementeren om het aandeel van duurzame mobiliteit te verhogen. Moskou investeert bijvoorbeeld in openbaar vervoer op rails om mensen uit de auto te halen.



De beoordeling en analyse van de indicatoren bevestigen ervaringen van andere onderzoeken. Dit zijn onze voornaamste bevindingen en aanbevelingen:

Vele Europese steden hebben moeite om een redelijke luchtkwaliteit te bereiken. Het aandeel van verbrandingsmotoren terugdringen is een manier om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Steden halen veel voordeel uit de geïntegreerde planning en implementatie van een transportsysteem, meer dan wanneer ze de aandacht toespitsen op slechts één duurzame wijze van verplaatsing.

Openbaar vervoer moet en kan aantrekkelijk gemaakt worden door het gebruik van technologie (om verplaatsingen te plannen en tickets te kopen).

Veiligere omstandigheden voor fietsers zullen het fietsen in steden aanmoedigen. We stelden vast dat meer fiets- en voetgangersinfrastructuur een stad veiliger maakt voor voetgangers en fietsers.


Parkeren wordt in een groot aantal steden gesubsidieerd. Waar men gratis en goedkoop kan parkeren, neemt het autogebruik toe. Parkeerplaatsen zijn een product waarvan de prijs gebaseerd moet zijn op de vraag in plaats van gul ter beschikking te worden gesteld als een gratis openbare voorziening.

Wanneer motorvoertuigen, fietsers en voetgangers fysiek van elkaar gescheiden worden, neemt het aandeel van wandelen en fietsen toe.

Alle steden in onze rangschikking leveren inspanningen. Ze zouden hun goede praktijken moeten delen met andere, minder ver gevorderde en minder ambitieuze tegenhangers.

De steden in de rangschikking leveren inspanningen en sommige steden pakken de dingen goed aan. Die laatste kunnen lichtende voorbeelden zijn en hun goede praktijken delen.

We erkennen dat dit onderzoek zijn beperkingen heeft. We hadden de steden kunnen rangschikken op basis van het innovatieve beleid dat ze aan het implementeren zijn en het engagementsniveau van het stadsbestuur. Binnen het huidige bestek van dit project konden we de gegevens rangschikken die gemakkelijk te verkrijgen zijn. In de toekomstige rangschikking zullen we deze elementen opnemen en met een ruimere gegevensreeks werken.



BRUSSEL, BELGIË

Brussel, in het onderzoek het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, komt op de 8e plaats in de algemene rangschikking voor prestaties inzake duurzame mobiliteit. Het gebied heeft een oppervlakte van 161,38 km² en telt 1,17 miljoen inwoners, zodat de bevolkingsdichtheid 7.282 inwoners/km² bedraagt.

Modal split

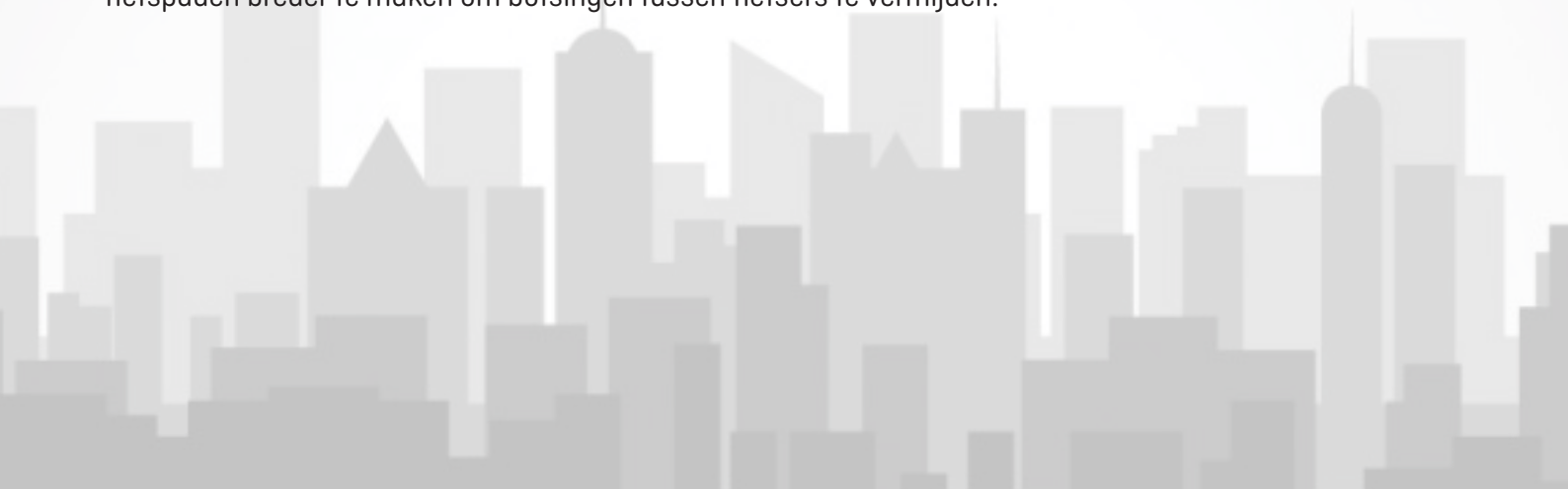
Ongeveer 44% van de verplaatsingen in Brussel gebeurt met een persoonlijk gemotoriseerd voertuig, het derde hoogste aandeel bij de steden die we onderzochten. We veronderstellen dat de meeste van deze verplaatsingen toe te schrijven zijn aan pendelaars en het gebrek aan goed openbaar vervoer. Het hoge gebruik van motorvoertuigen kan ook het gevolg zijn van goedkope parkeerplaatsen en vlottere toegang tot een auto dan tot openbaar vervoer. Een andere factor die het gebruik van een persoonlijke auto kan beïnvloeden, is het feit dat men gemakkelijk over een wagen kan beschikken bv. bedrijfswagen, bezit van meerdere auto's, hogere inkomensniveaus enz.

Openbaar vervoer

Brussel neemt de 11e plaats in voor openbaar vervoer, met een aandeel van 28% van de verplaatsingen via openbaar vervoer. Jaarlijks nemen in Brussel ongeveer 370 miljoen passagiers het openbaar vervoer. Dat komt neer op gemiddeld 314 verplaatsingen per jaar voor elke inwoner van Brussel. Het lage aandeel van het openbaar vervoer kan ook te wijten zijn aan de beperkte toegang tot haltes van openbaar vervoer. De dichtheid aan haltes in Brussel ligt laag met ongeveer 2,55 haltes/km². Vandaar het geringe aantal verplaatsingen/persoon. Met andere woorden, mensen die dicht bij een halte wonen hebben meer de neiging om het openbaar vervoer te nemen dan mensen die veraf wonen. We stelden vast dat het openbaar vervoer betaalbaar is in vergelijking met de andere steden in de analyse. De kostprijs van een ticket enkele richting op het openbaar vervoer komt overeen met ongeveer 24% van de prijs van dagelijks voedsel, wat betaalbaar is in vergelijking met de andere onderzochte steden.

Verkeersveiligheid

Brussel staat 10e in de rangschikking voor verkeersveiligheid. In 2016 lieten 2 fietsers en 10 voetgangers het leven in Brussel. In dezelfde periode waren er 221 ongevallen met fietsers per 10.000 fietsverplaatsingen en 38 ongevallen met voetgangers per 10.000 verplaatsingen als voetganger. Het lage aandeel van fietsverplaatsingen (3%) kan nog verder slinken door het vijandige fietsklimaat in Brussel. Er zijn inspanningen nodig om het fietsen veiliger te maken, door fietsers te scheiden van het gemotoriseerde verkeer en de fietspaden breder te maken om botsingen tussen fietsers te vermijden.



Luchtkwaliteit

Uit de gegevens blijkt dat Brussel samen met Zürich, Wenen en Kopenhagen de 2e plaats inneemt voor luchtkwaliteit. Brussel kwam onlangs in de media wegens het aanbieden van gratis openbaar vervoer bij hoge luchtverontreinigingspieken. Dit zette ons ertoe aan om de score van Brussel zorgvuldig te onderzoeken. De ingezamelde gegevens tonen aan dat Brussel in 2017 geen gegevens rapporteerde voor meetstation 41B008 – Brussel (Belliardstraat). Gegevens uit de periode 2013-2016 tonen aan dat dit station waarden rapporteerde die de EU-grenswaarde overschreden. In 2016 tekende het station een gemiddelde jaarlijkse waarde van $54 \mu\text{g}/\text{m}^3$ op. Als we de gegevens van 2016 voor dit station gebruiken, zou Brussel de 4e plaats innemen in plaats van de 2e nu.

Met betrekking tot PM10 ($18,96 \mu\text{g}/\text{m}^3$) en PM2,5 ($13,93 \mu\text{g}/\text{m}^3$) liggen beide gemiddelde jaarlijkse waarden onder de EU-grenswaarden. De gemiddelde jaarlijkse waarde van PM2,5 voor Brussel overschrijdt de WHO-richtlijnen. De WHO-richtlijnen hanteren striktere grenswaarden dan de EU.

Een hoge PM2,5-waarde is gevaarlijk voor de volksgezondheid en langdurige blootstelling aan en inademing van deze vervuilende stoffen kan ademhalingsziekten en de dood veroorzaken. Zoals we vermeldden in het hoofdstuk over luchtkwaliteit in dit rapport, inhaleren actieve mobiliteitsgebruikers hogere dosissen en hebben automobilisten een hoge blootstelling aan vervuilende stoffen. Als gevolg daarvan is de hoge uitstoot van PM2,5 even schadelijk (of zelfs schadelijker) voor automobilisten.

Openbaar vervoer

Samen met Boedapest staat Brussel op de 11e plaats in de rangschikking voor mobiliteitsmanagement. Een uur parkeren in Brussel kost ongeveer 23% van de prijs van dagelijks voedsel tegenover 28% voor een ticket enkele richting op het openbaar vervoer, wat een economische stimulans betekent voor de auto. Brussel ging in januari 2018 van start met de lage-emissiezone en verwacht wordt dat de LEZ de luchtverontreiniging in de stad kan verminderen.

Het openbaar vervoerssysteem biedt geen uitgebreide smartphone-app aan, een app dus waarmee je tickets kan kopen en je verplaatsing kunt plannen. De toename van de reistijd als gevolg van de congestie in Brussel bedraagt 38%, wat meer is dan het gemiddelde. Wij veronderstellen dat de hoge graad van gemotoriseerd verkeer toe te schrijven is aan de betaalbaarheid van parkeerplaatsen, het gebrek aan een uitgebreid openbaar vervoersnetwerk en het hoge aantal verplaatsingen die buiten het Brussels Gewest vertrekken.



Actieve mobiliteit

Samen met Londen neemt Brussel de 9e plaats in in de categorie actieve mobiliteit, met een aandeel van 28% voor verplaatsingen te voet en met de fiets, en 33% groen in de stad. De stad heeft ook een systeem van fietsdelen ingevoerd met ruim 5.000 fietsen. Toch moet de stad nog meer greep krijgen op de verhoging van het fietsaandeel. Hoewel de stad goed scoort voor densiteit van deelfietsen, 33 fietsen/ km², moedigt de grote aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer in combinatie met de gebrekkige veiligheid voor fietsers het gebruik van deelfietsen niet aan.

Uit de gegevens blijkt dat Brussel ongeveer 154 km aan fietspaden heeft (gescheiden en niet-gescheiden samen), wat minder is dan het gemiddelde voor de steden die we bestudeerden. Als de stad het aandeel fietsverplaatsingen echt wil verhogen, moet ze meer inspanningen leveren om de fietsinfrastructuur uit te breiden en zo fietsen en wandelen veilig te maken.

Verbeterpunten

Luchtkwaliteit, openbaar vervoer, verkeersveiligheid en fietsen zijn de domeinen waaraan Brussel meer aandacht moet besteden om haar prestaties te verbeteren.

Hoewel Brussel hoog scoort voor luchtkwaliteit, zoals we vermeldden in het hoofdstuk in kwestie, rapporteert Brussel niet de meetresultaten van alle stations. Mediarapporten en EU-waarschuwingen aan het adres van Brussel doen vermoeden dat de stedelijke luchtkwaliteit in Brussel niet aan de norm voldoet. Om de luchtkwaliteit te verbeteren, moet de stad een strikte houding aannemen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen. De stad is in januari 2018 van start gegaan met een lage-emissiezone. Het is nog wachten op de resultaten over de efficiëntie van de zone.

De verkeersveiligheid en de toename van het fietsverkeer zijn onderling afhankelijk. Het lage aandeel van het fietsverkeer in Brussel kan worden verbeterd door fietsen veiliger te maken aan de hand van specifieke fietsinfrastructuur. Het fietsen wordt veilig gemaakt door fietsers van het autoverkeer en de voetgangers te scheiden via ongelijkvloerse¹ fietspaden.

Het openbaar vervoer ondersteunt de grootschalige verschuiving weg van gemotoriseerde vervoerswijzen, aangezien het systeem het potentieel heeft om meer mensen te vervoeren dan persoonlijke gemotoriseerde vervoersmiddelen. Het gebied dat bediend wordt door openbaar vervoer vergroten door een openbaar netwerk in de stad te ontwikkelen, het openbaar vervoer goedkoper maken via kruissubsidiëring² en de verschillende openbare vervoerswijzen integreren, zijn elementen die het gebruik van het openbaar vervoer kunnen aanmoedigen.

1 Verschillende niveaus gebruiken voor voetpad en fietspad, zodat fietsers niet op het voetpad kunnen rijden en voetgangers de fietspaden niet innemen.

2 Automobilisten belasten en de opbrengsten gebruiken om het openbaar vervoer te verbeteren.

GREENPEACE

→ CONTACT: Barbara Stoll
barbara.stoll@greenpeace.org

Greenpeace is politically and financially independent.
Greenpeace exists because this fragile Earth deserves a voice.
It needs solutions. It needs change. It needs action!