

# LEVEN BEWEGEN ADEMEN

Klassement van de vijf  
belangrijkste Belgische  
steden op het vlak van  
stedelijke en duurzame  
mobiliteit



**GREENPEACE**

Deze tekst is de samenvatting van een rapport dat is gemaakt in opdracht van Greenpeace België. Het werd opgesteld door het Duitse Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. Je kunt het volledige rapport [hier](#) downloaden. Het analyseert de duurzame mobiliteit en de levenskwaliteit in de vijf Belgische steden met de meeste inwoners: Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi.

Het Wuppertal Institut werkte eerder ook al met Greenpeace samen aan een analyse van de duurzame mobiliteit en de levenskwaliteit in dertien grote Europese steden. Dat leidde tot een rapport dat in mei 2018 is verschenen: "Living. Moving. Breathing. Ranking of European Cities in Sustainable Transport".

## VOORWOORD VAN GREENPEACE

De volgende lokale legislatuur (2018-2024) zal bepalen in hoeverre onze steden de komende decennia veerkrachtig kunnen optreden om de diverse klimaatuitdagingen het hoofd te bieden. Op alle vlakken, niet in het minst op het vlak van stedelijke mobiliteit, moeten steden ambitieuze antwoorden formuleren om deze uitdagingen te trotseren. De vraag van hun inwoners naar gezonde lucht en een betere levenskwaliteit moet beantwoord worden. Zo staat het wegverkeer België voor een uitdaging van formaat: het nakomen van de ambitieuze beloften uit het Akkoord van Parijs betreffende de verlaging van de uitstoot van broeikasgassen.

Terwijl andere sectoren hun emissies hebben verminderd, zal de uitstoot van het verkeer bij een handhaving van het huidige beleid stabiel blijven of zelfs toenemen. Net als verscheidene steden in het buitenland kunnen de Belgische steden hierin echter het voortouw nemen. Dit klassemment is niet bedoeld om onze steden met de vinger te wijzen. Het biedt een referentiekader dat de steden kan helpen om de levenskwaliteit van hun inwoners te verbeteren. Een stad heeft altijd progressiemarge en kan zich laten inspireren door goede voorbeelden van andere Belgische of Europese steden.

Het klassemment maakt gebruik van objectieve en vergelijkbare parameters, die zijn gebaseerd op de meest recente en beschikbare officiële gegevens. Het geeft dus niet noodzakelijk onlangs ingevoerde maatregelen weer die op termijn de score van de steden zullen beïnvloeden. Tijdens dit onderzoek is evenwel gebleken dat er een reëel gebrek bestaat aan gegevens over de modale verdeling ("modal split") in Brussel, Charleroi en Luik. Door dit gebrek aan geloofwaardige gegevens over het aantal verplaatsingen per vervoersmodus is het moeilijker een oordeel te vellen over een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Stad	Score	Openbaar vervoer	Verkeersveiligheid	Lucht-kwaliteit	Mobiliteits-management	Actieve mobiliteit
Gent	46.00	5.50	13.00	14.00	8.00	5.50
Brussel	45.75	9.00	12.00	14.00	5.75	5.00
Antwerpen	45.00	5.50	14.00	13.00	7.00	5.50
Luik	31.75	3.75	6.50	14.50	4.50	2.50
Charleroi	27.00	5.50	0.00	14.50	5.00	2.00

Volgens de beschikbare gegevens bengelen Luik en Charleroi onderaan in het klassement en hebben zij een grote achterstand in te halen. De wagen is er nog veel te dominant en gemotoriseerd verkeer moet dringend ontmoedigd worden (via parkeerbeleid, circulatieplannen, ultralage-emissiezones, enz.). Tegelijk moeten de alternatieven voor de auto sterker ontwikkeld worden door te investeren in het openbaar vervoer en in veilige infrastructuur voor fietsers en voetgangers.

Gent, Brussel en Antwerpen - in deze volgorde - staan bovenaan het klassement. Gent scoort vooral punten met haar circulatieplan, het belangrijke aandeel fietsverplaatsingen en een goed parkeerbeleid. Brussel onderscheidt zich van de andere steden op vlak van openbaar vervoer en heeft sinds kort een lage-emissiezone (LEZ) in werking. Antwerpen tenslotte scoort op basis van STATBEL-cijfers het best op verkeersveiligheid, heeft een belangrijk aandeel fietsverplaatsingen en sinds 2017 een lage-emissiezone.

Maar de inspanningen van deze steden mogen hier niet stoppen. In vergelijking met andere Europese steden is er nog veel ruimte voor verbetering op het vlak van luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, actieve mobiliteit (fietsen en wandelen) en mobiliteitsmanagement. Brussel moet fietsers bijvoorbeeld veilige en doorlopende infrastructuur aanbieden die is afgescheiden van het autoverkeer. Deze ambitie wordt echter bemoeilijkt door de versnipperde besluitvorming in de hoofdstad. Hoewel Gent en Antwerpen verder staan op het vlak van actieve mobiliteit, zouden deze twee steden de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers moeten vergroten en hun openbaar vervoersnet optimaliseren. Antwerpen en Brussel hebben in 2017 en 2018 LEZs ingesteld. Gent zal pas in 2020 een LEZ invoeren, maar plukt wel al de vruchten van haar circulatieplan uit 2017. Luik en Charleroi hebben voor de komende jaren geen enkel plan in die zin aangekondigd.

Alle steden moeten een tandje bijsteken om voertuigen op fossiele brandstoffen van hun grondgebied te weren. Het invoeren van ultralage-emissiezones ("Ultra Low Emission Zones" of ULEZs in het Engels) is hiervoor aangewezen. Dit zal eerst gevolgen hebben voor diesel, daarna voor benzine en tot slot ook voor CNG<sup>1</sup>. Op deze manier zullen onze steden tegen 2025-2030 geleidelijk aan veranderen in uitstootvrije zones. (U)LEZs en circulatieplannen vervullen een verschillende, maar complementaire rol en zorgen voor een aanzienlijke verbetering van de levenskwaliteit in de steden. De eerste maatregel maakt het wagenpark in en rond de steden minder vervuilend. De tweede vermindert het aantal auto's in de stad aanzienlijk en zal de luchtkwaliteit, de verkeersveiligheid en het delen van de openbare ruimte verbeteren.

In het specifieke geval van België is het een enorme uitdaging om sterke en uitgebreide maatregelen te nemen door de complexe politieke organisatie van ons land en de verdeling van de bevoegdheden. Stadsbesturen hebben bepaalde hefboomen in handen om de stedelijke mobiliteit te ontwikkelen, maar zijn ook begrensd in hun mogelijkheden en bevoegdheden. Stadsbesturen moeten de hogere overheden aanzetten om werk te maken van veranderingen die het lokale overstijgen en hen vragen de nodige investeringen te doen. De gewestregeringen hebben immers een belangrijke verantwoordelijkheid, vooral wat betreft de inspanningen voor harmonisering, voor het openbaar vervoer en voor maatregelen zoals de slimme kilometerheffing of stadstol. En hoewel elk van de drie gewesten moet omgaan met zijn eigen uitdagingen, zou dat nooit een excuus mogen zijn om niet meer inspanningen te leveren voor een duurzame, milieu- en mensvriendelijke mobiliteit.

Uiteindelijk ligt de sleutel voor verandering in de politieke wil om een coherente en ambitieuze visie te ontwikkelen. Verscheidene steden wijzen de weg, zoals Kopenhagen waar men massaal heeft geïnvesteerd in actieve mobiliteit. Of Parijs, dat tegen 2024 een uitstap uit diesel, en tegen 2030 uit benzine, voorziet.

<sup>1</sup> - CNG = Compressed Natural Gas of aardgas onder druk

## 3 PRIORITAIRE AANBEVELINGEN PER STAD

### GENT

- 1 De voor 2020 aangekondigde LEZ vervangen door een ULEZ om in het komende decennium de uitstap uit diesel (en daarna uit benzine en CNG) te realiseren. Dit zal de luchtkwaliteit verbeteren en bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.
- 2 De beleidsmaatregelen versterken die het particulier autogebruik ontmoedigen, door bv. het circulatieplan uit te breiden naar wijken buiten de binnenstad, enz.
- 3 De infrastructuur en de veiligheid voor fietsers en voetgangers verbeteren, het openbaar vervoer versterken en werken aan de integratie van beiden.

### BRUSSEL

- 1 De bestaande LEZ versterken door een ULEZ in te voeren om in het komende decennium de uitstap uit diesel (en daarna uit benzine en CNG) te realiseren. Dit zal de luchtkwaliteit verbeteren en bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.
- 2 De beleidsmaatregelen versterken die het particulier autogebruik ontmoedigen, bv. door de parkeertarieven te verhogen, een circulatieplan in te voeren, enz.
- 3 De infrastructuur en de veiligheid voor fietsers verbeteren, het openbaar vervoer versterken en werken aan de integratie van beiden.

### ANTWERPEN

- 1 De bestaande LEZ versterken door een ULEZ in te voeren om in het komende decennium de uitstap uit diesel (en daarna uit benzine en CNG) te realiseren. Dit zal de luchtkwaliteit verbeteren en bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.
- 2 De beleidsmaatregelen versterken die het particulier autogebruik ontmoedigen, bv. door de parkeertarieven te verhogen, een circulatieplan in te voeren, enz.
- 3 De infrastructuur en de veiligheid voor fietsers en voetgangers verbeteren, het openbaar vervoer versterken en werken aan de integratie van beiden.

*LUIK*

- 1 Snel beleidsmaatregelen invoeren of versterken die het particulier autogebruik ontmoedigen, bv. door de parkeertarieven te verhogen, auto-deel systemen te stimuleren, een circulatieplan in te voeren, enz.
- 2 De infrastructuur en de veiligheid voor fietsers en voetgangers verbeteren, het openbaar vervoer versterken en werken aan de integratie van beiden.
- 3 Een ULEZ invoeren om in het komende decennium de uitstap uit diesel (en daarna uit benzine en CNG) te realiseren. Dit zal de luchtkwaliteit verbeteren en bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

*CHARLEROI*

- 1 Snel beleidsmaatregelen invoeren of versterken die het particulier autogebruik ontmoedigen, bv. door de parkeertarieven te verhogen, auto-deel systemen te stimuleren, een circulatieplan in te voeren, enz.
- 2 De infrastructuur en de veiligheid voor fietsers en voetgangers verbeteren, het openbaar vervoer versterken en werken aan de integratie van beiden.
- 3 Een ULEZ invoeren om in het komende decennium de uitstap uit diesel (en daarna uit benzine en CNG) te realiseren. Dit zal de luchtkwaliteit verbeteren en bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

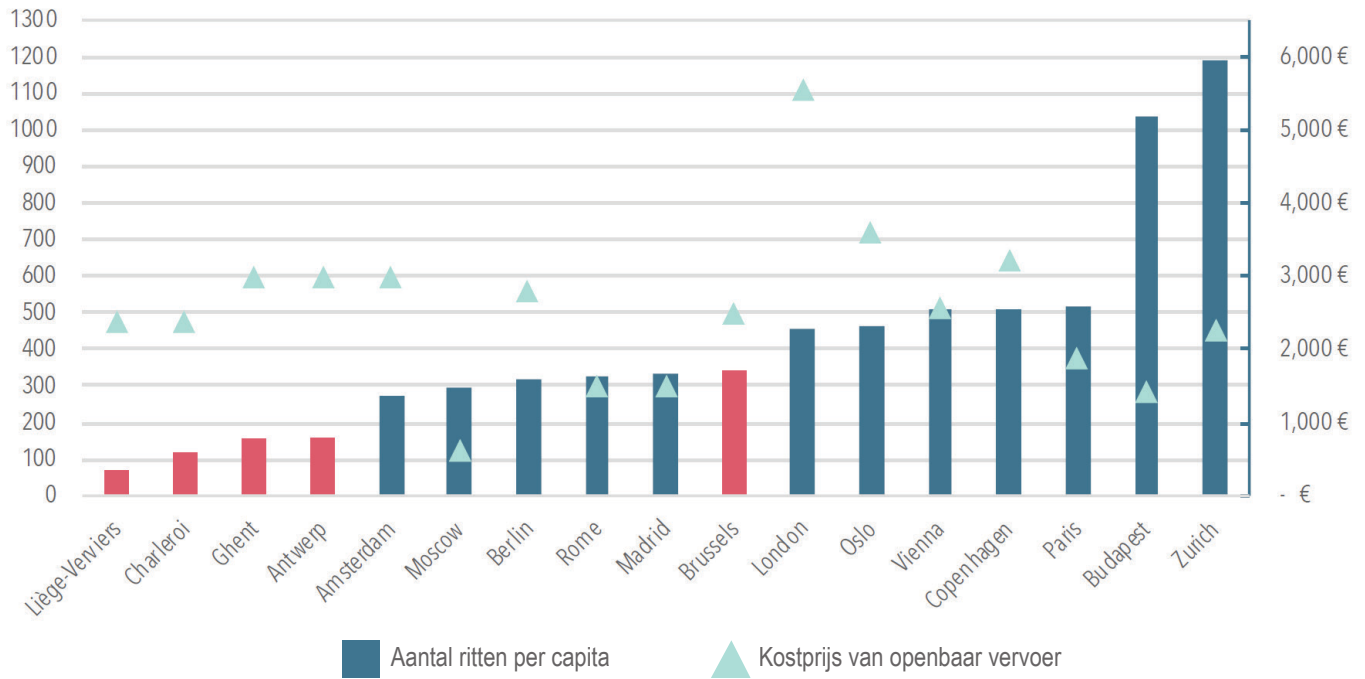
## METHODOLOGIE

Voor dit onderzoek zijn 21 indicatoren gekozen en verdeeld in 5 categorieën. Elke categorie heeft een maximumscore van 20 punten, zodat de totale score maximaal 100 punten bedraagt. Het gaat om de volgende categorieën: openbaar vervoer, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, mobiliteitsmanagement en actieve mobiliteit. De scores voor de indicatoren zijn afzonderlijk gegeven en daarna opgeteld om te komen tot de score voor de categorie. Daarna zijn de scores van alle categorieën opgeteld om de steden te klasseren. Meer informatie over de indicatoren is te vinden in het volledige rapport van het Wuppertal Instituut.

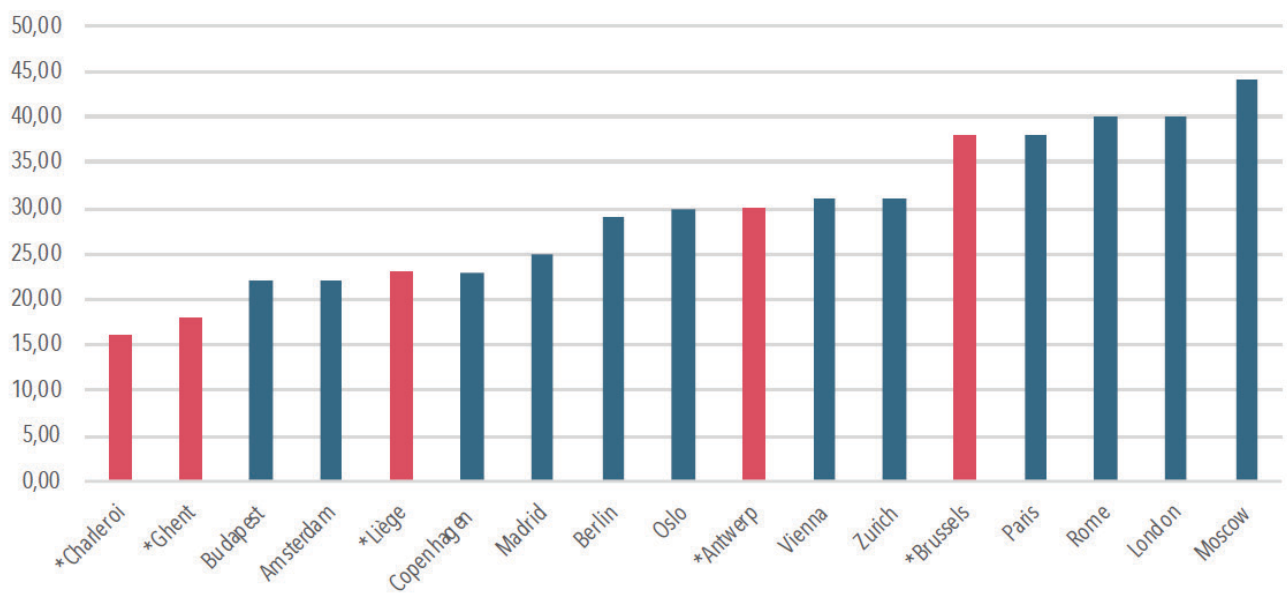
### *BELGISCHE STEDEN VERGELEKEN MET EUROPESE STEDEN*

Het Wuppertal Instituut werkte eerder ook al met Greenpeace samen aan een analyse van de duurzame mobiliteit en de levenskwaliteit in dertien grote Europese steden. Dat leidde tot een rapport dat in mei 2018 is verschenen: "Living. Moving. Breathing. Ranking of European Cities in Sustainable Transport". Omdat de methodologie in de huidige studie lichte aanpassingen kende, kunnen de twee rapporten niet volledig vergeleken worden. Toch werden waar mogelijk bepaalde indicatoren vergeleken. In vergelijking met verscheidene Europese burens, hebben alle Belgische steden nog veel werk voor de boeg om een duurzame mobiliteit te ontwikkelen.





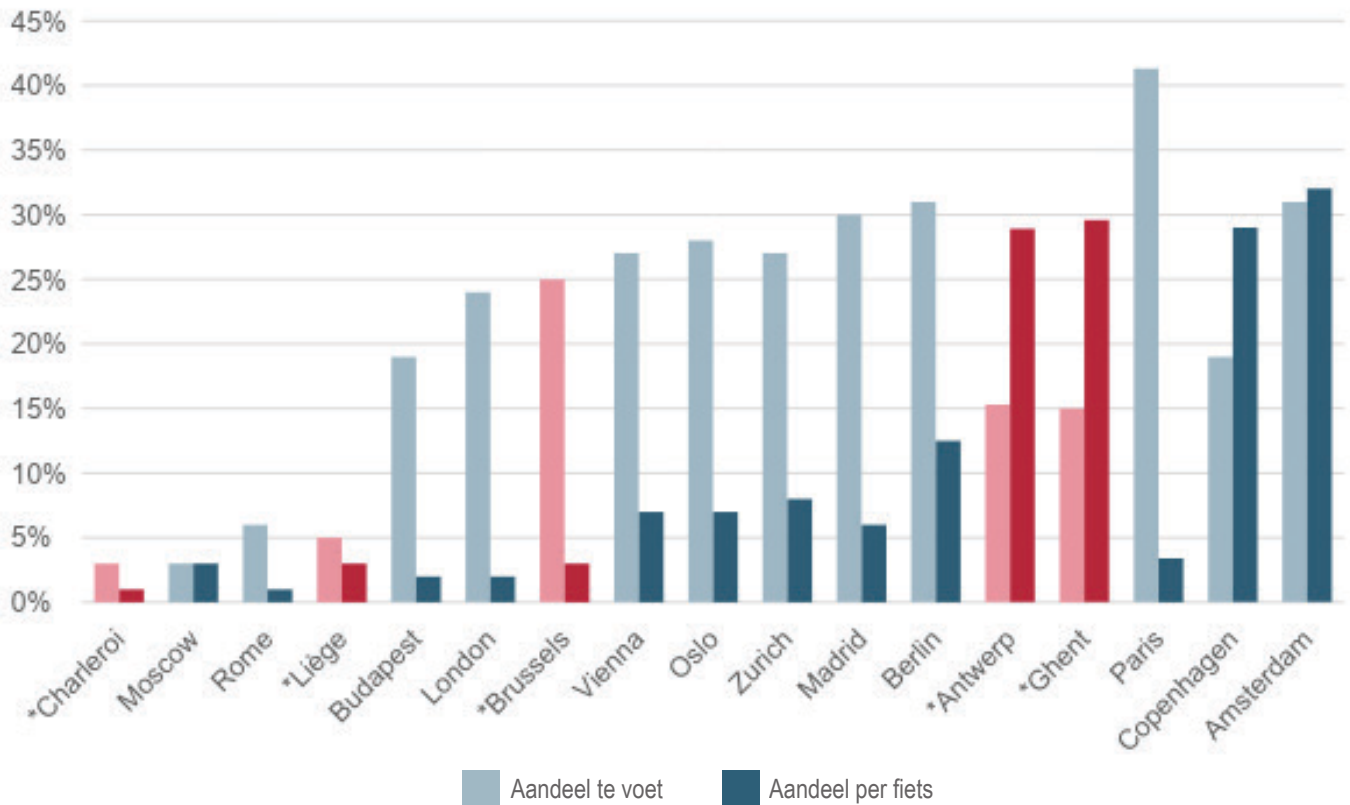
Jaarlijks aantal ritten per capita en de kostprijs van openbaar vervoer in 17 Europese steden



Percentage verlenging van de reistijd door verkeersopstopping

(bron: TomTom)





Actieve mobiliteit in 17 Europese steden

## OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer (op de weg of per spoor) vormt de ruggengraat van elk efficiënt stedelijk vervoerssysteem. Dat moet op een doordachte wijze worden gekoppeld aan een groei van de actieve mobiliteit (wandelen en fietsen) en aan een ruimtelijke planning die naam waardig. Op die manier bereiken we een drastische daling van het autogebruik.

Volgorde	Stad	Aandeel openbaar vervoer (%)	Aantal jaarlijkse ritten per persoon	Kostprijs van een enkel biljet openbaar vervoer*	Densiteit van de stations	Oppervlakte van de stad in km <sup>2</sup>
1	Brussel	28%	341	2.50 €	13.86	161.38
2	Antwerpen	14%	146	3.00 €	6.17	204.51
2	Gent	14%	144	3.00 €	6.75	157.96
4	Charleroi	12%	117	2.40 €	8.56	102.08
5	Luik	16%	69	2.40 €	0.63	3,862.31**

\* Aankoop aan boord van het voertuig

\*\* Het aantal verplaatsingen per jaar en de dichtheid van haltes en stations voor Luik is berekend voor de regio Luik-Verriers.

Het onderzoek toont aan dat Brussel de beste score behaalt wat betreft het gebruik van openbaar vervoer. Gent en Antwerpen<sup>2</sup> staan op een gedeelde tweede plaats, Charleroi is derde en Luik-Verviers<sup>3</sup> staat op de vierde plaats. Het succes van Brussel - op dit domein althans - is te verklaren door de verschillende beschikbare vormen van openbaar vervoer, het dichte net van haltes en stations en de betaalbare prijzen. Daardoor ligt het aantal verplaatsingen per persoon per jaar in Brussel op 341.

Ten opzichte van de andere steden is Luik de stad met de minste verplaatsingen met openbaar vervoer per persoon per jaar (69). Het aanzienlijke gebruik van de particuliere auto in Charleroi en Luik lijkt erop te wijzen dat de infrastructuur in die steden gericht is op de auto, omdat de onderliggende omstandigheden en het beleid de particuliere auto ondersteunen.

Brussel, Antwerpen en Gent hebben een vrij goed systeem van openbaar vervoer in vergelijking met Luik en Charleroi, die nog over veel progressiemarge beschikken. Alle steden zouden wel moeten werken aan de uitbreiding van hun vervoersnet en zouden innovatieve technologische oplossingen moeten inbouwen.



Het openbaar vervoer in Zürich is betaalbaar en wordt sterk benut.

Dat succes valt te verklaren door het uitgebreide openbaar vervoersnet waar de verschillende vormen (trein, tram, bus, boot) zeer goed op elkaar afgestemd zijn op het vlak van prijzen, rijtijden en infrastructuur<sup>4</sup>.

2 - De exploitant van het openbaar vervoer in Vlaanderen De Lijn rapporteert het aantal vervoerde passagiers per jaar op het niveau van de provincies. Daardoor is het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer per jaar in Antwerpen en Gent maar een ruwe schatting.

3 - Het aantal verplaatsingen per jaar en de dichtheid van haltes en stations voor Luik is bekend voor de regio Luik-Verviers. De TEC Luik-Verviers dekt een gebied van 3 862 km<sup>2</sup>, wat overeenstemt met 84 gemeenten, Luik inbegrepen.

4 - [Kováčik, Sankhosh-Rudolf, Frederic Jansen, Ulrich, Amor, Eva \(2018\). 'Living Moving Infrastructure'. Wuppertal: Wuppertal Institut, 2018, p. 2.](#)

## VERKEERSVEILIGHEID

De verkeersveiligheid is een bepalende factor voor het succes van actieve mobiliteit (wandelen en fietsen). Een groot aantal ongevallen en overlijdens, in combinatie met een gebrek aan infrastructuur, versterkt de negatieve perceptie over wandelen en fietsen. Dit verhindert de groei van actieve mobiliteit. De steden moeten ernaar streven om verkeersdoden te vermijden en het aantal verkeersongevallen drastisch terug te dringen. Elk leven dat verloren gaat in een verkeersongeval is er immers één te veel. Steden moeten de snelheid van de auto's aan banden leggen en kiezen voor ambitieuze doelstellingen op het vlak van verkeersveiligheid.

Volgorde	Stad	Aandeel te voet (%)	Dodelijke ongevallen bij voetgangers / 1 mln wandelingen *	Ongevallen bij voetgangers / 1 mln wandelingen *	Aandeel per fiets (%)	Dodelijke ongevallen bij fietsers / 1 mln fietsritten *	Ongevallen bij fietsers / 1 mln fietsritten *
1	Antwerpen	15%	0.05	4.96	29%	0.02	5.78
2	Gent	15%	0.10	5.18	30%	0.01	8.19
2	Brussel	25%	0.03	3.70	3%	0.06	19.95
4	Luik	5%	0.20	11.42	3%	0.17	6.01
5	Charleroi	3%	1.14	59.36	1%	1.46	64.40

\* Om het aantal vervoersbewegingen te berekenen gingen we er van uit dat er per dag 277 bewegingen per persoon gemaakt werden.

Charleroi heeft de laagste score op het gebied van verkeersveiligheid. In verhouding met het aantal voetgangers en fietsers heeft deze stad de meeste ongevallen en overlijdens te betreuren. Het is trouwens ook de stad met het kleinste aandeel voor de modus wandelen en fietsen.

De steden waar actieve mobiliteit al goed is ingeburgerd, zoals Antwerpen, Gent en Brussel (enkel voor wandelen), zijn veiliger voor fietsers en voetgangers dan de steden met een klein aantal fietsers en voetgangers. In absolute aantallen tellen Antwerpen en Gent meer ongevallen met fietsers en voetgangers dan Luik en Charleroi. Het grotere aantal ongevallen en overlijdens moet echter worden bekeken in het licht van het grotere aantal verplaatsingen door fietsers en voetgangers.



In Oslo hanteert men het "Vision Zero-beleid" met als doel: nul verkeersdoden. Binnen deze aanpak spelen stadsplanning en technologische oplossingen een rol op het vlak van verkeersveiligheid. Steden worden veiliger dankzij ambitieuze doelstellingen die voorrang geven aan de veiligheid van kwetsbare weggebruikers<sup>5</sup>.

5 - [Ibid., p.3](#)

## LUCHTKWALITEIT

Luchtvervuiling is het gevolg van de verbranding van fossiele brandstoffen, in een stedelijke context grotendeels veroorzaakt door motorvoertuigen. Fietsers en voetgangers zijn het slachtoffer van die vervuiling, net als automobilisten die sterk worden blootgesteld aan de giftige gassen die zich opstapelen in de voertuigen.

Volgorde	Stad	Jaarlijks gemiddelde NO <sub>2</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )	Jaarlijks gemiddelde PM <sub>10</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )	Jaarlijks gemiddelde PM <sub>2.5</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )
1	Luik	26.50	14.50	8.50
2	Charleroi	23.00	15.80	9.80
2	Brussel	35.35	18.96	13.93
4	Gent	28.00	23.00	14.00
5	Antwerpen	39.00	23.00	14.00

Luchtkwaliteit in de 5 Belgische steden

(Bron: Analyse van het Wuppertal Instituut)

De door de Europese Unie toegestane gemiddelde jaarlijkse concentratie van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en van fijn stof (PM<sub>10</sub>) bedraagt 40 µg/m<sup>3</sup> (microgram per kubieke meter). Voor de heel fijne partikels (PM<sub>2.5</sub>) is dat 25 µg/m<sup>3</sup>. De advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) leggen de grens echter op 40 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub>, op 20 µg/m<sup>3</sup> voor PM<sub>10</sub> en 10 µg/m<sup>3</sup> voor PM<sub>2.5</sub>. De advieswaarden van de WHO zijn dus vaak strenger dan de Europese normen.

Voor dit onderzoek werden de jaarlijkse gemiddelden in alle stedelijke meetstations die deze drie vervuilende stoffen meten in elke stad vergeleken. Een langdurige blootstelling aan één van die vervuilende stoffen kan leiden tot ademhalingsziekten, prenatale complicaties en een verhoogd risico op aangeboren hartziekten.

Gemiddeld genomen voldoen de vijf Belgische steden aan de Europese regelgeving voor de gemiddelde jaarlijkse concentraties van NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub>. Maar één meetstation in Brussel en twee stations in Antwerpen overschreden wel de Europese NO<sub>2</sub> grenswaarden voor de gemiddelde jaarlijkse concentraties. Die stations bevinden zich in dichtbevolkte stedelijke gebieden, wat bewijst dat de luchtkwaliteit slecht is voor een groot aantal inwoners van Brussel en Antwerpen.



Antwerpen en Gent overschrijden de WHO-advieswaarden voor de  $PM_{10}$ -concentraties, terwijl Brussel er net onder blijft. De hoge fijnstofconcentratie vormt een ernstig probleem voor de volksgezondheid van stedelingen. Antwerpen, Gent en Brussel overschrijden ook de WHO-advieswaarden voor  $PM_{2,5}$ -concentraties, ook al blijven de vijf steden onder de Europese grenswaarden.

De gegevens voor Luik en Charleroi tonen vrij lage concentraties van luchtvervuiling, hoewel die twee steden nog een grote afhankelijkheid van de auto kennen. In werkelijkheid bevinden de meetstations van Luik en Charleroi zich op een grotere afstand van het stedelijk verkeer en daardoor melden zij concentraties van vervuiling die niet representatief zijn voor de luchtkwaliteit in de dichtbevolkte stedelijke gebieden. Een coherente en systematische gegevensinzameling is nochtans van essentieel belang om een juist beeld van de realiteit te schetsen.

Alle onderzochte steden hebben een stadscentrum dat (gedeeltelijk) afgesloten is voor auto's. Antwerpen en Brussel hebben ook een LEZ ingevoerd om de toegang voor vervuilende voertuigen te beperken. Een regelmatige herziening van de toegangsbeperkingen moet ervoor zorgen dat sterk vervuilende voertuigen tijdig verbannen worden. Op die manier is de doeltreffendheid van de lage-emissiezone verzekerd.

Onze steden moeten moedige beslissingen nemen om op termijn alle vervuilende voertuigen te weren. Het ultieme doel is de ontwikkeling van een duurzame mobiliteit en duurzaam vervoer. Dit vraagt om de vervanging van de interne verbrandingsmotor op basis van fossiele brandstoffen en om een geleidelijke afname van de individuele gemotoriseerde mobiliteit.



In het Europese klassement is Oslo de enige stad waar de concentraties luchtvervuiling lager liggen dan zowel de Europese grenswaarden als de advieswaarden van de WHO. De score van Oslo valt te verklaren door de Noorse regelgeving met betrekking tot de luchtkwaliteit die strengere grenswaarden oplegt dan de Europese Unie. Oslo heeft ook zijn stadscentrum afgesloten voor auto's: talloze parkeerplaatsen zijn verwijderd, het gebruik van het openbaar vervoer is toegenomen en er zijn fietspaden aangelegd<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> - [Ibid.](#)

## MOBILITEITSMANAGEMENT

Mobiliteitsmanagement ("Mobility Management" in het Engels) bestaat erin de vraag naar verplaatsingen met de auto onder controle te houden door middel van politieke maatregelen en financiële instrumenten. De volgende indicatoren werden hiervoor gebruikt:

- De kosten voor een uur parkeren;
- Vernieuwende beleidsmaatregelen zoals de invoering van een slimme kilometerheffing, van een LEZ of van beleidsmaatregelen die het autogebruik doen dalen, zoals een circulatieplan;
- Incentives om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen, zoals apps op smartphones voor de rijtijden of het aankopen van tickets;
- De verkeersindex van TomTom, die de gemiddelde toename van de rijtijd per auto als gevolg van de file aangeeft;
- Het aantal deelfietsen en deelauto's per km<sup>2</sup>

#	Stad	Slimme kilometerheffing	Kostprijs om 1 uur te parkeren	Innovatief transportbeleid	App voor rijtijden, planning en aankoop biljetten	Verlenging van de reistijd door files (%)	Deelauto's per km <sup>2</sup>	Deelfietsen per km <sup>2</sup>	Deelauto's per 1000 inwoners *	Deelfietsen per 1000 inwoners *
1	Gent	Nee	2.20 €	Ja	Planning en biljetten	18.00	3.48	0.63	2.15	0.39
2	Antwerpen	Nee	1.60 €	Ja	Planning en biljetten	30.00	2.76	24.07	1.08	9.39
3	Brussel	Nee	1.50 €	Ja	Planning	38.00	5.51	32.62	0.76	4.48
4	Charleroi	Nee	1.00 €	Nee	Planning	16.00	0.05	0.00	0.02	0.00
5	Luik	Nee	1.00 €	Nee	Planning	23.00	0.52	0.10	0.18	0.04

\* Deze data is informatief en niet gebruikt in de berekening.

Antwerpen en Brussel hebben een LEZ die de toegang voor bepaalde types voertuigen inperkt. Gent heeft in 2017 een circulatieplan ingevoerd, dat voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer echter meer ruimte geeft. Dit circulatieplan zal in principe nog worden uitgebreid. Geen van de vijf steden beschikt over een fiscaal instrument om het aantal auto's te verminderen, zoals een stadstol naar het voorbeeld van Londen of Stockholm.

In alle steden kunnen app-gebruikers hun reis plannen met de hulp van hun smartphone. Het aankopen van een ticket via dezelfde app (of per sms) is echter enkel mogelijk voor de reizigers van De Lijn.

Met betrekking tot gedeelde mobiliteit bieden alle steden, behalve Charleroi, een systeem van deelfietsen aan. Brussel heeft het grootste aantal deelfietsen, gevolgd door Antwerpen. Brussel beschikt ook over het grootste aantal deelauto's per vierkante kilometer. Gent heeft dan weer het grootste aantal deelauto's per 1000 inwoners, gevolgd door Antwerpen. Gent telt ook het grootste aantal aanbieders van deelauto's en voorziet om de toegang tot dit soort diensten uit te breiden.

Gent is de enige stad met een hoge parkeerkost per uur; Brussel en Antwerpen hebben betaalbare parkeertarieven, terwijl Luik en Charleroi parkeerplaats aanbieden voor 1 €/uur en parkeren er op bepaalde plaatsen ook gratis is. Die steden hebben nog flink wat werk voor de boeg om het aantal auto's te verminderen door het gebruik ervan te ontraden.

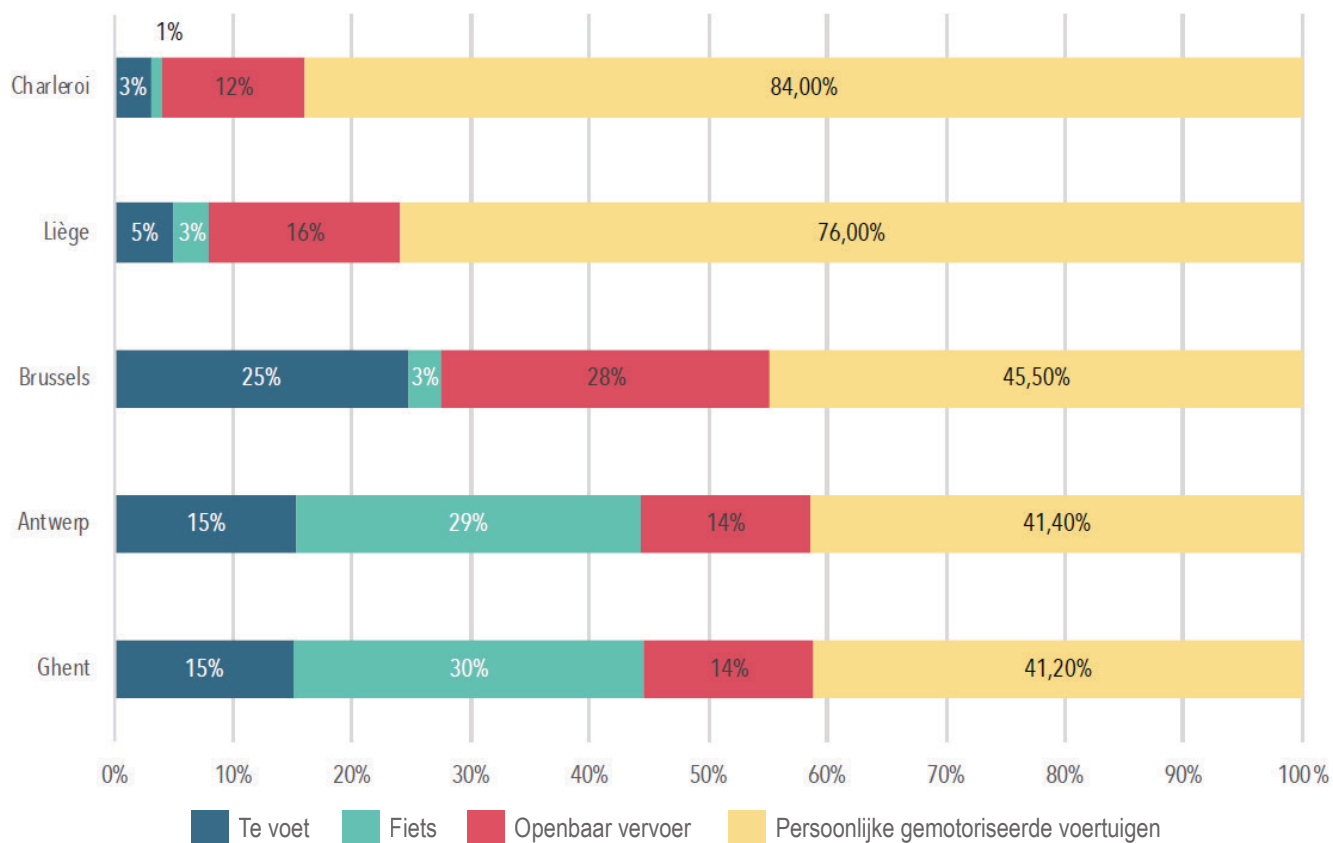


Parijs hervormt zijn mobiliteit. Dat uit zich in de ontwikkeling van fietspaden, de oprichting van Vélib' en Autolib' in Parijs en de grootstedelijke agglomeratie, de uitbreiding van het metronetwerk rond Parijs en de aanleg van 24 km tramlijnen. De Franse hoofdstad is bovendien van plan om in 2024 af te stappen van het dieselverkeer en in 2030 ook van benzine. De stad Parijs onderzoekt verder de mogelijkheid om vanaf 2020 de parkeertarieven te differentiëren op basis van de hoeveelheid schadelijke stoffen die voertuigen uitstoten<sup>7</sup>.



## ACTIEVE MOBILITEIT

Actieve mobiliteit is de verzamelnaam voor wandelen en fietsen. Steden waar de inwoners centraal staan, hebben een groot aandeel actieve mobiliteit en zijn veiliger dan steden met een infrastructuur die gericht is op de auto.



Modale verdeling van het transport in de Belgische steden.

(bron: Via de steden)



In Brussel is het aandeel van de modus wandelen het grootst, terwijl in Gent en Antwerpen het meest wordt gefietst (respectievelijk 30% en 29%). Gent en Antwerpen wedijveren dus met elkaar om de titel van fietsstad. Hoewel Brussel inspanningen levert om het gebruik van de fiets te promoten, zou een gecoördineerde aanpak in de beslissingen en besluitvorming gunstig zijn om het gebruik van de fiets te bevorderen.

Charleroi noch Luik hebben uitgebreide voorzieningen voor de fiets. Charleroi heeft slechts 45 km fietspaden, terwijl er voor Luik geen beschikbare cijfers bestaan. Door de beperkte of ontbrekende fietsinfrastructuur daalt de belangstelling voor de fiets en verhoogt het risico op ongevallen. Dit laat zich voelen in de erbarmelijke verkeersveiligheid voor fietsers in Charleroi.

Antwerpen en Gent promoten ook actief systemen van deelfietsen, al vinden we het grootste aantal deelfietsen wel in Brussel, gevolgd door Antwerpen. Luik heeft een klein systeem van deelfietsen dat wordt beheerd door BlueBike en Charleroi biedt geen enkel systeem aan. Opvallend is ook dat Luik en Gent een alternatief huursysteem aanbieden waarbij gebruikers een fiets op middellange of lange termijn kunnen huren. Het Luikse systeem wordt beheerd door de stad en heet "Vélocité"; in Gent wordt het uitgebaat door de stad in het kader van het project "de Fietsambassade Gent".



Om actieve mobiliteit te bevorderen, hoeven de Belgische steden de inspiratie niet heel ver te zoeken: in veel Nederlandse en Deense steden vinden we de beste moderne fietsinfrastructuur. Gelukkig zijn hoofdsteden als Amsterdam en Kopenhagen bereid om het recept van hun succes te delen met anderen. De Deense en Nederlandse ontwerpnormen voor wandelen en fietsen kunnen worden toegepast in gelijk welke stad die actieve mobiliteit wil versterken. In elk geval blijft politieke wil het cruciale ingrediënt<sup>8</sup>.

8 - Kodukula, Santhosh; Rudolph, Frederic (2018), "Living. Moving. Breathing. Ranking of 5 major Belgian cities on Sustainable Urban Mobility", Wuppertal: Wuppertal Institute, 2018, p.33.



**GREENPEACE**