

Mohamed Ridouani: 'Neem het van me aan: onze kinderen zullen het vreemd vinden dat we de auto's op straat zetten, parkeren zal in de toekomst veel meer gebundeld gebeuren, en niet meer op de openbare weg.'

# Beleid maken met de gemeenschap

In 2030 zal de hele stad Leuven klimaatneutraal zijn. Deze stevige ambitie zet de vzw Leuven2030 op de sporen onder impuls van schepen Mohamed Ridouani. Het resultaat mag er zijn, dat vindt de Europese Commissie die Leuven de European Green Leaf Award gaf. Volgens schepen **Mohamed Ridouani** is het succes vooral te danken aan het nieuwe bestuursmodel waarin het bestuur samen met de hele Leuvense gemeenschap het beleid maakt.

‘De overheid blijft wel belangrijk als regelgever en om het algemene belang te bewaken. De belangrijkste beslissingen worden door de gemeenteraad genomen. Maar het beleid zelf maken we samen met de gemeenschap.’

**D**e European Green Leaf Award hangt prominent in het kantoor van de Leuvense schepen Mohamed Ridouani: ‘Het deed echt iets om op Europees vlak erkend te worden. Normaal ben je de hele dag druk bezig en haal je je voldoening uit sporadische feedback. Maar die Green Leaf Award is een pluim op de hoed van elke Leuvenaar. Het is de hoogste onderscheiding voor duurzaam beleid, klimaatbeleid en het verbeteren van de leefkwaliteit. Net als de twee andere kandidaten die tot het einde waren overgebleven, hebben Katrien Rycken, de coördinator van Leuven2030, en ikzelf voor de Europese Commissie in twintig minuten onze zaak bepleit. We hebben verteld hoe elke Leuvenaar inhoudelijk meewerkt om in 2030 in een stad te wonen die zo goed als klimaatneutraal is. De Europese Commissie was vooral gecharmeerd door het inhoudelijke werk. En het klopt, de voorbije vijf jaar werden veel gebouwen gerenoveerd en zoveel mogelijk energieneutraal gemaakt, we hebben sinds vorige zomer ons verkeerscirculatieplan. Leuven is autoluw, veiliger en gezonder geworden. Het areaal openbaar groen is de voorbije tien jaar met dertig procent toegenomen en we werken aan meer water in de stad. Dit alles samen heeft ertoe geleid dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot de laatste vijf jaar met tien procent is gedaald. Het belangrijkste argument voor Europa was dat we al die inspanningen samen hebben gedaan, onder leiding van de



vzw Leuven2030 waaraan de stad de bevoegdheid van het duurzaamheidsbeleid heeft toegewezen. Die collectieve inspanning werd expliciet erg gewaardeerd. Het is dan ook een uniek participatiemodel, een *governance*-model dat Europa heel straf vindt.’

### Waarom een participatiemodel?

‘Ik ben nu tien jaar schepen van Leefmilieu en ik besef dat we als stad maar één van de spelers zijn naast de universiteit en de industrie. Daarom hebben we de handen in elkaar geslagen, niet ad hoc, maar structureel. En we hebben hoge ambities geformuleerd. We willen als stad klimaatneutraal zijn in 2030. Dat betekent dat we dan onze CO<sub>2</sub>-uitstoot tot bijna nul willen beperken en vooral de leefbaarheid willen verhogen. Dat kun je enkel maar door het samen te doen.’ ‘We hebben er een aparte structuur voor opgericht. Eerst hebben we de CO<sub>2</sub>-uitstoot in kaart gebracht, zestig procent bleek afkomstig van de verwarming van gebouwen, daarom is minder energieverbruik zo belangrijk. De rest van de CO<sub>2</sub>-uitstoot komt van het verkeer en daarom hebben we ons verkeerscirculatieplan. De nulmeting is gebeurd in 2011 en bekendgemaakt in 2013.’

‘Op dat moment hebben we de vzw Leuven2030 opgericht, een nieuw bestuursmodel waarin de participatie verankerd zit. Alle maatschappelijke spelers en burgers kunnen hier structureel aan deelnemen. Iedereen mag lid worden, in de algemene vergadering zetelen en mee de richting bepalen. De vzw coördineert dan alle actieplannen, ze informeert en sensibiliseert en zet acties op zoals het meten, monitoren of bekendmaken.’

‘Van bij het begin weekte dit veel energie los en kwamen er initiatieven van de meer dan zestig stichtende leden. Nu zijn we met 350 leden, en iedereen heeft actieplannen die bijdragen aan de ambitie.’

### Hoe werkt die participatie?

‘In de raad van bestuur zitten vijf categorieën: de overheid met de stad en de provincie, de kennisinstellingen zoals de KULeuven en IMEC, de semipublieke instellingen zoals Eandis en De Lijn, de bedrijven en als vijfde categorie de particulieren, namelijk de inwoners en de ngo’s zoals Vredeseilanden of Natuurpunt. Elk van de vijf categorieën heeft twintig procent aandeel in de stemmen. Elke categorie heeft drie afgevaardigden in de raad van bestuur, die verplicht is een bindend actieplan te maken. Je komt er dus enkel in omdat je je verantwoordelijkheid opneemt en het goede voorbeeld wilt geven.’

‘Als schepen ben ik voorzitter van de raad van bestuur, in die functie heb ik tot nog toe de acties in gang getrokken. Het is vooral de kunst om een gemeenschappelijke basis te vinden waaraan je samenwerkt. Want er bestaan natuurlijk spanningsvelden, zo zouden de natuurverenigingen het liefst alles al gisteren verwezenlijkt zien, terwijl de ontwikkelaars

het liefst snel willen bouwen, al willen ze wel aandacht aan energienormen besteden. Door die botsing toe te laten ontstaat een positief verhaal waarin we samen Leuven beter zullen maken en er een interessante impact is op de stadsontwikkeling. Die *modus vivendi* is het spinnewiel, en moesten we in het begin nog duwen, nu komen de initiatieven vanzelf. Ook de Europese Investeringsbank wil 1,5 miljoen euro investeren in de grote werkzaamheden om gebouwen energieneutraal te maken.’

### Vertel eens wat over die initiatieven.

‘Op vier à vijf jaar tijd hebben we al vele kleine en grote acties gehad. Er zijn onderliggend veel werven: groen in de wijk, lokale voedselproductie, fietsgebruik of hernieuwbare energie. Ook de institutionele spelers nemen hun verant-

---

# IS DEZE ADVERTENTIE WEL LEGAAL?

---

U staat er misschien niet bij stil, maar deze advertentie is onderhevig aan een pak wetgeving. Beeldmerken, auteursrecht, plaatsing, financiën... Meer dan u op het eerste gezicht zou vermoeden. Dat geldt eigenlijk voor de wet in het algemeen. Alles hangt met elkaar samen, zeker bij steden en gemeenten. Dus kunt u maar beter samenwerken met een partner die alle kennis in één huis heeft. Zelfs als het gaat om een advertentie.

Specifiek voor overheden: ruimtelijke ordening - overheidsopdrachten en pps  
personeelsbeleid - overheidsaansprakelijkheid - administratief recht - grondgebiedszaken - milieu  
Mechelsesteenweg 27 - 2018 Antwerpen - T +32 3 232 50 60 - E info@gsj.be - www.gsj.be



**GSJ**  
ADVOCATEN



woordelijkheid, maar het komt samen met de energie van onderuit, van de buurten en de verenigingen zoals Vredeseilanden of Natuurpunt. Ook het verkeerscirculatieplan, waarmee we nota bene een jaar eerder waren dan Gent, heeft een hoge impact, ook voor de bewoners. Hiervoor hebben we de stad binnen de ring in vijf sectoren verdeeld die enkel toegankelijk zijn via een primaire lus, je kunt dus niet van de ene sector in de andere. Parkeren doe je voornamelijk in ondergrondse garages. Hoe hebben we dit ingevoerd? Door met elke wijk in gesprek te gaan, via participatie. Ook met de 50.000 studenten. De invoering was goed voorbereid en natuurlijk was er protest. Maar ondertussen parkeren de mensen hun auto onder de grond, zodat er opeens ruimte vrij komt voor ontmoeting en voor groen. Neem het van me aan: onze kinderen zullen het nog vreemd vinden dat we de auto's op straat zetten, parkeren zal in de toekomst veel meer gebundeld gebeuren, en niet meer op de openbare weg.'

**En dankzij al die acties ontstaat er draagvlak?**

'Door de samenwerking met Leuven2030 wordt het draagvlak groter. Zo is het fietsgebruik met 32 procent toegenomen. Vandaar dat we geloven dat dit het model van de toekomst is: samen de stad maken. De overheid blijft wel belangrijk als regelgever, maar vooral om het algemene belang te bewaken. De belangrijkste beslissingen worden door de gemeenteraad genomen. Maar het beleid zelf maken we samen met de gemeenschap. Niet blindelings. Neen, we geven duidelijk aan waar we naartoe willen,

'De stadsregio is een nieuw model voor samenwerking tussen gemeenten. Het is een performante structuur om grote problemen samen op te lossen, met alle burgemeesters in een raad.'

zoals Leuven klimaatneutraal in 2030. Maar daar leiden vele wegen naartoe. Het is een machtige dynamiek geworden.'

**Kun je dat bestuursmodel ook op andere domeinen toepassen?**

'We doen het ook voor Leuven MindGate, waarmee we Leuven wereldwijd willen profileren op technologisch, creatief en medisch vlak. We hebben eerst als stad, samen met de universiteit en de bedrijven, onze ambitie geformuleerd. Daardoor wordt een samenspel mogelijk dat meer verbindingen doet ontstaan tussen de universiteit en de ondernemers. Deze nieuwe samenwerkingsverbanden hebben een effect op de dynamiek van de stad en het bedrijfsleven, en dat op regionale schaal. Dit gaat van de inrichting van wetenschapsparken tot de bouw van een International House voor de internationale medewerkers van ondernemers. Dit alles maakt de stad sterker en laat ze groeien, maar dat gebeurt dus samen op een structurele manier. Dit is het model voor de toekomst.'

**Waar zit de democratische legitimiteit, bijvoorbeeld ook met Leuven2030?**

'Ze is er. De gemeenteraad krijgt niet alleen van mij feedback over de voortgang van Leuven2030, er is ook een regelmatige gemeenteraadcommissie Leuven2030. De raadsleden kunnen me alles vragen of instrueren. Leuven2030 telt nu zeven medewerkers, het vehikel wordt gefinancierd door de leden en is vooralsnog gehuisvest in het stadskantoor.'

### **Bestaat er dan geen risico op versplintering? Dat je taken loskoppelt van de stad?**

‘Nee, op deze manier gaan we niet versplinterd te werk. De twee platforms van Leuven2030 en van MindGate raken aan veel zaken, ook aan de stadsontwikkeling, ook aan economie, ruimtelijke ordening en onderwijs.’

Mohamed Ridouani aarzelt even en sluit als het ware de stad binnen zijn slanke handen om aan te duiden hoe Leuven gekneld wordt binnen de eigen stadsgrenzen: ‘Leuven moet buiten haar stadsgrenzen kunnen groeien. Daarom werken we ook intens samen met de regio, de brede regio van het arrondissement Leuven.’ Rustig vertelt hij voort: ‘Dat is mijn ambitie: een stadsregio met een regioraad waarin de buurgemeenten zetelen. Mobiliteit is een belangrijk punt. Hoe kun je Leuven bereiken vanuit het Hageland met het openbaar vervoer en met fietssnelwegen? Ook huisvesting is een prioriteit, want Leuven zit stilaan vol. Voor onze ruimtelijke ordening moeten we over de stadsgrenzen kijken waar we woonuitbreidingsgebieden kunnen aansnijden die afgestemd zijn op Leuven.’

‘In MindGate zitten trouwens ook collega’s van de andere gemeenten, met de universiteit als motor. Dat is een grote uitdaging, de wetenschapsparken kunnen we bijvoorbeeld evengoed verder weg van Leuven bouwen.’ Noem dit geen voorbereiding voor een mogelijke fusie tussen gemeenten, integendeel. Mohamed Ridouani: ‘De stadsregio is een nieuw model voor samenwerking tussen gemeenten. Het is een performante structuur om grote problemen samen op te lossen, met alle burgemeesters in een raad. Ik heb niet de ambitie om boven de andere gemeenten te staan. Wegens ruimtegebrek en voor de opvang van onze groei heeft Leuven die andere gemeenten nodig. Op hun beurt komen zij naar Leuven voor cultuur, sport, onderwijs en werk, en ze zijn meer dan welkom. Samen kunnen we de hele regio een welvarende toekomst te geven. Het is beter structureel samen te werken dan ad hoc.’

### **Daar bestaan toch intercommunales of provincies voor?**

‘De intercommunales zijn te specifiek en te domeingericht en bovendien opgericht om diensten aan individuele gemeenten te verlenen, ze leveren op dat vlak ook prima werk. Af en toe vallen dossiers eens samen, maar ze schrijven geen visie uit voor de hele regio, er bestaat geen samenwerking op het vlak van ruimtelijke orde.’

‘En de provincie bestaat nog, maar ze staat er net iets te ver van af en heeft te weinig middelen en instrumenten.’

### **Welke rol zal Leuven in deze regio vervullen?**

‘In deze nieuwe vorm van samenwerking krijgt de stad de functie van vliegwiel, de gemeenten kunnen mee taken opnemen en bereiden de toekomst mee voor. In Nederland en Scandinavië bestaat dit al. Denk maar aan de gemeenschappelijke haven van het Deense Kopenhagen en het Zweedse Malmö. Vooraleer de brug tussen die twee landen er was, kwam Kopenhagen werkkraft te kort, in Malmö waren er banen nodig, de brug bracht de verbinding. Maar ook Arnhem en Nijmegen houden elkaar in evenwicht, al stroomt de Rijn tussen deze twee Nederlandse steden, ze werken samen voor de regio van 700.000 inwoners voor economische ontwikkeling, mobiliteit, huisvesting en groenvoorziening, zeg maar die taken die de uitdagingen van de individuele stad overstijgen.’

‘Nu MindGate zo goed loopt, groeit het bewustzijn dat dit het te volgen spoor is. Waarom plannen we de mobiliteit enkel in de stad, terwijl zestig procent van de auto’s van buiten de stad komt? Nog altijd proberen we de hele groei van studenten, bewoners en ondernemers op te vangen in de stad. Waarom? Onze woonuitbreidingsgebieden zitten aan de limieten, we moeten verder kijken. Nu al is IMEC groter dan ABInbev en staan driehonderd vacatures open, dus als de universiteit en de kennisbedrijvigheid even succesvol blijven, dan wordt het nodig om buiten Leuven te plannen en de welvaart over de regio uit te smeren. Als je de regio van Leuven met de gemeenten errond uitzoomt in oostwaartse richting, komt het Hageland erbij, met Diest, Tienen en Aarschot met een potentieel aan werkzoekenden. Ook richting Limburg wordt het interessant via de snelweg naar Genk met Energyville van IMEC en Hasselt met hogeschool UCLL. Als je nog verder uitzoomt, kom je aan de driehoek Eindhoven, Leuven en Aken. Dat is de wereldtop met een ongelooflijk hoge concentratie van hoogopgeleid talent in biotech, hightech en voeding. We hebben goede contacten met die steden. We mogen geen kansen laten liggen, ook internationaal niet.’ ■

MARLIES VAN BOUWEL IS HOOFDREDACTEUR VAN LOKAAL