

FOCUS THEMA

Lokaal klimaatbeleid, wat er echt toe doet!

Nu de lokale klimaatplannen i.h.k.v. de Burgemeestersconvenanten 2030 stilaan vorm krijgen – en in sommige regio's (Midden- en Zuid-West-Vlaanderen) al in uitvoering zijn – zoemen we even in op de maatregelen die effectief en vernieuwend (kunnen) zijn en breder uitgerold kunnen worden om de omslag naar klimaatneutraliteit te bereiken. VITO analyseerde samen met KPMG de energie- en klimaatplannen van 20 steden en gemeenten in binnen-en buitenland. We zetten even de belangrijkste bevindingen en aanbevelingen uit dit rapport op een rijtje¹.

Slim consolideren en versneld implementeren van wat vandaag haalbaar en betaalbaar is

De klimaatuitdaging voor steden en gemeenten situeert zich vnl. op 4 grote assen: bebouwde omgeving (zowel huishoudens als tertiaire sector), energie, mobiliteit en bestuursorganisatie. Voor elk van de vier grote assen worden een aantal aanbevelingen geformuleerd die door gemeenten – ongeacht schaalgrootte of maturiteit – op vandaag kunnen geïmplementeerd worden.

Omgevingsbeleid als hefboom om op lange termijn klimaatneutrale steden en gemeenten te realiseren

In bijna alle gemeenten vertegenwoordigt de bebouwde omgeving het grootste deel van de emissies. Door ruimtelijke ordening, omgevingsbeleid en gemeentelijke bouwreglementering meer op elkaar af te stemmen, kunnen de soms vage uitdagingen voor duurzaamheid en klimaat tastbaar en operationeel worden.

Waar de gemeenten de eigen gebouwen grondig renoveren, vormen ze een voorbeeld voor burgers en bedrijven om hetzelfde te doen. Als ze ook duurzame producten en diensten aankopen, vormen gemeenten een motor voor de eigen werking of voor lokale inwoners. Het 'ontzorgen' van burgers en bedrijven, als het gaat om grondige renovaties energie-investeringen – dat is het in handen nemen en samenbrengen van het hele

dossier – maakt belangrijke klimaatkeuzes bij renovatie meer laagdrempelig. Gemeenten kunnen voorzien in de juiste informatie, scans aanbieden om inzicht te bieden in de renovatienoden, helpen bij het maken van de juiste keuzes, een lijst van aannemers voorzien en toeleiden naar premies en subsidies. De Energiecentrale in Gent, of het Energiehuis in Oostende tonen met hun one-stop-shop aan hoe beschikbare middelen van de verschillende aanbieders (van overheden tot intercommunales) via één loket beter bij de doelgroep geraken door er andere (al dan niet doelgroepgerichte) stedelijke dienstverlening of middelen aan te koppelen. Natuurlijk zouden die middelen beter centraal aangeboden worden, maar nu moeten we het ermee doen.

Met de ruimtelijke planning en het vergunningsbeleid heeft de gemeente de kans om via onder andere vergunningsaanvragen, openbare werken of ruimtelijke uitvoeringsplannen de langetermijndoelen inzake duurzaamheid stapsgewijs door te voeren. Met de (her-)aanleg van het openbaar domein kan ze gedragsverandering bekomen maar ook met het voorzien van laadpalen, het aanleggen van infiltratiezones en buurtgroen tot een start om mensen uit de auto te krijgen en naar duurzame vervoersmiddelen te stimuleren... Aanpassen aan de klimaatverandering (adaptatie) en minder CO₂ uitstoten gaan perfect samen! En met een gemeentelijk bouwreglement kan ze de klimaatambities tot op de kavels krijgen. Op de eigen gronden kan de gemeente duurzame, innovatieve oplossingen als warmtenetten, energiewijken of bevoorradingsystemen stimuleren.

Mobiliteit verduurzamen door het aantrekkelijk maken van andere modi en het aanpassen van gebruiksgedrag

Veel lokale besturen wijzen naar mobiliteit als een heikel punt omdat ze daar maar beperkte bevoegdheden over hebben. Toch hebben gemeenten met o.m. mobiliteitsplannen, parkeerbeleid, ondersteuning van deelmobiliteit en het herbestemmen van het publiek domein de instrumenten in handen om minstens op lokaal niveau een ander verplaatsingsgedrag te stimuleren.

De opmaak van een mobiliteitsplan zorgt voor een duidelijke ambitie richting een duurzame modal shift, een optimaal gebruik van het openbaar domein, een meer duurzame mobiliteit en het opnieuw waarderen van de wijken. Het consequent toepassen van het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar en Privaat vervoer) bij heraanleg als bij het gebruik, zorgt niet alleen voor meer verkeersveiligheid maar ook tot een gezondere leefkwaliteit: autostraten worden terug leefstraten. Er bestaan al heel wat mobiliteitsplannen die inzetten op samenleven en duurzame mobiliteit. Steden als Deinze, maar ook Kortrijk tonen aan dat een nieuwe wind mogelijk is. Voor de toelevering van winkels, kan dan gewerkt worden met een slimme stadsdistributie: vanuit een centraal punt de goederen over de stad verdelen –met een duurzaam vervoersmiddel.

Via gerichte energiemaatregelen de vraag verminderen, het potentieel aan hernieuwbare energie verder uitbouwen en energie zo efficiënt mogelijk helpen inzetten

Naast het verduurzamen van energieproductie en het efficiënter maken van energieverbruik voor verwarming met het oog op het reduceren van emissies, is het duurzaam voorzien in de warmtevraag vooral ook een maatregel die ook de kansengroepen helpt.

Om warmtetechnieken en -dragers te optimaliseren is de opmaak van een warmtezoneringskaart een bruikbaar instrument. Deze kaart geeft aan welke duurzame warmteconcepten op verschillende plaatsen wel of niet ingezet kunnen worden: 'welke is de meest geschikte warmtetechnologie per wijk?'. Met een warmtebeleidsplan maakt het bestuur haar duurzame ambities op dit vlak direct ook tastbaar. Door de bouwvoorschriften in lijn te brengen met de langetermijnambities, wijkrenovatieprojecten op te starten, duurzame warmtetechnieken te ondersteunen en actief op zoek te gaan naar kansen voor collectieve warmtebronnen, maakt ze gebruik van de sterkte van het collectieve voor de nodige ommezwaai.

Op basis van een heldere visie kunnen potentieelzones voor hernieuwbare energie in beeld gebracht worden. Zo kan een windplan aan-geven waar wel en geen windturbines kunnen komen en kan met een stimulerend (eerder dan remmend) energiebeleid een stabiel investeringskader worden gecreëerd. Door het omgevings- en mobiliteitsbeleid af te stemmen via vergunningen en overheidsaanbestedingen kan warmte maximaal verduurzaamd worden. Ook de burgers kunnen hier een rol spelen door energiecoöperaties en warmtecoalities op te richten.

Bouwstenen om de governance (bestuursorganisatie) te versterken

Een wervend toekomstbeeld waar de lokale omgeving in geschetst wordt, motiveert elk om mee te werken naar dat punt. Zo'n langetermijnkader heeft richting en inspireert, maar moet natuurlijk ook open blijven voor aanpassingen onderweg, naar nieuwe inzichten of prioriteiten. Duurzaamheid is daarbij de leidraad, waarbij CO₂-reductie, maar ook de nood om ons aan te passen net als de sociale behoeften en economische transitie worden opgenomen in het beeld.

Naast een duidelijk kader is een doelgericht en wendbaar proces een belangrijke sleutel om stappen vooruit te zetten. Dit kan enkel als er vertrouwen is tussen burger, organisaties, kennisinstellingen en overheid, wederzijds. Binnen die omgeving kan er in een open aanpak en samen naar oplossingen gezocht worden, ook buiten het vertrouwde. Hoe het wordt aangepakt, wordt samen met de partners vorm gegeven. En initiatief van onderuit wordt actief ondersteund en losgelaten.

Binnen de besturen moeten klimaatplannen en de implementatie over alle diensten door werken. Klimaatprocessen kunnen dan ook best gelinkt worden aan de beleids- en beheerscyclus (BBC), dat is de plannings- en begrotingscyclus die een overheid moet opmaken voor 6 jaar, om tot een beter begrip en afstemming tussen diensten en bestuur te komen. Een doorvertaling van de emissiereductiemaatregelen binnen de financiële meerjarenbegroting kan op basis van een jaarlijks monitoringsverslag regelmatig worden bijgestuurd.

Om in deze lange en complexe processen iedereen aan boord te houden is transparantie vereist via een open aanpak gebaseerd op een vooraf afgesproken programma. Transparantie gaat er vooral om reliëf te brengen in welke maatregelen en acties echt werken, dus impact helpen realiseren en hoe deze best te operationaliseren en organiseren. Een klimaatraad, met experts en ambassadeurs

Gebouwde omgeving



- One-stop-shop
- Rollend fonds
- Check je huis
- Samen Klimaatactief
- ZERObutik
- Intergemeentelijk EPC

Mobiliteit



- Mobility as a Service (MaaS)
- Deelmobiliteit

Energie



- Lokaal beleidskader windturbines
- Van warmtezoneringsplan naar warmtebeleidsplan
- Wijkenergieplan

Governance



- Leuven 2030
- Vorm 3010
- Klimaatraad en -regisseur

uit verschillende maatschappelijke geledingen en sectoren is een voorbeeld van hoe klimaatbeleid en een meer programmatorische aanpak met gedeelde verantwoordelijkheden kan worden opengetrokken naar een bredere groep actoren. In het kader van de regiovorming is het bovendien aangewezen de eigen plannen af te stemmen binnen een bredere regioaanpak.

Een voorlopige balans: waar staan we op vandaag?

Voor de klimaatuitdagingen op de genoemde vier assen zoeken lokale besturen vaak nog individueel naar oplossingen. Met slechts acht jaar te gaan tot 2030 en minder dan drie decennia tot 2050, is het belangrijk om op de vier assen tegelijk in te zetten en moet er gezocht worden naar synergiën en koppelkansen tussen bevoegdheidsdomeinen om effectief het verschil te maken.

Bij de meeste gemeenten blijft de focus vooral liggen op haalbare acties die op korte termijn effect hebben. Het gaat daarbij om renovatie-ondersteuning of het uitvoeren van scans om energie- en warmteverliezen te duiden, over samenaankoopacties tot het aanmoedigen van andere vervoersmodi... Helaas voldoen deze korte termijnacties niet om op (middel-) lange termijn significante reducties te realiseren. Overheden moeten de kansen grijpen om acties op grote schaal uit te rollen. Denk bijvoorbeeld aan bouwblokrenovaties of het

invoeren van circulatieplannen die echt het verschil op termijn kunnen maken.

Klimaatmaatregelen raken vaak aan organisatieculturen. De bestaande fragmentatie van beleidsdomeinen is daarbij vaak een struikelblok. Grote projecten en nieuwe vormen van samenwerken zijn nodig om de juiste en voldoende middelen, ervaring en competenties te kunnen inzetten. De bestaande capaciteit is daarvoor vaak ontoereikend. En dus is de samenwerking met andere beleidsniveaus een minimale voorwaarde om de doelstellingen zowel op lokaal als regionaal niveau te realiseren.

Naast het formuleren van ambities en strategieën zijn het vooral de implementatietrajecten die tijd en middelen vragen. De doorvertaling naar initiatieven in lijn met die ambities loopt in veel gevallen heel moeizaam. Door de focus te verleggen van planning naar implementatie moeten personeel en middelen over de hele organisatie van de overheid worden ingezet.

Doorbraken initiëren

Naast haalbare en betaalbare oplossingen op korte termijn, worden in het rapport ook doorbraken geformuleerd om inspanningen ook op langere termijn te verduurzamen. Om dat te kunnen bereiken, zijn voldoende financiering, een regelgevend en ondersteunend kader en opbouw van de nodige kennis en capaciteit noodzakelijk. Koppelkansen tussen beleids-

domeinen moeten maximaal gezocht worden. Zo kunnen projecten opgeschaald en de uitwerking van die projecten versneld worden. Daartoe is een “missiegedreven” aanpak en verantwoordelijkheid van het Vlaamse niveau vereist. Met als uitsmijter, de effectieve uitvoering van de beoogde bouwshift, maar dan op een budgettair haalbare manier!

Neem nu al actie!

De ruimte voor de klimaataanpak moeten we nu reserveren, maar besturen aarzelen nog om tegen de economische belangen in harde keuzes te maken. Momenteel werkt de West-Vlaamse Milieufederatie hard mee om gebieden als De Spie in Brugge – 42ha eeuwenoud landschap met historische poldergraslanden, een waterlandschap – en de Zeeparkduinen – zereepduinen die voorheen camping werden, maar nu noodzakelijk zijn voor het

overleven van een aantal unieke soorten – te behoeden van betonning. De energiepremies die uitgereikt werden, om de schok van de verhoogde prijzen op te vangen, steunen het gebruik van fossiele brandstof. De echte keuze voor duurzaam vervoer, wordt tegengewerkt door besparingen in het openbaar vervoer en bv de aanleg van nieuwe parkings in en om steden en gemeenten. Een écht klimaatbeleid begint nu en neemt afscheid van de verkalkte manier van werken om ruimte te maken voor de toekomst.

¹ VITO en KPMG, Doorlichting lokale klimaatplannen in binnen- en buitenland, april 2022

Tekst: Rik Samyn en Bart Vanwildemeersch

