

Miljø og Grøn Vækst Udvalgets studietur til Holland / Amsterdam, 29. – 30. oktober 2012

Afrapportering



Indledning

Forretningsudvalget vedtog den 12. juni 2012 et studiebesøg til Holland for Miljø og Grøn Vækstudvalget. Studiebesøget blev gennemført fra mandag den 29. oktober til tirsdag den 30. oktober 2011.

Formål med turen.

Turen blev gennemført med henblik på at indhente inspiration og input til udvalgets arbejde med de tre temaer: overskudsjord, mobility management og elbiler. Holland har i mange år arbejdet med alle tre områder og diverse oplægsholdere på turen regnes for at være nogle af de førende indenfor deres felt.

På første dagen besøgte udvalget to-tre jordbanker og dik oplæg om henholdsvis jordbanker og mobility management

På anden dag fik udvalget oplæg om elbiler og Amsterdams ambitiøse elbilsatsning.

Deltagere på studiebesøget

Fra udvalget deltog:

- Abbas Razvi
- Ellen Thrane
- Lars Gaardhøj
- Lise Rask
- Per Roswall
- Susanne Langer

Fra administrationen deltager:

- Kim Høgh
- Joost Nielsen
- Sune Impgaard Schou
- Janni Torp Kjærgaard

Baggrundsdata om Holland / Amsterdam

- Holland har 16.7 mio. indbyggere og er et af de tættest befolkede i Europa med 395 indbyggere per km².
- Det er også et af verdens lavestliggende lande. 26 % af landet er indvundet ved inddæmning og beskyttet af diger.
- Holland er inddelt i tolv provinser. Amsterdam ligger i provinsen Noord-Holland. Provinserne består af i alt 443 kommuner (gemeenten).
- Derudover er landet inddelt i 27 vandadministrationer (waterschappen), hvis grænser ikke svarer til provins- eller kommunegrænserne.
- Amsterdam er den største by og hovedstad. Der bor 780.152 i Amsterdams centrum og befolkningstætheden er på 4.459 pr. km².
- Amsterdam er en del af Randstadorrådet - en sammenvokset storbyregion af flere store og mellemstore byer med ca. 7.5 mio. indbyggere.

Mandag den 29. oktober 2012

Tema: Overskudsjord og mobility management

Programmet for dagen:

| | |
|-------|--|
| 09.45 | Ankomst til Schiphol Ariport. |
| 10.30 | Rundvisning Amsterdam Jordbank. |
| 12.00 | Frokost. |
| 13.00 | Rundvisning NoorderIJplas Jordbank. |
| 14.30 | Rundvisning Volgermeerpolder Jordbank. |
| 15.30 | Ankomst hotel. |
| 16.00 | Oplæg om Smart Work Smart Travel. |
| 17.30 | Pause |
| 19.30 | Middag |

Tema 1: Overskudsjord og jordbanker.

Overskudsjord er kort sagt den overskydende jord i forbindelse med bygge- og anlægsarbejde. Overskudsjord håndteres ikke på en bæredygtig måde i dag. Store mængder flyttes dagligt rundt i hovedstadsregionen i lastbiler med en række negative miljørelaterede og trafikale konsekvenser. At der eksisterer en vifte af uløste problemstillinger i relation til håndtering af overskudsjord, er velkendt. Emnet har været drøftet frem og tilbage i årevis uden at blive løst.

I Holland har man en lang tradition for at sikre genanvendelse af overskudsjord i stedet for bortskaffelse. Det sker via private og offentlige jordbanker. Desuden er lovgivningen og afgiftsstrukturen indrettet på en måde, som fremmer bæredygtig håndtering af overskudsjord. Udvalget vil kunne tilegne sig mere viden om den hollandske model, som kan anvendes som inspiration til Region Hovedstadens kommende arbejde med overskudsjord.

Overskudsjord i Region Hovedstaden

Det vurderes, at der årligt bliver flyttet mindst 7-10 mio. tons overskudsjord i hovedstadsregionen. Det svarer til ca. 400.000 vognlæs. Københavns Kommune skønner, at der alene i København transporteres 140.000 vognlæs om året. Hertil skal lægges yderligere 150.000 vognlæs med 20-25 mio. tons jord og materialer fra tunnelerne under København, mens metroarbejdet står på.

I 2012 sættes nye store projekter i gang i København som Nordhavnsvej og Copenhagen Arena. Der er også store bane- og vejprojekter i gang i kommunerne rundt om København. Et forsigtigt skøn på mængderne af overskudsjord ligger her på mindst 3-4 mio. tons om året de næste år.

Hertil kommer de kommende års kvalitetsfondsprojekter, som formodentlig også vil generere store mængder overskudsjord.

På trods af varierende grader af forurening i forskellige jordtyper, afhængig af om jorden er udgravet i industri- by eller landområder, kan overskudsjord genanvendes. Vejdirektoratet har i forbindelse med et forsøg fundet ud af, at råstofforbruget ved et konkret motorvejsprojekt kan reduceres med 30-40 % med efterfølgende besparelser på både bortskaffelse af overskudsjord og tilkørsel af nye byggematerialer.

Et fornyet syn på overskudsjord i Region Hovedstaden.

I handlingsplanen for den første regionale udviklingsplan fra 2009 indgik et initiativ om håndtering af overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter. Initiativet blev medtaget på baggrund af et ønske fra flere kommuner i regionen. Regionsrådet i Region Hovedstaden har den 10. april 2012 bevilget 4 mio. kr. til regionalt udviklingsprojekt med fokus på at løse de mange udfordringer.

Projektet skal bidrage til et fornyet syn på overskudsjord. Jord skal ikke længere betragtes som et restprodukt, når vi anlægger veje, baner eller bygninger, men som en ressource. Det skal ikke køres bort, men i stedet genanvendes lokalt – så vidt muligt.

Bygherrer, myndigheder og vognmænd skal prøve og undgå at transportere overskudsjord over lange afstande. I fremtiden kan man ikke helt undgå at transportere jord, men det er vigtigt at kigge på, hvordan man kan gøre transporten så klima/miljø-venlig som mulig. Derudover skal det undersøges, om overskudsjord kan behandles industrielt og genbruges og dermed erstatte de råstoffer, som ofte køres til anlægsprojekter. Dette skal bl.a. være med til at imødekomme regionens problemer med underskud af råstoffer i regionen.

I dag fortolkes reglerne og varetages håndteringen af overskudsjord forskelligt kommunerne imellem, og der sker ikke nogen overordnet koordinering. Økonomiske interesser medfører både utilsigtede og u hensigtsmæssige løsninger for naturen og miljøet. Grundvand og overfladevand kan for eksempel blive påvirket. Eller naturlige landskabsformer kan risikere at blive ændret eller helt udjævnet. Hertil kommer at jordtransport over unødvendigt lange afstande med lastbiler bidrager til forholdsvis stor udledning af drivhusgasser og luftforurening.

Overskudsjord i Holland

Holland fremhæves ofte som foregangsland inden for genanvendelse af overskudsjord. Her er der krav om genanvendelse af rent overskudsjord. Der eksisterer en række offentlige og private

jordbanker i Holland, som fungerer som bindeled imellem udbydere og modtagere af jord, og som er understøttet af nationalt fastsatte love og økonomiske incitament.

Jordbankerne sikrer, at udbydere og efterspørgere af overskudsjord kan indgå handler med hinanden. Når der anlægges vej, bane eller bygninger, så betragtes overskudsjord ikke som et restprodukt, der skal bortskaffes, men en vare, der skal afsættes på nye hænder. Erfaringerne fra Holland indikerer, at en væsentlig del af udvinding af råstoffer samt transport af overskudsjord og råstoffer kan undgås ved bedre planlægning og organisering.

Oplæg

Udvalget mødtes med brancheforeningen for jordbanker i Holland samt en repræsentant for en privat jordbank, og programmet er tilrettelagt som en kombination af møder med relevante oplæg og præsentationer samt tilhørende feltbesøg. Formålet er at få et indblik i det hollandske system for håndtering af overskudsjord via jordbanker.

Oplægsholderne fokuserede på tre emner:

- Historien bag jordbankernes opståen i Holland
- Forudsætningerne for at systemet kan fungere – rammebetingelser
- Udfordringer og erfaringer i forhold til at etablere et jordbanksystem
- Forskelle på private og offentlige jordbanker

Oplægsholderne var:

- Peter Leenders, sekretær for Brancheforeningen af Jordbanker i Nederlandene
- Ron Peerdeman, direktør Grondbalans
- Edvin van Venetiën, rådgiver Grondbalans
- Henriette van Hoek, embedsmand, Amsterdam Jordbank.

Tema 2: Mobility management

Mobility management handler om at komme trængsel til livs samt at ændre og optimere folks transportvaner. Tilgangen 'mobility management' er udtryk for strategier, der benytter 'bløde' tiltag for at fremme bæredygtig transport og mindske brug af privatbil. Det sker bl.a. ved at påvirke de rejsendes holdninger og adfærd. Bløde tiltag kan for eksempel være at skabe sammenhæng for den rejsende igennem forbedret rejseinformation og koordinering imellem operatører, eller det kunne være bedre tilrettelæggelse af arbejdspladser og boligområder. Hårde tiltag kunne for eksempel være traditionelle trafikløsninger som investeringer i skinner eller asfalt eller lovgivning.

Mobility Management i Region Hovedstaden

Alene i hovedstadsområdet vurderes det, at selv med de mange igangsatte forbedringer af infrastrukturen, vil trængsel alene i dette område i 2015 årligt koste samfundet 11,5 milliarder

kroner. Planlægningstilgangen 'mobility management' vurderes af flere nationale og internationale kilder til at være den mest kosteffektive måde at takle de trafikale udfordringer på.

Mobility management har fokus på, hvordan man kan påvirke folks transportadfærd. Det gælder såvel mht. overflytning af individuel bilkørsel til kollektiv trafik og begrænsning af CO2-udslippet fra transportsektoren generelt som afbødning af de negative effekter af trængsel.

Regionsrådet bevilgede inden for rammen af den regionale udviklingsplan den 21. september 2010 et udviklingstilskud på 6 mio. kr. til medfinansiering af projektet "Formel M – Tværinstitutionel forankring af Mobility Management". Bevillingen udgør cirka en fjerdedel af de budgetterede udgifter til det samlede projekt.

Formålet med projektet er at sætte fokus på, hvordan man gennem mobilitetsplanlægning kan ændre folks transportvaner.

Projektets hovedfokus er at finde nye løsninger på de trafikale udfordringer i hovedstadsregionen, trekantområdet og Aarhus: Trængsel på vejnettet, færre passagerer i den kollektive trafik og stigende miljøproblemer fra trafikken i form af støj, luftforurening, uheld og negative klimaeffekter

Region Hovedstaden støtter udbredelsen af mobility management, fordi vi ser det som en løsning både på de voksende klimaudfordringer og en transportsektor i vækst, som vores nuværende infrastruktur og byer har svært ved at rumme. Desuden er der store sundhedsgevinster forbundet med at nedbringe luft- og støjforureningen samt øge befolkningens aktivitetsniveau og færdselssikkerhed.

Den gennemsnitlige dansker rejser hver dag 39 km, og langt størstedelen tilbagelægges i privatbil med alvorlige følger for klimaet, sundheden, fremkommeligheden og samfundsøkonomien. Trængselomkostninger på vejene beløber sig til cirka 10 mia. kr. årligt i hovedstadsregionen, hvoraf 2/3-dele rammer erhvervslivet. Kun imellem 10 og 15% af persontransporten i hovedstadsregionen foregår med bus, metro eller tog.

Smart Work - Smart Travel

I Holland har man altid været langt fremme i forhold til mobility management. Dette skyldes ikke mindst, at Holland har en befolkningstæthed højere end i mange andre lande. I Danmark er vores 5.5 mio. indbyggere fordelt på 43.094km², hvilket giver en befolkningstæthed på 147 personer per km².

Holland er et noget mindre land med sine 41.526 km², men har et noget højere indbygger tal på 16,7 mio. indbyggere. Det giver en befolkningstæthed på 403 personer per km² og dermed store trafikale vanskeligheder – ikke mindst i Amsterdam. Af samme grund har Holland i mange år arbejdet med at forbedre og udvikle mobilitetsplanlægningen i landet

B50

B50 er en sammenslutning af 50 af de største virksomheder i Holland, der er gået sammen for at udvikle smartere mobilitetsløsninger for deres medarbejdere. B50 ønsker at være forgangsmænd på området og har udviklet et koncept de kalder Smart Work - Smart Travel (SWST).

Smart Work – Smart Travel (SWST) handler om, at finde en mere intelligent måde at rejse og arbejde på, der ikke alene er godt for tilgængelighed og trængsel, men som samtidig styrker konkurrenceevnen, vidensøkonomien og forbedre arbejdsklimaet og medarbejdertilfredsheden. Målet er at mindske spildte arbejdstimer i transport til og fra arbejde, og at optimere rejsetiden samt udnyttelsen af rejsetiden.

B50 har specielt fokus på fem emner: HR/arbejds miljø, IT, arbejdssted, kultur & adfærd, og mobilitet.

For disse fem emner er der nedsat 11 arbejdsgrupper, bestående af medarbejdere fra B50-organisationerne ofte suppleret af andre organisationer og vidensinstitutioner. Arbejdsgrupperne arbejder hen imod konkrete resultater, der kan bruges af arbejdsgivere både indenfor og udenfor B50.

Oplæg

Oplægget havde fokus på nogle de initiativer og erfaringer Holland har oparbejdet igennem de 10-15 år man har arbejdet med mobility management i Holland. Efter man i mange år har arbejdet med at indføre 'hårde tiltag', som fx ændringer i lovgivningen, er man i de senere år gået over til mere 'bløde tiltag' rettet imod virksomheder og deres medarbejders transport – både pendling og tjenesterejser. Oplægget fokuserede på bevæggrunde for, erfaringer, tanker og idéer med at arbejde med de bløde mobilitets tiltag frem for hårde mobilitets tiltag", herunder initiativet Smart Work – Smart Travel (SWST).

Oplægsholder

- Victoria Dekker, SWST & Transportministeriet
- Ruud de Groot, SWST – B50 Platform

Tirsdag den 30. oktober 2012

Tema 3: Amsterdams elbil-satsning

Programmet for dagen:

| | |
|-------|--|
| 09.45 | Ankomst Nemo Science Center Amsterdam. |
| 10.00 | Oplæg om Amsterdam Electric. |
| 11.30 | Rundvisning på udstillingen Everyone Electric. |
| 12.00 | Besøg ved Car2Go ladepunkt. |
| 13.00 | Transport – vandbus. |
| 13.30 | Frokost. |
| 15.20 | Afgang til Schiphol Airport |
| 18.40 | Ankomst Københavns Lufthavn |

Tema 3: Elbiler.

Som led i udmøntningen af hovedstadsregionens klimastrategi igangsættes i 2012 en strategisk satsning på at udbrede elbiler. Elbilsatsningen sigter som bekendt mod at gøre hovedstadsregionen til en førende elbilregion. Elbilsatsningen har to overordnede mål:

- For det første at der kører 12.000 elbiler rundt i regionen i 2015, hvoraf størstedelen er privatejet.
- For det andet at 25 procent af den offentlige bilpark er drevet af el eller andre bæredygtige brændstoffer.

I 2009 startede Amsterdam en lignende elbilsatsning, som har gjort Amsterdam til en af verdens fremmeste byer på elbilområdet på nuværende tidspunkt. Initiativet går under navnet "Amsterdam Electric" og har haft så stor succes i Amsterdam by. Amsterdam er derfor gået i gang med at udbrede elbilsatsningen til omegnskommunerne i et kommunalt tværgående samarbejde i hele regionen.

Amsterdam by og region satser offensivt på at udbrede el-ladestanderne, reducere parkeringsafgift for elbiler, give tilskud til erhvervsdrivendes indkøb af elbiler (taxi, varetransport mv.) og at etablere en elbil-to-go-ordning kaldet "Car-to-go".

Amsterdam Electric

Som led i Amsterdams overordnede strategiske mål mod at blive en mere ren, sund og beboelig by for sin nuværende og kommende generationer, oprettede bystyret et sekretariat, der skulle fremme elbiler og dermed komme noget af den trafikale forurening til livs. Sekretariatet er det, vi i dag kender som Amsterdam Electric.

Sekretariatets primære opgaver er at fremme omstillingen til elektriske transportmidler, bl.a. ved at opstille ladestandere i byen samt at gøre det mere attraktivt for beboere og virksomheder at skifte til elbiler.

I januar 2012 kørte der 700 elbiler rundt i Amsterdam, der kunne anvende mere end 300 ladestandere i byen.

Amsterdams mål for elbiler

Amsterdams elbilsatsning har sin oprindelse i deres klimastrategi, hvor byen har forpligtiget sig til at reducere 40 % af dets CO₂ udledning i forhold til sit 1990 niveau i 2025. Derudover har byen sat sig det mål, at mere end en tredjedel af byens energiforbrug skal komme fra bæredygtige lokalt producerede energiforsyning indenfor samme tidsramme.

Amsterdam Electric blev etableret i forlængelse heraf, med det mål, at man i 2015 forventer at der kører 10.000 elbiler rundt på gaderne ud af de ca. 200.000 biler der findes i byen. I 2020 er målet 40.000 elbiler og i 2040 forventer Amsterdam, at stort set alle kilometer kørt i byen, vil være drevet af elektrisk transport fri for fossile brændstoffer, hvilket betyder at den elektriske forsyning udelukkende vil komme fra vindmøller, solceller eller biomasseproduktion.

For at understøtte disse mål, vil Amsterdam sætter mere end 1000 offentlige ladestandere og yderligere 1000 halv-offentlige ladestandere op i byen inden udgangen af 2013.

Car-to-go

Car-to-go er det man kalder en førerløs taxa, hvor de over 7000 brugere i Amsterdam kan bruge elbiler til at fragte dem rundt i byen ved hjælp af et elektronisk medlemskort, der låser døren op. Der er stillet mere end 400 elektriske Smart Cars op rundt omkring i byen, man kan samle op og efterlade i byens gader efter behov og tilgængelighed.

Oplæg

Udvalget mødtes med lederen af Amsterdam Electric, der præsenterede sekretariatets arbejde samt byens og regionens mål for eldrevet transport. Derudover blev udvalget præsenteret for Amsterdams deleelbilsordning Car-2-Go.

Oplægsholder

- Maarten Linnenkamp Sekretariatsleder af Amsterdam Electric samt projektleder for Amsterdam-regionens satsning på elbiler, og tidligere leder af Amsterdam kommunes satsning på elbiler, samt medlem af den nationale Taskforce E-mobility.