

Beleidsondersteunende paper

LEEFBAARHEID IN STEDEN, VEEL MEER DAN ÉÉN INDICATOR?

Augustus 2012

Jochen Maes, Christa Sys & Thierry Vanelslander

Wettelijk depotnummer: D/2012/11.528/15

Steunpunt Goederen- en personenvervoer

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50

Fax: -32-3-265 43 95

steunpuntgoederen&personenvervoer@ua.ac.be

<http://www.steunpuntgoederen-personenvervoer.be>

LEEFBAARHEID IN STEDEN, VEEL MEER DAN ÉÉN INDICATOR?

Het Steunpunt Goederen- en personenvervoer doet beleidsrelevant onderzoek in het domein van transport en logistiek. Het is een samenwerkingsverband van het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen en het Departement MOBI – Transport en Logistiek van de Vrije Universiteit Brussel. Het Steunpunt Goederen- en personenvervoer wordt financieel ondersteund door de coördinerende minister Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Innovatie en Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding en Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de functioneel aansturende en functioneel bevoegde minister.

De auteurs danken Dr. Thomas Vanoutrive, Drs. Roel Gevaers en Drs. Katrien De Langhe voor hun waardevolle inbreng in de voorliggende paper.



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Lijst van tabellen en figuren	3
1 Inleiding	4
2 Leefbaarheid.....	6
2.1 Leefbaarheid: enkele definities	6
2.2 Leefbaarheid als onderdeel van duurzaamheid	8
3 Hoe moet leefbaarheid dan gemeten worden?	11
3.1 Stadsmonitor Vlaanderen.....	13
3.2 Stadsmonitor Gent	16
3.3 Buurtmonitor Antwerpen.....	17
4 Suggesties tot verbetering	18
4.1 Aangewezen indicatoren.....	18
5 Conclusies	20
6 Referenties	22

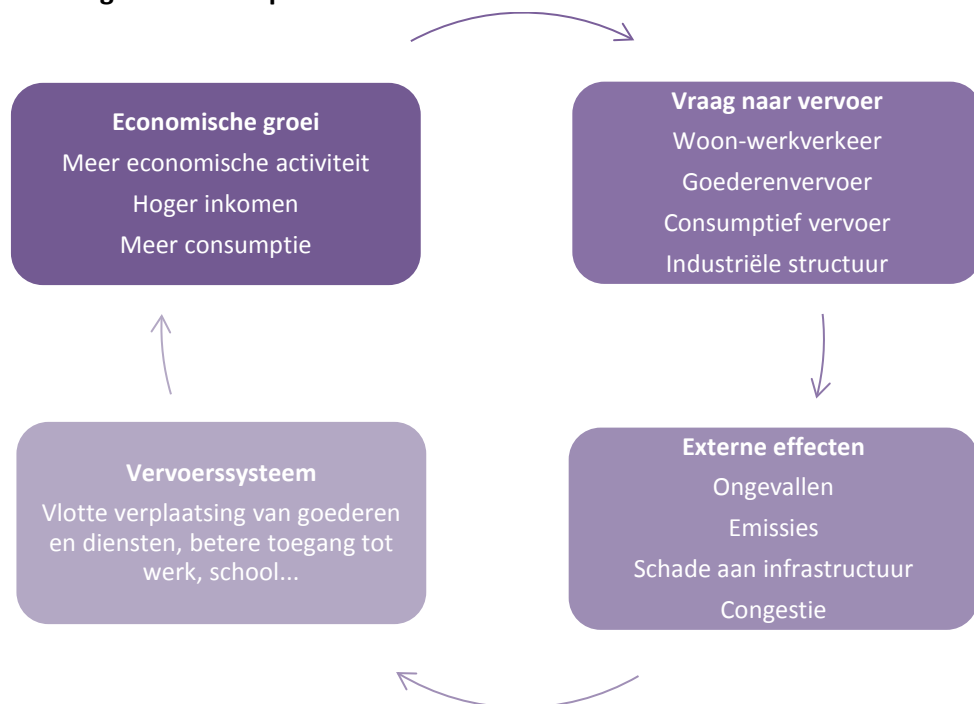
Lijst van tabellen en figuren

Figuur 1: Economische groei en transportactiviteiten vormen een vicieuze cirkel	4
Figuur 2: Duurzame distributie van goederen	9
Figuur 3: Piramide van Maslow	10
Figuur 4: De visiematrix van stedelijke leefbaarheid	11
Figuur 5: Visiematrix stadsmonitor Vlaanderen.....	14
Figuur 6: Buurtmonitor Antwerpen.....	17
Figuur 7: Basisschema logistieke stromen	19

1 Inleiding

Steden zijn een knooppunt van allerlei economische activiteiten. Om steden aangenaam te maken zijn er gevarieerde goederen en diensten nodig. Op deze beperkte oppervlakte wordt werken, wonen en ontspannen gecombineerd. Elk van deze activiteiten brengt verschillende voor- en nadelen met zich mee. Ze maken het leven aangenaam, maar creëren bijvoorbeeld ook mobiliteitsproblemen. Deze verschillende activiteiten zorgen ervoor dat er in steden een grote afgeleide vraag is naar logistieke en transportdiensten. Zonder allesomvattend te zijn sommen we hier een aantal van de grote logistieke stromen in steden op. Op de joblocaties is de aanvoer van goederen nodig (werkmiddelen, kantoorbenodigdheden, voeding, edm.). Op de woonlocaties gaat het dan bijvoorbeeld om postdiensten, stookolieleveringen en *e-commerce*-leveringen. Om de stadsbewoners te voorzien in hun noden zijn er ook verschillende handelszaken aanwezig, gaande van levensnoodzakelijke tot niet levensnoodzakelijke goederen met hun respectievelijk bevoorradingsysteem. Deze handelszaken dienen ook bevoorrad te worden in de brede zin van het woord, namelijk de commerciële handelswaar maar ook andere beleveringen (bv. stookolie, ...). De ontspanningsactiviteiten zijn vaak te vinden in de dienstensector, maar toch zullen sommigen goederentransport nodig hebben. Hier kan dan gedacht worden aan bijvoorbeeld linnenservice voor hotels, bevoorrading van de zoo, filmzalen en zwembaden. Al deze activiteiten samen hebben daarenboven nog een invloed op de afvalproductie. Deze stroom van goederen wordt hoofdzakelijk buiten de stad behandeld en moet terug uit de stad gebracht worden (Gevaers, *et al.*, 2012). Het is dan ook duidelijk dat er, om deze steden leefbaar te houden, een afgeleide vraag naar vervoer is.

Figuur 1: Economische groei en transportactiviteiten vormen een vicieuze cirkel



Bron: Meersman, *et al.*, 2008

Figuur 1 geeft de relaties tussen economische groei en transport weer. Economische groei verhoogt de welvaart. Dit zal resulteren in een hogere consumptie, wat aan de basis voor een toegenomen vraag naar vervoer ligt. Om steden te bevoorraden zijn verschillende logistieke activiteiten nodig. Het

goederenvervoer, en specifiek de distributieactiviteiten, zullen toenemen. Deze toename in goederenvervoer zal dan effect hebben op de leefbaarheid van de personen in de stad. Het toegenomen vrachtvervoer bijvoorbeeld zal impact hebben op de publieke ruimte door bijvoorbeeld extra tijdsverlies op de weg, een toename van het geproduceerde lawaai, transport-gerelateerde emissieproblemen, problemen met de verkeersveiligheid en dergelijke. En de stad, als concentratie van personen, is net de locatie waar personen deze negatieve effecten het meest ervaren.

Zelfs al verloopt de bevoorrading van de stad op de meest efficiënte manier, dan nog zal er een impact zijn. Maar wat vandaag vastgesteld wordt, is dat steden vaak inefficiënt bevoorrad worden en daardoor voor een toename aan overlast en extra negatieve externe effecten zorgen. In eerste instantie kan gedacht worden aan ongevallen. We kunnen dus stellen dat wanneer er optimaal met logistiek in steden wordt omgegaan, dat dit ten goede komt aan de leefbaarheid en de leefkwaliteit in deze steden.

Deze negatieve effecten werden omschreven als de externe kosten van transport. De niet-internalisering van deze externe kosten is de voornaamste reden voor de grote groei aan transportbewegingen en de toegenomen mobiliteit in Vlaanderen. Volgens Blauwens *et al.*(2010), zijn externe kosten deze die de transportgebruiker veroorzaakt, maar waar die niet volledig voor betaalt. Ze zijn onder te verdelen in congestie-, milieuschade-, infrastructuur- en ongevalskosten. De marginale externe kosten zijn deze die elke additionele weggebruiker veroorzaakt.

Vrachtvervoer heeft dus een invloed op de stedelijke leefbaarheid, maar is zeker niet de enige factor van belang. Ook, misschien zelfs vooral, het personenvervoer heeft een belangrijke impact op de stad. Er rijden namelijk meer personenwagens in de stad dan vrachtwagens. Openbaar vervoer wordt vaak aangehaald als het alternatief voor deze problemen. Maar ook bussen, trams en treinen kunnen lawaai-overlast en emissieproblemen veroorzaken. De verkeersveiligheid bij massale inzet van trams en bussen kan in het gedrang komen. Fietsen en wandelen zijn ook mogelijke verplaatsingsopties. Vele Vlaamse steden en gemeenten besteden hier de laatste jaren extra aandacht aan.

Al deze parameters hebben invloed op de leefkwaliteit van stadsbewoners. En dat zijn er nog maar een paar, want de kwaliteit van de publieke ruimte en aanpalende gebouwen, het klimaat, enz. zijn zelfs nog niet ter sprake gekomen. Maar de leefbaarheid van een stad lijkt zich niet te beperken tot de inwoners. Ook handelaars en pendelaars kunnen een goede leefbaarheid van een stad appreciëren.

De aanpak van voorliggende beleidsondersteunende paper is als volgt. In eerste instantie wordt de term leefbaarheid zo goed als mogelijk beschreven. Op basis van zowel algemene bronnen van informatie als academische publicaties wordt de term ontleed. Nadien zal de meetbaarheid van leefbaarheid ter sprake komen. De meting van de leefbaarheid kan moeilijk samengevat worden in één concrete waardering. Deze waardering zal resulteren uit een proces dat kwantitatieve en kwalitatieve variabelen samenbrengt in een bepaalde structuur. Dit proces komt aan bod. De specifieke focus op vrachtvervoer in de stad zal behouden worden. Zo zal er onderzocht worden of de bestaande Vlaamse indicatoren en onderliggende parameters van deze indicatoren aandacht hebben voor het stedelijk vrachtvervoer.

2 Leefbaarheid

Het begrip “leefbaarheid” is niet alleen zeer ruim, maar blijkt ook zeer moeilijk te kaderen. Toch wordt het begrip vaak gebruikt. Eerst worden enkele woordenboekdefinities bekeken, vervolgens wordt ook stilgestaan bij een aantal wetenschappelijke publicaties over het onderwerp.

2.1 Leefbaarheid: enkele definities

Woordenboeken en (online) encyclopedieën vormen een eerste algemene bron van informatie. Het begrip leefbaarheid wordt omschreven als *“hoe aantrekkelijk en/of geschikt een gebied of gemeenschap is om er te wonen of te werken”*. Het woord wordt getypeerd als *“een typisch containerbegrip dat diffuus en multi-dimensioneel is”* (Wikipedia, 2012). Hier worden woon- en werkomstandigheden als basis genomen voor de indicatie van leefbaarheid. Ook in het woordenboek Van Dale is er zelfs geen algemene definitie terug te vinden. Bij het woord leefbaar staat: *“geschikt om erin of ermee te kunnen leven”* (Van Dale, 2012). Uit deze bronnen is dus weinig te concluderen over de inhoud van de term.

In de wetenschappelijke literatuur krijgt het begrip “leefbaarheid” vanaf het einde van de 90-tiger jaren meer aandacht. Van de Wardt en de Jong (1997, blz 23) schuiven volgende definitie naar voren *“Leefbaarheid is de waardering van de leefomgeving gebaseerd op de waardering door individuen”*. Volgens Van de Valk en Musterd (1998) is leefbaarheid *“de waardering of het gebrek aan waardering, van het individu voor zijn of haar leefomgeving”*.

Vervolgens hebben auteurs zoals van Dorst (2002 en 2005) en Schofer (2010) getracht om de invulling van het woord concreet te maken. In 2002 merkt van Dorst op dat een leefbare buurt *een buurt is waar iedereen de sociale en fysieke omgeving waardeert* (van Dorst, 2002). De keuze voor de ene of andere invalshoek zal een niet te onderschatten impact hebben op de structurering van de indicator om de leefbaarheid te typeren (zie verder van Dorst, 2005) en de te hanteren meetmethode zal wijzigen. Drie jaar later omschrijft van Dorst (2005) leefbaarheid als *“de mate waarin de omgeving voldoet aan de veronderstelde voorwaarden voor kennelijke leefbaarheid”*. In dezelfde publicatie gaat de auteur een stap verder en brengt hij vooreerst indicatoren voor leefbaarheid ter sprake. Deze indicatoren beschrijven of verklaren waarom een omgeving (on)leefbaar is. Verder geeft van Dorst ook aan dat de waardering die personen aan deze indicatoren geven niet noodzakelijk met de werkelijkheid stroken, aangezien er vooral een perceptie wordt weergegeven (van Dorst, 2005).

Schofer (2010) staat in zijn studie stil bij de vraag of leefbaarheid, als waardering voor de leefomgeving, vanuit het individu of vanuit de maatschappij moet bekeken worden. Is het *mijn* leefbaarheid of *onze* leefbaarheid? (Schofer, 2010). Leefbaarheid voor de één kan conflicteren met de leefbaarheid voor een ander. Muziek is voor de één geluidsoverlast, voor de ander een genot.

Daarenboven is de tijdsfactor van belang. Iedereen heeft een idee van de betekenis van de term leefbaarheid, maar de exacte omschrijving is ook sterk afhankelijk van tijd en plaats. Het waarderen van een leefomgeving is deels een uitgesproken subjectief begrip. Zo kan voor niet-economisch afhankelijke bewoners van een toeristenplaats een bepaalde situatie in het hoogseizoen onleefbaar zijn, terwijl voor de lokale toeristische ondernemer het oordeel over de leefbaarheid op dat moment heel anders kan luiden. Een omgeving die vandaag hoog wordt gewaardeerd kan over twintig jaar niet meer verhuurbaar of verkoopbaar zijn (van Dorst, 2002).

Ook in minder academische bronnen komt leefbaarheid regelmatig aan bod.

Ten eerste, een simpele zoektocht op de term “leefbaarheid” in de databank van krantenartikelen Mediargus leverde tussen 12 oktober 2011 en 10 oktober 2012 een lijst van 1210 resultaten op (Mediargus, 2012). In de artikels wordt leefbaarheid aan veel thema’s gelinkt, gaande van verkeersproblemen, inrichting van de openbare ruimte, drugsproblematiek, aanbod van scholen, het verenigingsleven tot sluikstorten. Sommige krantentitels nemen standpunten in over de meest leefbare stad of gemeente. Enkele voorbeelden uit Vlaamse kranten illustreren de tendens. Op 26 juni jl. werden drie artikels over leefbaarheid gepubliceerd: “Mechelen is 'leefbaarder' dan ooit” (Gazet van Antwerpen), “Gent bij meest leefbare steden” (Het Laatste Nieuws) en “Brugge beste stad om in te leven” (Het Laatste Nieuws). Deze artikels gaan dieper in op de resultaten van een studie van Test-aankoop, die verschillende Europese steden vergeleek op elf verschillende parameters. Mobiliteit was daar één van, naast bijvoorbeeld huisvesting, veiligheid en gezondheidszorg. Volgens de resultaten van de Test-Aankoop studie (2012) is de leefbaarheid hoger in Brugge (1), Hasselt (2), Leuven (3) en Genk (4). Gent komt pas als vijfde leefbaarste stad uit de bus. Antwerpen valt net buiten de top 10. Aalst en Vilvoorde bekleden respectievelijk plaatsen 14 en 15. Brussel staat nog lager, op de 18^e plaats. Charleroi sluit op de 21^e plaats de rij¹ (Test aankoop, 2012).

Ten tweede, ook beleidsbeslissingen worden regelmatig teruggebracht tot “*het verhogen van de leefbaarheid*”. Het begrip leefbaarheid heeft vooral de afgelopen jaren een duidelijke politieke lading gekregen. In de politieke betekenis is leefbaarheid een verzamelbegrip voor de gezondheidszorg, het onderwijs, de veiligheid, de multiculturele samenleving en de mobiliteitsproblemen. Bovendien wordt het begrip doorgaans in de negatieve zin gebruikt, ‘dit is niet meer leefbaar’ (van Dorst, 2002). Een aantal voorbeelden volgen. Bruno De Lille (Groen), staatssecretaris voor Mobiliteit voor het Brussels gewest, nam volgend standpunt in: “*Doorgaand verkeer hoort niet thuis in het hart van de stad Brussel*”. En dat om volgende reden: “*Dat (...) moet de kleine Ring nemen want de leefbaarheid van de stad primeert*” (De Standaard, 14 juli 2012). Hier wordt de leefbaarheid volledig herleid tot de aanpak van de mobiliteitsproblemen. Bij de actiegroep ‘Ademloos’ wordt er vooral gefocust op de emissie- en lawaaiproblematiek rond de stedelijke ringweg R1. Als de publieke ruimte gereserveerd wordt voor winkel- en wandelverkeer, dan is er vaak kritiek van buurtbewoners en handelaars dat hun mobiliteit beknot wordt. Zo werd er door de buurtbewoners van de Antwerpse Oude Korenmarkt geprotesteerd tegen het nieuwe verkeersplan, dat hun straat autovrij zou maken. Volgens hen krijgen de ‘toeristen de lusten en de bewoners de lasten’ (Het Nieuwsblad, 9 juli 2012) (Ademloos vzw, 2012; De Beuckeleer, 2012; Ysebaert, 2012).

¹ De methodologie van het onderzoek bestaat uit een bevraging van inwoners uit 124 steden in België, Italië, Spanje, Portugal en Brazilië. De bevraging peilt naar de tevredenheid; hiertoe werden 11 factoren die de leefkwaliteit in hun stad beïnvloeden, nl. huisvesting, gezondheidszorg, onderwijs, mobiliteit, standslandschap, werkgelegenheid, milieu, veiligheid, winkels, ontspanning en bestuur onderzocht. Op basis van de antwoorden werd een algemeen indexcijfer (op 100) voor de leefkwaliteit in deze steden berekend en de 124 steden in dalende volgorde op basis van hun algemeen indexcijfer gerangschikt. Deze rangschikking laat niet toe dieper in te gaan op de eventuele logistiek-aspecten in de evaluatie.

Uit onderzoek van zowel wetenschappelijke als niet-wetenschappelijke bronnen blijkt dat de term 'leefbaarheid' dus zeer ruim gebruikt wordt, zonder deze exact te definiëren. Een correcte definitie is een belangrijke eerste stap in het afbakenen van een onderzoek. In de voorliggende paper wordt hierna de volgende werkdefinitie van leefbaarheid naar voren geschoven:

“Stedelijke leefbaarheid is een diffuse waardering door stadsinwoners en gebruikers van verschillende parameters betreffende hun leefomgeving. Die waardering is een momentopname met een geobjectiveerd subjectief karakter. De onderliggende parameters zijn te herleiden tot economische, sociale, ecologische en institutionele factoren”

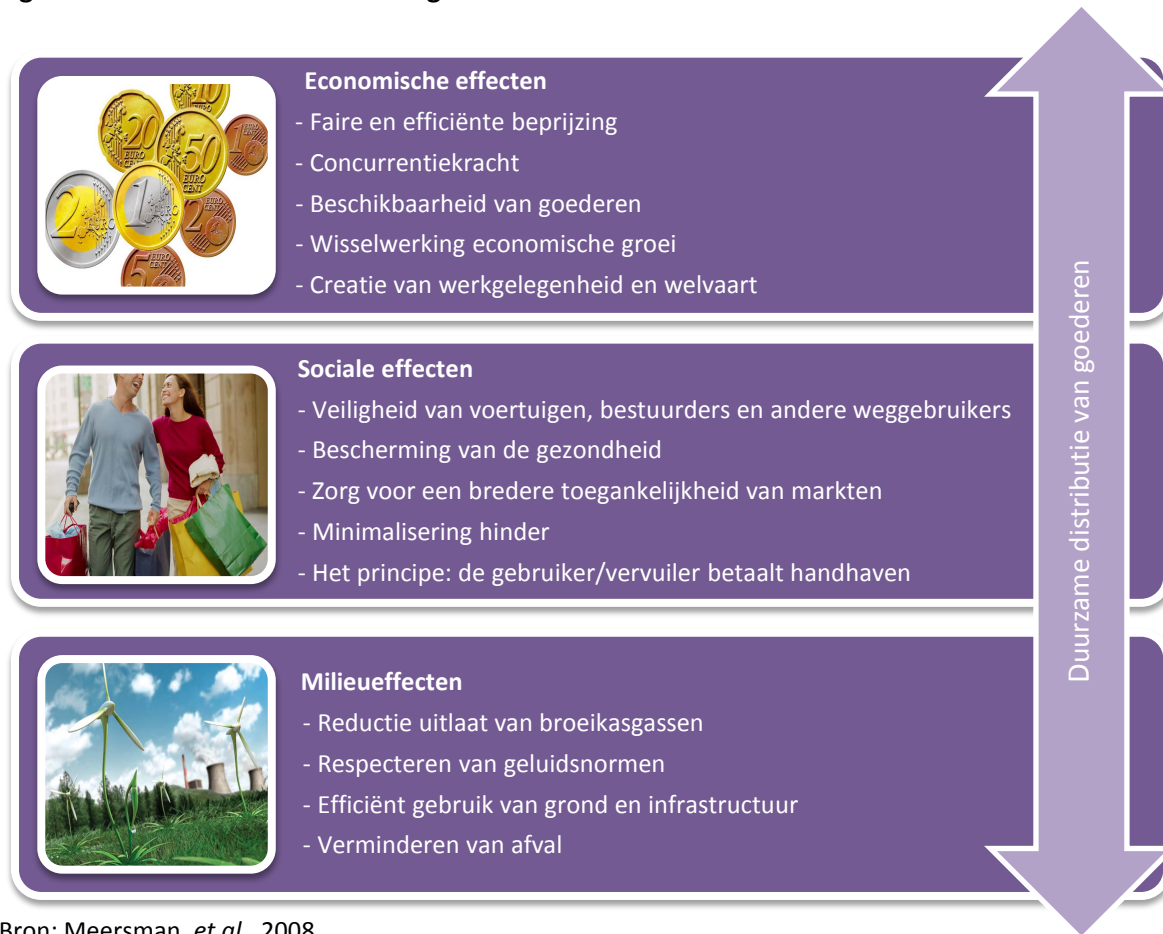
Op dit punt kan geconcludeerd worden dat leefbaarheid dus heel wat breder is dan de transportimpact op de stad alleen. Het komt vaak neer op het welzijn van mensen in een gemeente, stad of buurt. Mobiliteit is dan één factor, naast vele andere kwalitatieve en kwantificeerbare elementen. Mobiliteit lijkt dan ook vooral over de fileproblematiek te gaan, minder over de stedelijke logistiek. Verschillende parameters werden al onderscheiden. Volgens Schofer (2010) is het nodig om op z'n minst landgebruik, behuizing, publieke infrastructuur en diensten mee op te nemen. Transport zal de kwaliteit van deze variabelen beïnvloeden, faciliteren of tegenwerken. (Schofer, 2010)

2.2 Leefbaarheid als onderdeel van duurzaamheid

Volgens Van Assche *et al.* (2010) is de term stedelijke leefbaarheid eerder een korte termijn meting van de lange termijn doelstelling van 'duurzaamheid'. Het gaat de beleidsvoerders op lokaal niveau ook helpen om een beter gedragen en meer onderbouwd beleid te voeren. Het gaat ook een waardering geven aan de doeltreffendheid van maatregelen genomen door beleidsmakers. Al moet er wel opgepast worden met het afrekenen van beleidsmakers op het trendverloop van de indicatoren. Ten eerste kan er een beperkte link zijn tussen de bevoegdheden, beleidsacties en de trend. Ten tweede zijn indicatoren van leefbaarheid niet allesomvattend. Volgens Schofer (2010) echter, moet er zelfs uitgekeken worden niet allesomvattend te willen zijn. Als een onnoemelijk aantal verschillende variabelen opgenomen wordt, zal de transparantie van de indicatoren verminderen.

De term 'leefbaarheid' kan geplaatst worden in het kader van duurzaamheid. Dit begrip 'duurzaamheid' vindt vooral z'n oorsprong in het rapport van de Brundtland Commissie (World Commission on Environment and Development, 1987). Duurzame ontwikkeling werd beschreven als het lenigen van de noden van de huidige generatie, zonder de mogelijkheden van de toekomstige generatie te beperken. Het komt neer op het gebruiken van de huidige grondstoffen zonder deze op te gebruiken. Nu is het aanvaard dat economische ontwikkeling ook elementen van sociale en ecologische aspecten dient te bevatten. Deze elementen komen ook terug in figuur 2. De drie grote aspecten van duurzaamheid, economische, sociale en milieueffecten, worden er kort toegelicht.

Figuur 2: Duurzame distributie van goederen



Bron: Meersman, *et al.*, 2008

Volgens Van Assche *et al.* (2010) gaat het principe van duurzaamheid zelfs iets verder dan de drie hierboven vernoemde effecten. Zo werd in onderzoekspublicaties rond duurzaamheid een vierde factor geïdentificeerd. Naast de typische economische, sociale en duurzaamheidsparameters zijn er ook institutionele elementen van belang. De institutionele principes worden toegevoegd omdat de beleidsmakers niet alleen de problemen m.b.t. duurzaamheid kunnen oplossen. Zo zullen alle stedelijke *stakeholders* hun bijdrage moeten leveren tot het bereiken van duurzaamheidsdoelen. Onderzoekers wijzen hier naar innovatieve politieke culturen van 'collaborative governing' en 'urban governance' (Van Assche *et al.*, 2010)². Verder ingaan op deze specifieke politieke dimensie valt buiten de focus van deze beleidsondersteunende paper.

Het onderzoek van Van Assche *et al.* (2010), dat aan de basis lag van de stadsmonitor Vlaanderen, vertrok van de basisbehoeften van de mens en ging dan verder in op de elementen van duurzaamheid en leefbaarheid. De behoeften van de mens zijn dus duurzaam als ze de Brundtland definitie volgen, maar worden volgens Van Assche *et al.* (2010) gevoed vanuit de piramide van Maslow (zie figuur 3). Deze piramide geeft een overzicht van de behoeften van de mens weer. Mensen zullen eerst hun primaire biologische behoeften vervuld willen zien, voordat ze hun behoefte aan zekerheid en veiligheid

² Deze aanpak wordt ondersteund door de UN CSD (United Nations commission for sustainable development), het toonaangevende Duitse Wuppertal Institute en het ICIS (Internationale Centre for Integrative Studies) in Maastricht.

willen vervullen. Indien deze beide behoeften vervuld zijn, willen mensen hun sociale behoefte bevredigen. Vervolgens worden respectievelijk de behoefte aan erkenning en waardering en zelfontwikkeling bevredigd. De basisbehoeften die in de piramide aanwezig zijn, werden door Van Assche *et al.* (2010) ongeordend meegenomen. In hun definiëring van duurzaamheid en leefbaarheid werd er rekening gehouden met de elementen die behoeften bevredigen. Deze elementen zijn gerelateerd aan activiteiten (scholen, bedrijven, voertuigen, zorg) of aan sociale parameters (attitude en gedrag van inwoners).

Figuur 3: Piramide van Maslow



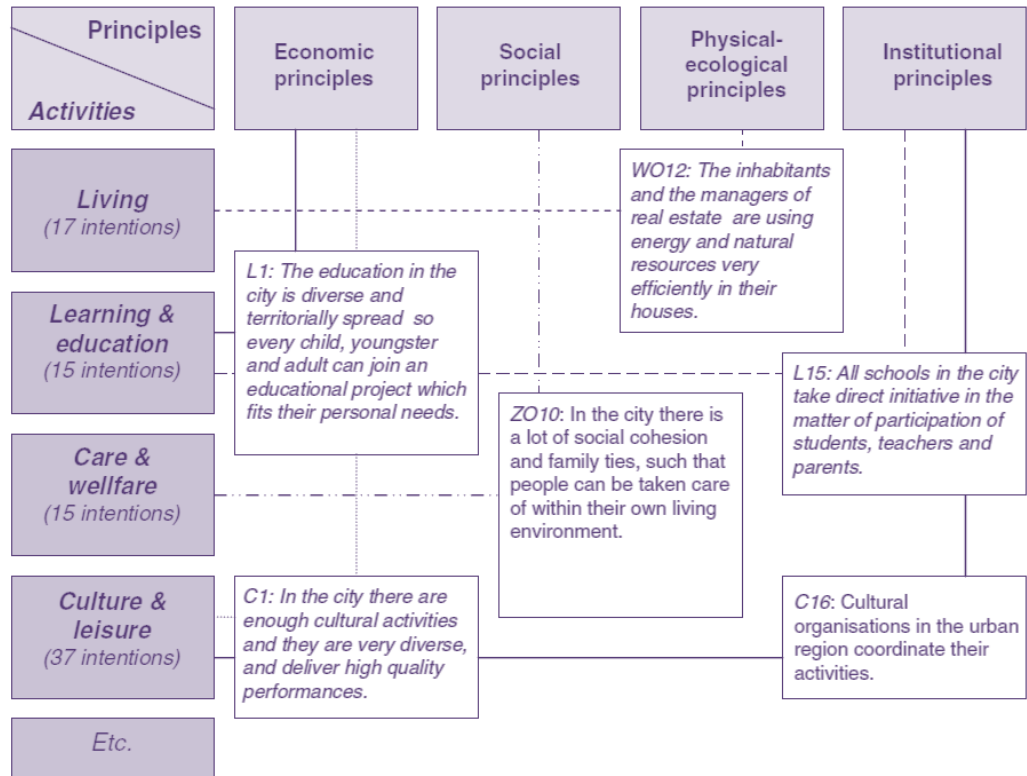
Bron: Eigen samenstelling gebaseerd op Maslow (1943)

De visie werd gerangschikt door een matrix die de vier eerder vermelde duurzaamheidsprincipes combineert met de stedelijke activiteiten. Deze activiteiten zijn bijvoorbeeld leven, cultuur en vrije tijd, educatie, veiligheid, enz. Dat resulteerde in de matrix, weergegeven in figuur 4.

Op basis van dit academisch vooronderzoek werd een eerste stadsmonitor Vlaanderen opgesteld in 2004. In 2006 volgde een tweede versie, die de parameters actualiseerde. Deze twee studies werden door Van Assche en collega's uitgevoerd. Op basis van contacten met experts en een expertmeeting rond het thema in 2005, werden een aantal thema's verder aangepakt en verfijnd. Vooral ondernemerschap en sociale zorg werden onderbelicht gevonden. Vanaf 2009 werd de studie zelf uitgevoerd door de Vlaamse administratie, die een bevoegdheidsoverschrijdende werkgroep opstelde (Van Assche *et al.*, 2010; Bral *et al.*, 2011).

Deze verschillende dimensies worden ook weergegeven in de definitie die door de stad Gent gehanteerd wordt in haar specifieke stedelijke leefbaarheidsmonitor. Leefbaarheid gaat voor het stadsbestuur over de woonomgeving, bekeken vanuit het perspectief van de mens waarbij vier dimensies worden onderscheiden. Op basis van deze definities worden de specifieke parameters bepaald. Deze indicatoren worden in sectie 3 verder ontleed.

Figuur 4: De visiematrix van stedelijke leefbaarheid



Bron: Van Assche *et al.*, 2010

De vier dimensies zijn:

- de fysieke kwaliteit van die woonomgeving;
- de sociale kwaliteit;
- de (on)veiligheid;
- het aantal, de kwaliteit en de bereikbaarheid van voorzieningen voor tewerkstelling, onderwijs, huisvesting, administratie, welzijn en gezondheid, jeugd, cultuur. (Stad Gent, 2003)

In sectie drie wordt er ingegaan op de echte meting van de leefbaarheidsindicatoren in Vlaanderen en Gent. De effecten van logistiek en transport op deze leefbaarheid van en in de steden zal een grotere focus krijgen. Zo wordt er gekeken of reeds bestaande Vlaamse indicatoren aandacht hebben voor de impact van vrachtvervoer op de waarde van sommige parameters.

3 Hoe moet leefbaarheid dan gemeten worden?

De leefbaarheid van een stad of buurt kan gemeten worden met een indicator, die een waardering uitdrukt voor een specifiek kenmerk. Maar één allesomvattende indicator zal niet voldoende zijn. Zoals al bleek uit de definiëring van het begrip zijn verschillen elementen (sociale, economische, ecologische en institutionele) belangrijk. Om een bredere blik te houden zullen verschillende indicatoren gecombineerd dienen te worden.

Miller (2010) trachtte de vereisten van deze indicatoren te typeren. Volgens hem moeten ze gelinkt worden met de literatuur over levenskwaliteit en duurzaamheid, die de laatste 10 jaar ontwikkeld werd. Een voorbeeld van een indicator voor leefbaarheid komt uit de milieueconomie. Munda (2005) deed een literatuuronderzoek over deze indicatoren. Daaruit kwamen vijf gemeenschappelijke kenmerken naar voren. Ten eerste, ze dienen opgesteld te worden met aandacht voor de kwaliteit van de beschikbare informatie. Zo kunnen maatschappelijke trends die invloed hebben op sociale, economische en duurzame kenmerken van een stad afgetoetst worden (bv. een lage criminaliteit in Brussel kan een indicatie zijn dat de gebruikte data kwalitatief niet voldoen). Ten tweede wordt er aangehaald dat ze een definiëring moeten hebben van de te meten zaken per dimensie. Ten derde dienen ze het meten van de evolutie mogelijk te maken. Ten vierde haalt Miller (2010) aan dat elke indicator een goede variabele dient te hebben, die duidelijk omlind is. Tot slot wordt aangeraden om deze variabelen te combineren, te aggregeren, zodat een duidelijk overzicht kan gegeven worden.

Geurs en van Wee (2004) kwamen met vier basisvoorwaarden voor een transportindicator. Deze zijn: ten eerste een sterke theoretische basis die ten tweede kan gecombineerd worden met operationele kenmerken. Daarenboven dienen ze, ten derde, makkelijk interpreteerbaar en ten vierde makkelijk communiceerbaar zijn. En daarenboven moet het mogelijk zijn ze te gebruiken voor economische en sociale evaluaties. Castillo en Pitfield (2010) daarentegen distilleerden uit onderzoek vijf basisvoorwaarden voor een goede transportindicator: meetbaarheid, beschikbaarheid, snelheid van beschikbaarheid, interpreteerbaarheid en het kunnen isoleren van de transportimpact (Vanoutrive, 2012).

Een indicator kan gebaseerd worden op datagegevens die elders te vinden zijn: bijvoorbeeld het aantal voertuigkm in een stad, de PM-emissies in de stadskern, het fietsgebruik, de vrije publieke ruimte, aantal bomen, enz. Maar een andere manier om gegevens te bekomen is het bevragen van de inwoners. Statistische technieken (zoals factoranalyse) op de uitkomsten van een enquête geven inzicht in welke specifieke aspecten de ondervraagde groep aan welke globale factoren toeschrijft. De ene groep personen kan de waardering van de leefbaarheid vooral aan fysieke elementen toeschrijven, en een andere groep respondenten kan vooral verwijzen naar sociale elementen.

Steden worden jaarlijks gerangschikt door verschillende organisaties. Deze scores worden door de media en steden vaak opgepikt (zeker als ze goed bovenaan staan). De plaats in de lijst wordt dan gedeeld om toeristische en publicitaire redenen. Tot de belangrijkste internationale rangschikkingen worden de *Mercer Quality of Living Survey* en de *Economist's World's Most Liveable Cities* gerekend. Brussel is de enige Belgische stad die opgenomen wordt. Net als in 2010 eindigde Wenen in de *Mercer Quality of Living Survey* in 2011 als eerste, Zurich nog altijd als tweede. Genève moest de derde plaats afstaan aan Auckland. Brussel eindigde in de rangschikking van 2010 op een 15^{de} plaats, maar daalde naar een 22^e plaats in 2011. Deze scores worden behaald door de scores van onderliggende parameters te combineren. De rangschikkingen hebben ook verschillende lijsten voor onderliggende parameters. In de rangschikking van The Economist in 2012 eindigde Melbourne op de eerste plaats, gevolgd door Wenen en Vancouver. Brussel daalde in deze ranking van de 27^{ste} plaats in 2011 naar de 28^{ste} plaats in 2012. Op de 2010 *Eco-City ranking*, die o.a. beschikbaarheid en kwaliteit van water, afvalophaling, riolering, luchtvervuiling en congestie op de weg meeneemt, scoort Brussel veel slechter met amper een 41^e plaats. Actie lijkt dus nodig (Mercer, 2010 en 2012; The Economist Intelligence Unit, 2012). Deze internationale vergelijkingen zijn voor Vlaanderen beperkt nuttig. Enkel de hoofdstad is opgenomen.

Ook de EU houdt er een interesse op na om de stedelijke leefbaarheid in kaart te brengen via de EU Urban Audit. Daarom worden er voor 258 grote en middelgrote steden in 27 Europese landen meer dan 300 statistische indicatoren verzameld. Voor België werden Antwerpen, Brussel, Brugge, Charleroi, Gent, Luik en Namen opgenomen in de lijst. Deze indicatoren worden verzameld in opdracht van het DG Regional Policy van de EC, in samenwerking met EUROSTAT en de nationale statistische diensten van de lidstaten. De studie houdt er een heel *high level* aanpak op na. Zo komen werkloosheid, bevolkingsgroei en emissieniveaus naar voren. Het is vooral een kwantitatieve verzameling van gegevens. Er komen geen interviews of enquêtes aan te pas. De resultaten dienen vooral om de structuur- en cohesiefondsen beter in te zetten (EC, 2012).

Zanella *et al.* (2012) gingen aan de slag met bovenstaande leefbaarheidsindicatoren en combineerden twee type datagegevens: welzijn en ecologische prestaties. Met gegevens voor deze twee thema's creëerden ze een gewogen indicator, en op basis van de waarden voor deze indicator konden ze steden rangschikken. Voor België doken Antwerpen en Brugge op in de hoogste plaatsen van de rangschikking. Wenen staat weer op de eerste plaats. Antwerpen staat op twee, Brugge op drie. Maar het onderzoek bevindt zich nog in een eerste fase. De onderzoekers willen de invloed van externe factoren zoals geografische locatie, nationaliteit, welzijnsniveau van het land, het aantal inwoners, statuut en dichtheid van de stad meenemen (Zanella *et al.*, 2012).

Allen zijn ze zeer *high level*, dus weinig toegespitst op de Vlaamse situatie. Daarom wordt er in onderstaande secties dieper ingegaan op drie specifieke onderzoeken naar de leefbaarheid in Vlaanderen, in de hoop dat deze meer gegevens over de lokale leefbaarheid bevatten. De eerste is de stadsmonitor Vlaanderen. Vlaanderen doet deze oefening, op een hoger niveau, voor de 13 Vlaamse centrumsteden. In 2011 werd de meest recente stadsmonitor gepubliceerd. Dit uitgebreid werk gaat in op vele verschillende aspecten van de stedelijke leefbaarheid. De tweede is de stadsmonitor van Gent, die een meer gedetailleerd beeld geeft over de waardering van verschillende aspecten van de stad door de inwoners. De laatste is de buurtmonitor Antwerpen, die een vertaling is van de stadsmonitor Vlaanderen. De focus ligt hier meer op de buurtgegevens.

3.1 Stadsmonitor Vlaanderen

Vlaanderen heeft een overkoepelende stadsmonitor voor z'n 13 Vlaamse centrumsteden³. In 2011 werd de vierde editie gepubliceerd na de vorige editie van 2008. De bedoeling is om de ontwikkelingen in de steden te kunnen opvolgen. Aan de hand van indicatoren wordt nagegaan of de steden in een meer leefbare en duurzame richting evolueren. Wat onder een leefbare en duurzame stad verstaan wordt, is gebaseerd op een gezamenlijk ontwikkelde en gemeenschappelijk gedragen visie die weergegeven wordt in een visiematrix⁴, waarbij verschillende actoren die met stedelijkheid in Vlaanderen te maken hebben (bv. bovenlokale overheden, bedrijven, het maatschappelijke middenveld, vzw's, burgers, ...), werden betrokken. Welke deze zijn werd niet gespecificeerd. De visie en de daaraan gekoppelde

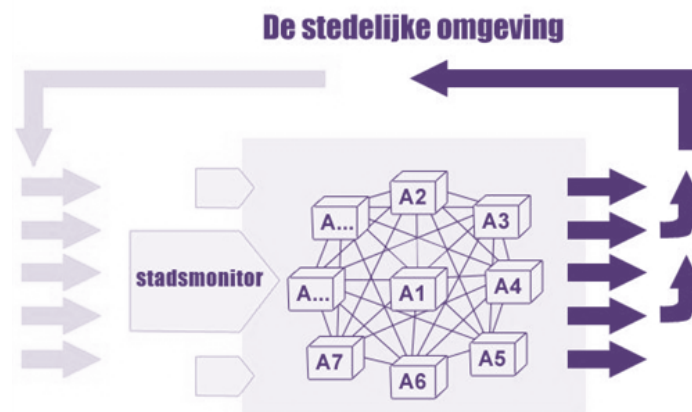
³ De grootsteden Antwerpen en Gent en de centrumsteden Aalst, Brugge, Genk, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout.

⁴ De visiematrix is opgebouwd uit enerzijds activiteiten, zoals wonen, leren, werken, cultuur, mobiliteit, enz. en anderzijds de vier principes van het duurzaamheidsconcept (economisch, sociaal, fysiek, institutioneel). In de matrix worden intenties of bekommernissen weergegeven omtrent deze activiteiten en principes. Deze intenties worden gebundeld in clusters, die vervolgens de basis vormen voor de keuze van de gewenste indicatoren. De ingevulde visiematrix is te raadplegen op http://thuisindestad.be/stadsmonitor_6.html.

indicatoren zijn het resultaat van een interactief proces. Dit startte in de lente van 2001 door het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling (Universiteit Gent) en het Departement Handelswetenschappen en Bestuurskunde (Hogeschool Gent), zoals al eerder aangehaald (Van Assche *et al.*, 2010). Zowel het uittekenen van het concept, de visieontwikkeling als de keuze van de indicatoren verliep via intens overleg tussen de onderzoeksinstituten, de Vlaamse overheid en de steden. Het traject werd aangestuurd door een Stedenstuurgroep met vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid en de steden.

Ruim 160 gedocumenteerde indicatoren werden gebruikt. 80 indicatoren werden afgeleid uit een schriftelijke bevraging 'Thuis in de stad'. De set werd uitgebreid met onder meer vragen over wonen en veiligheidszorg. Bijna 41.000 bewoners kregen een vragenlijst in de bus, waarvan bijna één op twee respondenten antwoordde. Wat zorgde voor een positieve netto respons van 46%. Naast economische, sociale en fysiek-ecologische komen ook institutionele principes aan bod. Dit onderzoek vult deels de leemte in na het verdwijnen van de Socio-economische Enquête (volkstelling), waarvan de laatste versie in 2001 verscheen.

Figuur 5: Visiematrix stadsmonitor Vlaanderen



Bron: Bral *et al.*, 2011

Er wordt gewerkt met een matrix aan gegevens, die via allerlei indicatoren een beeld schetst van de stedelijke leefbaarheid. Deze gegevens over de perceptie kunnen eventueel vergeleken worden met de bekomen kwantitatieve gegevens. Het proces verloopt zoals in figuur 5. Via een verzameling van waarderingen op verschillende parameters (de stadsmatrix) wordt een abstracte weergave verkregen van het complexe sociaal-economische systeem als een stad. De resultaten van deze waarderingen kunnen dan gebruikt worden om beleid te voeren (rechtterkant van de figuur). Dit beleid zal de stedelijke omgeving beïnvloeden, wat dan een andere waardering voor de parameters zal opleveren.

De indicatoren werden opgesplitst naar de volgende onderverdelingen:

- cultuur en vrije tijd,
- leren en onderwijs,
- ondernemen en werken,
- veiligheidszorg,
- wonen,
- zich verplaatsen/mobiliteit,
- zorg en opvang,
- sociale principes,

- natuur en milieubeheer,
- burgerschap en overheid.

In eerste instantie werd het rapport bestudeerd met het oog op specifieke logistieke aspecten. De conclusies worden hier mee opgenomen. In het deel *Ondernemen en werken* werd er niet in gegaan op logistieke activiteiten. Er werd bijvoorbeeld niet gekeken naar de beleving van de handelszaken. In de categorie *veiligheidszorg* wordt er ingezoomd naar de verkeersveiligheid. Er zijn kwantitatieve gegevens over het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers. In de uitgevoerde enquête werd expliciet gevraagd naar de mate waarin men de laatste maand zelf last heeft ondervonden van een aantal problemen in de buurt. Deze indicator brengt een deelaspect van het veiligheidsgevoel in de stedelijke omgeving in beeld. Bijna 1 op de 5 inwoners ervaart agressief verkeersgedrag als een buurtprobleem. Onaangepaste snelheid in het verkeer wordt nog meer ervaren als een buurtprobleem. Bijna 1 op de 2 inwoners meldt hierover zelf last gehad te hebben de laatste maand. Van lawaaihinder heeft gemiddeld 40% van de respondenten last. In alle steden is de voornaamste bron van overlast het verkeer, gevolgd door burenlawaai en andere vormen van lawaai. In Antwerpen, Aalst, Gent en Sint-Niklaas heeft meer dan 40% van de inwoners last van geluidsoverlast. In de andere steden is dit aandeel minder groot. Het is niet duidelijk welke activiteiten of voertuigen er aan de bron van de geluidsoverlast liggen. Er is zeker geen onderscheid naar vrachtwagens en personenwagens te vinden (Bral, *et al.*, 2011).

In het deel *zich verplaatsen/mobiliteit* gingen de onderzoekers vooral in op de mobiliteitsaspecten van het personenvervoer. De auto is het meest gebruikte vervoermiddel voor verplaatsingen in de vrije tijd. Net iets meer dan de helft van de respondenten geeft aan (heel) vaak de wagen te gebruiken. Volgens de onderzoekers wordt de leefbaarheid en duurzaamheid van de stad sterk medebepaald door de manier waarop inwoners en stadsgebruikers zich verplaatsen, onder andere voor hun verplaatsingen in de vrije tijd. Het geringe openbaar vervoer gebruik duidt dus op minder duurzame verplaatsingsgewoonten. Ze pleiten voor een efficiëntere en evenwichtige inzet van vervoersmodi en -infrastructuur die er dan toe bijdragen dat in de stad pas in laatste instantie beroep gedaan wordt op de auto (Bral *et al.*, 2011).

Er wordt in deze sectie kort gepeild naar de inrichting van de openbare ruimte voor autogebruik. Gemiddeld vindt net iets meer dan de helft van de inwoners dat er voldoende parkeergelegenheid is in hun buurt. De minste parkeerproblemen zijn er in Hasselt, Brugge en Roeselare. Dit is duidelijk minder gemakkelijk in Antwerpen, Aalst en Mechelen waar de ontevredenheid over het aanbod groter is. In het algemeen zijn jongere inwoners iets minder tevreden over het parkeeraanbod. Wie eigenaar is van een eigen woning is vaker tevreden over het aantal parkeerplaatsen voor bewoners in de buurt dan huurders. Er blijkt nog geen probleem te ontstaan tussen de inrichting van het publieke terrein, en de bereikbaarheid van de stad. Meer dan 9 op de 10 inwoners vindt dat ze het centrum van de stad gemakkelijk kunnen bereiken. Er zijn geen grote verschillen tussen de steden. Gemiddeld zijn 6 op de 10 inwoners tevreden over de verkeersveiligheid in de omgeving van scholen in de buurt. Tussen de steden onderling zijn er grote verschillen. In Brugge, Genk en Hasselt is meer dan 7 op de 10 inwoners het (helemaal) eens met de stelling. Aalst, Antwerpen, Gent en Turnhout zijn de steden waar men de verkeersveiligheid in de buurt van de scholen lager inschat (Bral, *et al.*, 2011).

In dit zeer uitgebreid rapport krijgen beleidsmakers een duidelijk beeld van de aspecten die door de Vlamingen in de 13 centrumsteden als goed of slecht gewaardeerd worden. Het rapport gaat vooral in

op economische, duurzame, sociale en institutionele aspecten. Mobiliteit komt ter sprake, maar beperkt. Zo wordt er niet specifiek naar vrachtwagenverkeer gepeild.

3.2 Stadsmonitor Gent

Een tweede voorbeeld van deze meting van de leefbaarheid is de stadsmonitor Gent. In Gent wordt er sinds 2003 een verzameling gemaakt van objectieve statistieken. Er wordt aandacht geschonken aan 7 subjectieve indicatoren, die resulteren in een uitgebreide monitor die een beeld geeft van de leefbaarheid in Gent. Al deze gegevens resulteren in één samenvattende index.

In totaal zijn zeven indicatoren opgebouwd uit 28 variabelen. Specifiek geven ze de mening weer over:

- de kwaliteit van de woning,
- de kwaliteit van de woonomgeving,
- de veiligheid,
- het voorzieningenniveau,
- de kwaliteit van het sociaal leven,
- de mate van buurtbinding,
- en tot slot de relatie tot de Stad i.v.m. buurtaangelegenheden.

Naast de indicatoren werden er nog andere aspecten van de leefbaarheid bevraagd. Zij fungeren als onafhankelijke variabelen. Een van deze is bijvoorbeeld de kwaliteit van het eigen leven. Deze wordt bepaald door: relaties, gezinssamenstelling, gezondheid, werk, opleiding, mobiliteit en sociaal-culturele participatie. Ze kunnen gezien worden als achtergrondvariabelen voor de mate van tevredenheid met het eigen leven en met het leven in de onmiddellijke leefomgeving. Gent koos er voor om de leefbaarheid en de deeldimensies ervan weer te geven in één cijfer, één index dus. De correcte weging van de gewichten van elke parameter is dan een uitdaging, en blijft voor kritiek vatbaar (Bauwens *et al.*, 2011).

Analyse van de monitor maakt duidelijk dat de invloed van de handels- en logistieke sector (zoals emissie van het stedelijk vrachtvervoer of aantal voertuigbewegingen bijvoorbeeld), niet voorkomt in de indicator voor de leefbaarheid in Gent. Er zijn een aantal bemerkingen die een idee kunnen geven over de gevoeligheid van inwoners voor deze activiteiten, zonder dat ze echt gedetailleerde gegevens aanreiken. Zo vindt 3 op 4 Gentenaars de nabijheid van winkels goed, maar vindt 94% de luchtvervuiling in zijn straat altijd (47.3%) of soms (47%) vervelend. De openbare ruimte wordt aanzien als goed (41.3% vindt de straten en voetpaden in z'n buurt in goede staat; 36.9% niet). Maar wat betreft het aantal parkeerplaatsen is 92% van mening dat er een probleem is (55% ja altijd; 47% ja soms) (Bauwens *et al.*, 2011).

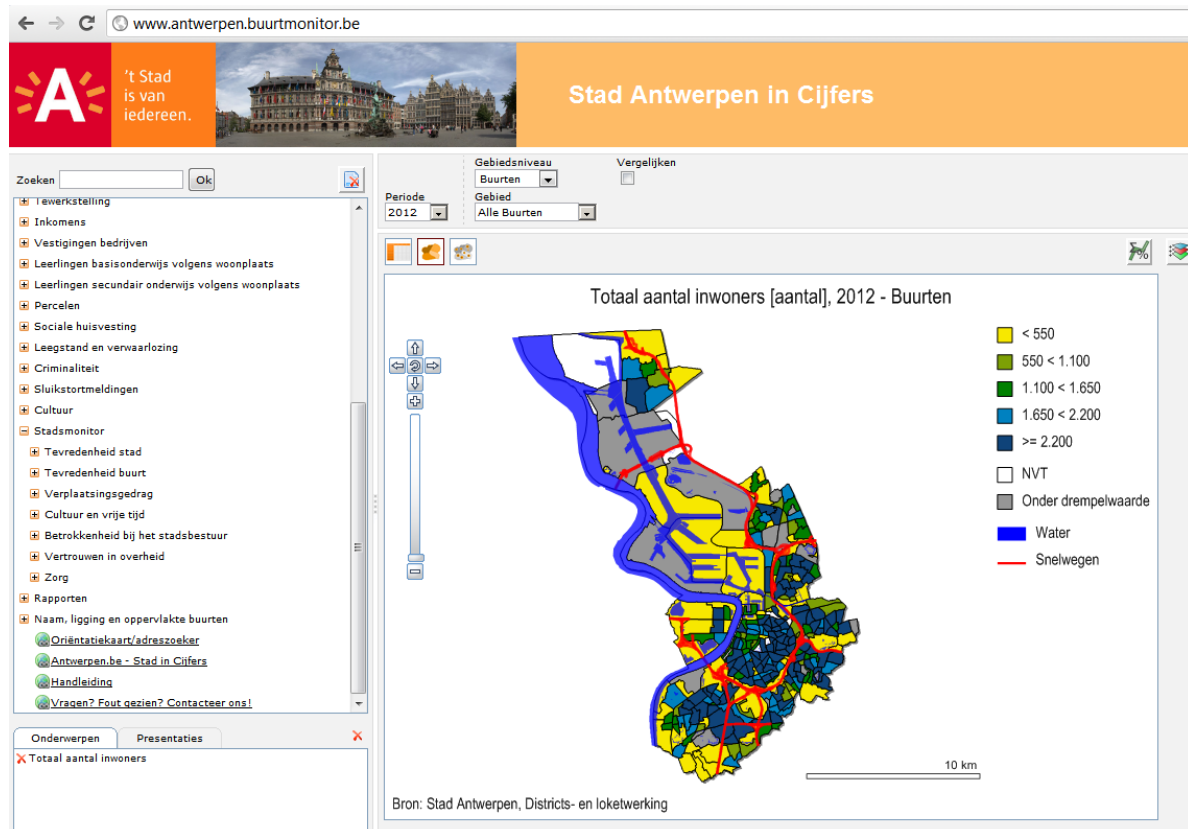
In dit uitgebreid rapport krijgt de stad Gent een duidelijk beeld van de aspecten die door de Gentenaars als goed of slecht gepercipieerd worden. Het rapport gaat vooral in op duurzame en sociale aspecten. Mobiliteit en winkelaanbod komen ter sprake, maar geeft geen duidelijk beeld van de toename in congestie, emissies van personen- en/of vrachtwagens, verkeersveiligheidsproblemen met vrachtwagens, conflicten tussen laad- en losoperaties en leefbaarheid, enz. Sommige van deze gegevens kunnen op een andere manier bekomen worden. Zo zou congestie, als kwantitatieve indicator, kunnen gemeten worden met GPS-technologie. Emissies op straatniveau kunnen ook gemeten worden. Maar

om de impact van vrachtvervoer hier uit te filteren zal een simulatie op basis van verkeerstellingen, data over Euronormen en bijhorende emissiegegevens nodig zijn.

3.3 Buurtmonitor Antwerpen

De stad Antwerpen werkt voor de waardering van de leefbaarheid op buurtniveau. De stadsmonitor werd er vertaald als de buurtmonitor. Het Antwerpse stadsbestuur publiceert deze gegevens openbaar op <http://www.antwerpen.buurtmonitor.be>. Deze buurtmonitor is weergegeven in figuur 6.

Figuur 6: Buurtmonitor Antwerpen



Bron: Stad Antwerpen, 2012 (geraadpleegd in juli 2012).

Een analyse van de gegevens van de buurtmonitor Antwerpen resulteert in de conclusie dat deze stadsmonitor een schat aan gegevens bevat over verscheidene thema's. Zowel bevolking, werkloosheid, economische activiteiten, onderwijs, leegstand, cultuur als zo veel meer komen aan bod. Vooral de interactieve tool is handig om per buurt tot een samenvatting van de waarderingen te komen. Er kunnen makkelijk *records* geëxporteerd worden en vergelijkingen maken tussen buurten is ook mogelijk.

De gegevens van de Vlaamse stadsmonitor, zoals besproken in sectie 3.1, werden mee opgenomen in de gegevens achter de site. De gegevens hebben betrekking op de tevredenheid over de stad, de tevredenheid over de buurt, het verplaatsingsgedrag, cultuur en vrije tijd, betrokkenheid bij het stadsbestuur, vertrouwen in de overheid en als laatste het thema zorg (Stad Antwerpen, 2012).

In de tevredenheid over de buurt en stad komen de tevredenheid over het openbaar vervoer en de openbare parkeerplaatsen aan bod. Dit is alles wat betreft mobiliteitscriteria. Onder het thema

verplaatsingsgedrag brengt de buurtmonitor in kaart hoe personen zich verplaatsen: fietsgedrag, auto- en openbaar vervoer gebruik bv. (Stad Antwerpen, 2012)

De specifieke impact van stedelijk vrachtvervoer op de leefbaarheid wordt ook hier dus niet in kaart gebracht.

4 Suggesties tot verbetering

Voorgaande sectie bracht aan het licht dat er al verschillende terugkerende studies bestaan die ofwel op heel *high level*, op stads- of op buurtniveau de leefbaarheid in kaart brengen. Een analyse van de gegevens, met als doel logistieke parameters te ontwaren, wees op een beperkte opname van logistieke aspecten in de indicatoren. De factor mobiliteit komt zowel in de EU Urban Audit, Stadsmonitor Vlaanderen, de Stadsmonitor Gent als de buurtmonitor Antwerpen aan bod. Maar zoals vaak bij het mobiliteitsbeleid kan deze sectie herleid worden tot het vervoer van personen. Er wordt bijvoorbeeld gepeild naar de tevredenheid over het openbaarvervoersaanbod, over fietsveiligheid en parkeerplaatsen. De conclusie is dat er geen specifieke focus op vrachtvervoer behouden wordt.

Een eerste aspect dat de onderbelichting van de impact van vrachtvervoer kan sturen, is dat de gegevens voor de enquêtes enkel bekomen worden door het bevragen van de inwoners. De pendelaars en handelaars die geen verblijfplaats in de stad kennen, zullen hun waardering voor de parameters niet kunnen meegeven.

De onderbelichting is ten tweede mogelijk ook te wijten aan een beperkte interesse van de stadsbesturen voor een stedelijk mobiliteitsbeleid voor vrachtvervoer. Enkel de laatste jaren kan een verandering opgemerkt worden, daar verschillende Vlaamse steden en gemeenten zich bewust zijn van het vrachtvervoer in de stad, en er ook actie in beginnen ondernemen.

Daarom kan aanbevolen worden om de specifieke logistieke impact in steden mee op te nemen in de mobiliteitsevaluatie. Deze sectie stelt een toevoeging aan de bestaande indicatoren voor. De impact van vrachtvervoer op de stedelijke leefbaarheid is niet gering, zoals aangegeven in sectie 1. Maar voor acties kunnen ondernomen worden of meningen kunnen gegeven worden over de staat van de stedelijke distributie in Vlaanderen is een beter onderbouwde kijk op de sector nodig. Het lijkt aangewezen om kwalitatieve of beter nog kwantitatieve gegevens toe te voegen aan het spectrum van reeds bestaande Vlaamse indicatoren betreffende leefbaarheid.

4.1 Aangewezen indicatoren

Om de aangewezen indicatoren te definiëren wordt gestart met de basis van logistieke stromen, en het effect ervan op de stad. In figuur 7 wordt deze structuur weergegeven. De ontvangers van de goederen (handelszaken, kantoorlocaties, enz.) sturen een bestelling/order uit naar de verzender. Deze verzender zal daarop reageren, en het transport van de goederen klaarmaken. Deze zullen tot bij de ontvanger gebracht worden onder eigen transport, of door een logistieke dienstverlener. Bovenaan de figuur zijn de beleidsmakers mee opgenomen. Deze zullen het proces kunnen beïnvloeden. Dat gaat van zeer hoge internationale Kyotodoelstellingen en Euronormen tot lokale maatregelen als het invoeren van venstertijden en aanbieden van laad- en loszones. Al dit vrachtvervoer heeft invloed op de stad zelf. De

lokale beleidsmakers zullen maatregelen nemen om de problemen met emissies, verkeersveiligheid, congestie, infrastructuurschade enz. te beperken. De inwoners, pendelaars en andere weggebruikers zijn zich meer bewust van de stedelijke belevingen en vragen actie. Dat resulteert dan in veel steden en gemeenten in venstertijden, gewichtsbeperkingen enz.

Figuur 7: Basisschema logistieke stromen



Bron: Eigen samenstelling

Als er een aantal indicatoren moeten gedefinieerd worden, is het belangrijk om mee te geven vanuit welke positie er gekeken wordt naar een specifieke parameter. Dit geldt zeker ook voor het stedelijk vrachtvervoer. Als er indicatoren opgesteld worden vanuit de visie van de logistieke sector dan zullen deze eerder economisch van aard zijn, wordt de invalshoek van de inwoners behouden dan zal de focus op externe kosten liggen.

Verschillende aspecten kunnen al in kaart gebracht worden. Andere vragen een bijkomende inspanning. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- de gemiddelde beladingsgraad van de stedelijke distributieactiviteiten;
- het aantal verloren uren in congestie;
- het aantal *not-at-home* afleverpogingen van expressvervoerders.

Bovenstaande gegevens kunnen bekomen worden door een jaarlijkse dataverzameling. Ze geven een overzicht van de trend in de stedelijke beleving. Zijn de beladingsgraden hoger, dan is de efficiëntie van de logistieke sector verbeterd. Een verbeterde efficiëntie straalt af op de stad door minder voertuigbewegingen en minder emissies. Ook de congestie is één van de negatieve effecten. Maar in deze indicator wordt het probleem bekeken vanuit de transportsector. Aangezien de focus hier meer ligt op de beleving van personen die wonen in een specifieke buurt of stad, zullen andere indicatoren van toepassing zijn. Ze dienen te vertrekken vanuit de beleving van de stadsbewoner.

In de voorliggende studie worden volgende indicatoren, gebaseerd op de externe kosten-theorie, gesuggereerd:

- het aantal afgelegde vrachtwagenkilometers in de Vlaamse steden;
- de emissies van PM in het stadsverkeer door vrachtvervoer;
- het aantal dodehoekongevallen in Vlaamse steden;
- het geluid van vrachtvervoer door de stad.

De eerste voorstellen zijn indicatoren die kwantitatief van aard zijn. Deze gegevens zijn vermoedelijk op andere plaatsen aanwezig. Ze kunnen op een relatief eenvoudige manier toegevoegd worden aan de stadsmonitor Vlaanderen.

Bijvoorbeeld:

Door het meten van het aantal afgelegde vrachtwagenkilometers in de stad kan gemeten worden of de logistieke impact op de stad stijgt of daalt. Twee trends spelen: de efficiëntie van de sector enerzijds en het totale volume anderzijds.

De luchtkwaliteitemissies hebben zeer nadelige effecten op de leefbaarheid van steden en specifiek ook buurten. Inspanningen van de logistieke sector kunnen gemeten worden. Zijn de vrachtwagens zuiniger en/of innovatiever geworden, bijvoorbeeld door het gebruik van EURO 5, CNG of hybride aandrijving, dan zal de impact op de omgeving verminderen.

Het aantal dode hoek-ongevallen is een direct meetbare parameter van verkeersveiligheid. Indien de logistieke sector voldoende inspanningen levert, zal het aantal ongevallen verminderen. Deze ongevallen kunnen aangehaald worden als een graadmeter van de impact van vrachtwagens op de lokale verkeersveiligheid. Een opmerking die hierbij gemaakt dient te worden, is echter dat het aantal dode hoek-ongevallen statistisch te zeldzaam is om belangrijke conclusies uit te trekken.

Een laatste mogelijke indicator is het geluid van vrachtvervoer in de stad. Deze meting zal een inzicht geven in de inspanningen van de logistieke sector om geluidsoverlast te beperken. De dalingen van geluidsemissies hangen samen met de innovatie die leeft in de sector. Zo zullen CNG en hybride voertuigen niet alleen duurzamer zijn, maar ook stiller.

5 Conclusies

Het doel van voorliggende beleidsondersteunende paper was om het begrip leefbaarheid van steden te ontleden en beschrijven. Verschillende academische en algemene bronnen werden geraadpleegd. Nadien werd de meetmethode van deze redelijk abstracte term geanalyseerd. Er werd steeds een specifieke focus op de invloed van stedelijk vrachtvervoer op de leefbaarheid behouden.

Uit het onderzoek kunnen verschillende vaststellingen geformuleerd worden:

Ten eerste blijkt dat de stedelijke leefbaarheid een vaag en breed begrip is. Verschillende bronnen werden geraadpleegd om een beter zicht te krijgen op de invulling van de term. Deze blijkt een andere betekenis te krijgen door iedereen die dit woord gebruikt, maar komt toch vaak neer op de beleving van

de stadsbewoner z'n leefomgeving. Een eigen definitie werd gedestilleerd uit literatuuronderzoek. "Stedelijke leefbaarheid is een diffuse waardering door stadsinwoners en gebruikers van verschillende parameters betreffende hun leefomgeving. Die waardering is een momentopname met een geobjectiveerd subjectief karakter. De onderliggende parameters zijn te herleiden tot economische, sociale, ecologische en institutionele factoren"

De waardering kan gepeild worden via een enquête, wat subjectieve waarden oplevert, of kan gestaafd worden door geobjectiveerde kwantitatieve data. Verschillende indicatoren werden beschreven. Ze zijn een oplisting van verschillende parameters (kwantitatieve en kwalitatieve) en resulteren in een breed ondersteunde waardering.

Ten tweede, steden en gemeenten peilen naar de beleving van hun inwoners om er hun beleid op te kunnen afstemmen. Daarin dient ook de breedte van de onderzoeken onderzocht te worden. Ze zijn bijna allemaal gestoeld op de drie principes van duurzame ontwikkeling. Dat wil zeggen dat er buiten economische ook sociale en ecologische parameters dienen opgenomen worden. Van Assche *et al.* (2010) voegde daar nog een vierde pijler aan toe: de institutionele factor. Aangezien duurzame ontwikkeling niet alleen een zaak is van de beleidsmakers, is het vertrouwen van de bevolking in de beslissingsnemers - en de mate waarin ze de beleidsrichting ondersteunen - van cruciaal belang.

Ten derde, de onderbelichting van vrachtvervoer in de onderdelen rond mobiliteit van de stadsmonitor Gent, de stadsmonitor Vlaanderen en de buurtmonitor Antwerpen lijkt een gemiste kans. De monitoren hebben een zeer sterk onderbouwde structuur, maar bekijken het begrip mobiliteit vooral vanuit het gezichtspunt van de personen die in de stad leven. De blik van passanten, handelaars die geen stadsbewoner zijn, en anderen wordt niet meegenomen. De parameters rond mobiliteit komen voort uit het aanbod, gebruik en tevredenheid van het openbaar vervoer. Verder kijken ze specifiek naar de beleving van fietsers of brengen de nood aan parkeerplaatsen voor personenwagens in kaart. Conclusie: vrachtvervoer krijgt geen afzonderlijke focus.

Daarom lijkt dat een aanvulling van de bestaande matrices met gegevens rond vrachtvervoer een meerwaarde kan betekenen voor de meting van de stedelijke leefbaarheid. Zo kan het nuttig zijn om de een evolutie te zien in de emissies (PM en geluid) van stedelijk vrachtvervoer, in het aantal dode hoekongevallen, het aantal voertuigbewegingen en/of het aantal afgelegde vrachtwagenkilometers. Gaan deze parameters de foute richting uit, dan kan het beleid acties ontwikkelen.

6 Referenties

Ademloos vzw (2012). *Infoavond Horta: OVERKAP DIE RING NU: STEM MECCANO*, Online beschikbaar op: www.ademloos.be .

Bauwens, E., Verhasselt, E., Van Steenberge, A., Dirikx, E., Engels, S. en J. Vermaut (2011). *Gent in cijfers 2010. Gent gezien door Gentenaren*

Blauwens, G., De Baere, P. en E. Van de Voorde (2010). *Transport Economics*, De Boeck, Antwerpen.

Bral, L., Jacques, A., Schelfaut, H., Stuyck, K. en A. Vanderhasselt (2011). *Stadsmonitor Vlaanderen*, Online beschikbaar op: <http://www.thuisindestad.be>.

Castillo, H. en D.E. Pittfield (2010). *ELASTIC, A methodological framework for identifying and selecting sustainable transport indicators*, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 15, Issue 4, Juni 2010, p. 179–188.

De Beuckeleer, K. (2012). *Toeristen krijgen de lusten, bewoners de lasten*, Het Nieuwsblad, 9 juli 2012.

European Commission, (2012). *EU Urban audit*, Online beschikbaar op: <http://www.urbanaudit.org/>

Geurs, K. en B. van Wee (2004). *Backcasting as a tool for sustainable transport policy making: the Environmental Sustainable Transport study in the Netherlands*, European Journal of Transport and Infrastructure Research, Vol.4 (1), p. 47-69.

Gevaers, R., Sys, C. en T. Vanelslander (2012). *Karakteristieken van binnenlands afvallogistiek in een innovatieve context*, Steunpunt Goederen- en personenvervoer, Antwerpen.

Miller, H. J. (2010). *Measuring Livability: How Do We Measure Progress and Success?*, Transportation Systems for Livable Communities, TRB.

Maslow, A.H. (1943). "A Theory of Human Motivation," Psychological Review, Volume 50, Nummer 4, p. 370-96.

Mediargus (2012). Online media database mediargus.

Meersman, H., Van de Voorde, E., Vanelslander, T. en E. Verberght (2008). *Indicatorenboek duurzaam goederenvervoer Vlaanderen 2007*, Antwerpen: Universiteit Antwerpen, Departement Transport en Ruimtelijke Economie, Steunpunt Goederenstromen, 2008.- 100 p. [c:irua:68555]

Mercer (2010). *Quality of Living worldwide city rankings 2010*, Geraadpleegd op 26 Mei 2010, Online beschikbaar op: http://www.mercer.com/qualityoflivingpr#Ranking_Eco_Cities .

Mercer (2012). *2011 Quality of living worldwide city rankings*, Online beschikbaar op: <http://www.mercer.com/qualityoflivingpr#city-rankings>.

Munda, G. (2005). "Measuring Sustainability": A Multi-Criterion Framework, ENVIRONMENT, DEVELOPMENT AND SUSTAINABILITY, Volume 7, Nummer 1, p. 117-134.

Test-aankoop (2012). *Steden waar het goed leven is en alle andere*, Online beschikbaar op: <http://www.test-aankoop.be/lifestyle-en-welzijn/steden-waar-het-goed-leven-is-en-alle-andere-s451433.htm>.

Schofer, J. (2010). *Transportation Systems for Livable Communities*, TRB.

Stad Antwerpen, (2012). *Buurtmonitor Antwerpen*, Online beschikbaar op: <http://www.antwerpen.buurtmonitor.be>.

The Economist Intelligence Unit (2012). *Liveability ranking*, Online beschikbaar op: <http://www.economist.com/blogs/gulliver/2012/08/liveability-ranking>.

Van Assche, J., Block, T. en H. Reynaert (2012). *Can Community Indicators Live Up to Their Expectations? The Case of the Flemish City Monitor for Livable and Sustainable Urban Development*, Applied Research Quality Life.

van der Valk, A., & Musterd, S. (red.) (1998). *Leefbare Steden en een duurzame omgeving*, Assen, Van Gorcum.

van de Wardt, J-W. en F. de Jong (1997). *Tussen Dam en Arena*, Amsterdam: gemeente Amsterdam & Bron UVA BV.

van Dorst, M.J. (2002). *Duurzaam leefbaar - De vertanding van leefbaarheid en een duurzame ontwikkeling in de gebouwde omgeving*, GIDO stichting, Naarden.

van Dorst, M.J. (2005). *Een duurzaam leefbare woonomgeving*, Delft, Eburon.

Van Dale (2012). *Leefbaarheid*, Online beschikbaar op: <http://www.vandale.be>.

Vanoutrive, T. (2012). *The modal split of cities: towards a simple indicator*, Presentatie op SIG 10 workshop, 14-16 maart 2012, Wenen.

Wikipedia (2012). *Leefbaarheid*, Online beschikbaar op: <http://nl.wikipedia.org/wiki/Leefbaarheid>.

World Commission on Environment and Development (1987). *Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press.

Ysebaert, T. (2012). *Brussel, waar auto's paria's worden, Brussels Gewest wil autoverkeer met een vijfde terugdringen*, De Standaard, 14 juli 2012.

Zanella, A., Camanho, A.S. en T. Galvão Dias (2012). *The assessment of livability in European cities*, Presentatie op: EURO 2012 25th European Conference on Operational Research, 8-11 juli 2012.

Steunpunt Goederen- en personenvervoer

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50

Fax: -32-3-265 43 95