

Van: Netwerk Duurzame Mobiliteit <info@duurzame-mobiliteit.be>
Verzonden: maandag 11 februari 2013 11:30
Aan: Veerle Solia
Onderwerp: Komaf met het technologisch optimisme (Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 19)

[Is de nieuwsbrief onleesbaar?](#)

Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 19



nieuwsbrief

11 februari 2013

[Opinie](#)

Komaf met het technologisch optimisme



In de jaren '60 waren we er rotsvast van overtuigd dat we ons tegen 2010 allemaal in vliegende auto's zouden verplaatsen. Een retourtje Mars zou even vanzelfsprekend zijn als een citytrip naar New York. Als je het antwoord weet op de vraag "Wat is het verste dat een astronaut sinds 1972 van de aarde verwijderd geraakt is? (**A. 350 km B. 35.000 km C. 350.000 km**)", dan besef je dat ook technologische innovatie op

grenzen botst.

Same old

In 2013 verplaatsen we ons nog altijd met de auto: een grondvoertuig met 4 wielen en quasi altijd aangedreven met een verbrandingsmotor. Sterker nog: kort nadat we paard en kar ingeruild hadden voor treinen, auto's en vrachtwagens haalden die voertuigen een kruissnelheid van zo'n 100 km/u. Vandaag ligt die kruissnelheid nog altijd in dezelfde grootteorde en velen zullen opperen dat die snelheid eerder aan het afnemen is, door de **toenemende verkeersdruk**. In drukke steden kun je je zelfs sneller verplaatsen met de fiets dan met een auto.

Technologisch optimisme als oplossing voor milieuproblemen

Vanaf de jaren '70 werden we geconfronteerd met de eindigheid van onze planeet: er staat een beperking op het aantal mensen dat de aarde kan voeden en ooit zouden onze fossiele brandstoffen uitgeput raken. "Anyone who believes exponential growth can go on forever in a finite world is either a madman or an economist", schreef econoom Kenneth Boulding. Technologie zou

de oplossing brengen: we kunnen gewoon doorgaan met verbruiken zonder ons gedrag te veranderen. Daar blijken twee denkfouten in te zitten.

- 1) Er staat geen rem op de volumegroei: als individu gaan we zuiniger rijden, maar doordat wij en de alsmaar toenemende bevolking meer gaan rijden, wordt de milieuschade groter.
- 2) Consumenten zijn een zwakke schakel in een marktgedreven economie. Auto's kunnen veel zuiniger ontworpen worden dan nu het geval is. Dat is echter niet de prioriteit van de producenten omdat de consumenten comfort (airconditioning), imago (SUV) en veiligheid (airbags) veel belangrijker vinden dan zuinigheid.

Ook in het recente [Klimaatbeleidsplan](#) wordt de nadruk gelegd op technologische maatregelen als oplossing. Over het onderwerp beheersing van voertuigkilometers staat er het volgende te lezen: *"Voor de noodzakelijke beheersing van het aantal kilometers over de weg wordt ingezet op een zeer breed pakket van maatregelen. Deze maatregelen worden verder uitgewerkt binnen het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen. Maatregelen vallen vaak buiten de bevoegdheid van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en zullen daarom multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend worden aangepakt."* (Vrij vertaald: **"We schuiven dit door naar een ander plan, waar ze de verantwoordelijkheid ook zullen doorschuiven."**)

Beam me up, Scotty

Als we even in onze glazen bol kijken, zal er in de komende jaren niet veel wijzigen inzake mobiliteit. Er komen wat [elektrische wagens](#) bij ([ongetwijfeld minder dan gehoopt](#)), maar vrachtwagens rijden ook in 2030 nog op diesel. Toch zijn er wat technologische lichtpuntjes. De exponentiële vooruitgang in informatietechnologie gaat ongetwijfeld nog een aantal jaar aanhouden, waardoor telewerken nog meer een vervanger voor bepaald woon-werkverkeer wordt. Een andere ontwikkeling die misschien wat soelaas kan brengen is [3D-printing](#), waardoor afgewerkte producten niet meer vervoerd moeten worden (en belangrijker nog: onze huidige productieprocessen [revolutioniseren](#)).

De ogen van de panda

Het milieufilosofisch essay 'De ogen van de panda' van Etienne Vermeersch, voor het eerst gepubliceerd in 1988, is 25 jaar later nog altijd actueel. De wildgroei van het WTK-bestel (wat staat voor een verstrengeling van wetenschap, techniek en kapitalisme) botst op de grenzen van onze eindige wereld. Ons nageslacht zal moeten leven met de gevolgen van ons ongebreideld optimisme. Vermeersch pleit voor een stationaire economie, waarbij energie uit hernieuwbare bronnen komt en grondstoffen door recyclage teruggewonnen worden. Als we dat naar mobiliteit vertalen betekent dit dat we in de eerste plaats de vraag naar mobiliteit moeten beperken, door iets aan onze ruimtelijke wanorde te doen gecombineerd met een streng locatie- en woonbeleid. Dat wil zeggen dat er keuzes zullen moeten gemaakt worden en dat niet alles op elke plaats kan. Dat houdt ook in dat de doelstelling van Vlaanderen als logistieke regio indruist tegen de doelstelling van een klimaatsbeleidsplan, ongeacht welke mitigerende maatregelen er genomen worden.

29/01/13	De Lijn wil bustarieven fors optrekken (De Standaard). De Lijn dringt aan op een snelle beslissing, omdat het financiële problemen vreest als het zijn tarieven op het niveau van 2012 moet houden.
31/01/13	Elk jaar meer snelheidsovertredingen (hln.be). In 2012 werden in totaal 1.243.490 snelheidsovertredingen vastgesteld.
01/02/13	Slimme verkeerslichten voor hele stad Antwerpen (gva.be). 20 miljoen euro voor slimme verkeerslichten, even veel als voor nieuwe scholen. Straks zijn de verkeerslichten slimmer dan de kinderen.
01/02/13	Rekenhof maakt kipkap van personeelsbeleid De Lijn (hln.be). De Lijn is niet altijd even objectief bij het aanwerven van personeel en de wervingsstop leidt niet tot besparingen.
05/02/13	Verdubbeling Brusselse Ring kost miljard (De Standaard). Verbreden van de Brusselse Ring is te duur en niet efficiënt volgens een studie van Transport & Mobility Leuven.
05/02/13	Audi Brussels wil parkeermeters aan fabriek Vorst weg (Knack). Volgens het gemeentelijk parkeerplan zouden de meters op 1 maart in werking treden, maar dat zou chaos veroorzaken.
05/02/13	Grote Markt autovrij... als inwoners het willen [Kortrijk] (De Standaard). De meningen zijn zoals altijd verdeeld: een gezellig plein of meer parkeerplaatsen?
06/02/13	We ergeren ons het meest aan bumperklevers (De Standaard). Volgens een onderzoek van het BIVV is bumperkleven de voornaamste ergernis van automobilisten.
06/02/13	De Lijn spendeert 93 miljoen euro aan 386 nieuwe bussen (hln.be). De Vlaamse busbouwers Van Hool en VDL bouwen samen 103 bussen. Het Franse Irisbus mag 160 bussen bouwen. Later volgt nog een aanbesteding voor 123 hybride bussen.
08/02/13	Vlaanderen heeft lijstje met spoorprioriteiten klaar (hln.be). De Vlaamse werkte voor het eerst een spoorstrategie uit. Het spoorvervoer moet stipt, betrouwbaar en veilig zijn. Er zijn 51 prioritaire projecten.
08/02/13	Bijna zeven op tien mensen in armoede vindt moeilijk werk door mobiliteitsbeperkingen (nieuwsblad.be). Dat blijkt uit onderzoek van Mobiel 21 en het Netwerk tegen Armoede.

[aankondiging](#)

25/02/13	de kracht van visie, hoe krijg je alle neuzen in dezelfde richting - wegens succes herhaald.
23/04/13	schrijf je blij: projectschrijven - betere projectvoorstellen maken meer kans.
28/06/13	perscommunicatie, een vak apart - communiceren met de pers uit de doeken gedaan door een specialist.

Heb je zelf iets aan te kondigen, stuur het naar de [redactie](#)!



Nog tot 22 februari 2013 heeft u de mogelijkheid om feedback te geven over het werkdokument rond richtlijnen voor Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). Deze richtlijnen worden in heel Europa gebruikt als een referentiedocument voor SUMP bewustmaking- en opleidingsevenementen. De SUMP richtlijnen worden momenteel herzien en het is de bedoeling een bijgewerkte en definitieve versie voor te bereiden tegen het einde van april 2013. De online raadpleging kan u [hier](#) vinden.

het Netwerk Duurzame Mobiliteit is een initiatief van Komimo vzw

Afzender:

Komimo

Kasteellaan 349a - 9000 Gent 09 331 59 10 - [Uitschrijven](#) - [Redactie](#)

